

Zadavatel:

Středočeský kraj

se sídlem: Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5

IČO: 70891095

a

Hlavní město Praha

se sídlem: Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 110 00 Praha 1

IČO: 00064581

Veřejná zakázka:

„Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“

nadlimitní veřejné zakázky na služby v přepravě cestujících po železnici zadávané v souladu s § 10 a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších změn

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE I

dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o písemné vysvětlení zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel písemné vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 4. 3. 2025):

Dotaz 1)

Zmírnění požadavku na počet sedadel

Zadavatel v příloze č. 11 zadávací dokumentace s názvem „Technické požadavky na vozidla“ v bodu 15 uvádí: „Kapacita: min. 380 míst k sezení (včetně sklopných sedadel)“, načež tento požadavek modifikuje v následujícím bodu 15.1 následovně: „Zadavatel pro vyloučení

pochybností uvádí, že je povolena nižší sedadlová kapacita pro vozidla určená pro provoz na letiště (předpokládá se do 20 % počtu vozidel) a pro letní úpravu interiéru vozidla”.

Zmírnění požadavku na počet sedadel v bodu 15.1 shledáváme problematickým, jelikož je z našeho pohledu nemožné takto definovaný požadavek náležitě a v souladu se ZZVZ překlomit do zadávacího řízení na výběr dodavatele požadovaných vozidel. V zadávacím řízení na výběr dodavatele požadovaných vozidel, které bude probíhat podle § 60 a násl. ZZVZ, tedy v jednacím řízení s uveřejněním, není možné podle § 61 odst. 11 při jednání o předběžných nabídkách změnit minimální technické podmínky. Domníváme se, že právě změna počtu sedadel umožněná v bodu 15.1 přílohy č. 11 zadávací dokumentace s názvem „Technické požadavky na vozidla“ by byla za takovou nepovolenou změnu považována, tudíž tento technický požadavek by nebylo možné v rámci minimálních technických podmínek promítnout do zadávacího řízení na výběr výrobce vozidel.

Zároveň nám z textace zadávacích podmínek není zřejmé, jaký účel má zmírnění technických požadavků na počet sedadel pouze pro vozidla určená pro provoz na letiště a jak (a zda vůbec) by bylo realizovatelné provozovat určitá vozidla s jiným technickým standardem pouze na určitém úseku obsluhovaných tratí (z hlediska jednotlivých oběhů, možnosti náhrady vozidel, záložních vozidel apod.).

Z toho důvodu žádáme Zadavatele o vypuštění bodu 15.1 z přílohy č. 11 zadávací dokumentace s názvem „Technické požadavky na vozidla“. Nebude-li vyhověno tomuto našemu požadavku, žádáme alespoň o řádné vysvětlení a odůvodnění, za jakým účelem jsou požadavky na počet sedadel tímto způsobem zmírněny pouze pro určitá vozidla a jak je reálně zamýšleno, že bude zajištěn provoz vozidel odlišných standardů.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že požadavek na minimální kapacitu 380 míst k sezení (včetně sklopných sedadel), uvedený v bodě 15 přílohy č. 11 dokumentace nabídkového řízení (dále jen „**DNŘ**“), představuje základní minimální technickou podmínku, kterou musí splňovat vozidla ve standardním interiérovém uspořádání.

Bod 15.1 přílohy č. 11 DNŘ neznamenaá obecnou možnost snížení kapacity sedadel u všech vozidel, ale pouze reflektuje specifické provozní potřeby u vybraných vozidel, u nichž je odůvodněno dočasné nebo trvalé odlišné uspořádání interiéru. V případě vozidel určených pro provoz na letiště se předpokládá potřeba větších zavazadlových prostor pro cestující s objemnějšími zavazadly, což může vést ke snížení počtu míst k sezení. Tento požadavek odpovídá i bodu a) přílohy č. 11 DNŘ, v němž si zadavatel vyhrazuje možnost konzultace finálního uspořádání interiéru a který zahrnuje též odlišnosti pro vozidla určená pro provoz na letiště.

Obdobná logika platí i pro letní úpravu interiéru vozidel, kdy se v letních měsících předpokládá možnost dočasné změny spočívající ve zvětšení prostoru pro přepravu kol na úkor části míst k sezení. Tato úprava je vratná a umožňuje opětovné dosažení standardní kapacity v běžném

provozu. Tento princip je v zadávací dokumentaci reflektován také v bodu 33 přílohy č. 11 DNŘ, který stanoví, že víceúčelové prostory musí být řešeny technicky tak, aby umožňovaly sezónní úpravu mezi zimním a letním provozem, zejména zvýšením kapacity pro přepravu kol a následným návratem k původnímu uspořádání.

V obou těchto případech platí, že pokud by vozidla měla standardní uspořádání interiéru, musela by splňovat požadavek na kapacitu minimálně 380 míst k sezení (včetně sklopných sedadel). Nejedná se tedy o snížení kapacity jako takové, ale o možnost flexibilního uspořádání interiéru pro specifické provozní potřeby v souladu se zadávací dokumentací.

Zadavatel se proto nedomnívá, že by bod 15.1 přílohy č. 11 DNŘ byl v rozporu s § 61 odst. 11 ZZVZ, protože neumožňuje změnu minimálních technických podmínek v rámci zadávacího řízení na výběr dodavatele vozidel, ale pouze upřesňuje způsob využití vozidel, resp. možnosti uspořádání interiéru vozidel v různých provozních situacích.

Zadavatel dále upřesňuje, že provoz vozidel s odlišným technickým standardem určeným pro provoz na letiště je realizovatelný díky ucelenému segregovanému oběhu jednotek. Jednotky s „letištním“ uspořádáním budou nasazovány výhradně na spoje obsluhující Letiště Václava Havla. Tyto jednotky nebudou nasazovány na jiné výkony dle provozní koncepce, což minimalizuje komplikace spojené s náhradou a záložními vozidly. Spěšné vlaky na trase (Praha Masarykovo nádraží –) Praha Veleslavín – Kladno jsou oběhově oddělené od provozu osobních vlaků obsluhujících Letiště Václava Havla. Na tyto směšné vlaky tak budou nasazovány jednotky ve standardním uspořádání s kapacitou 380 míst k sezení, bez specifických úprav.

Vzhledem k uvedenému zadavatel nepovažuje vypuštění bodu 15.1 přílohy č. 11 DNŘ za potřebné ani odůvodněné.

Praha dne dle elektronického podpisu

Středočeský kraj

i.s. MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Tomáš Machurek, advokát a jednatel
(podepsáno elektronicky)