

Vysvetlenie súťažných podkladov

Vážený uchádzač,

ako kontaktná osoba poverená vyhlasovateľom na zastupovanie vo veci zabezpečenia zhotovenia diela na predmet zákazky – „**Implementácia vozidlovej časti ETCS level 2 na HDV 131** (ID:11883)“, ktorá bola vyhlásená a zverejnená na stránke vyhlasovateľa www.zscargo.sk dňa 28.02.2024, uvádzame v zmysle **výzvy na účasť - časti „Podmienky účasti uchádzačov“**, vysvetlenie informácií uvedených v podmienkach výberového konania. Otázky neboli redakčne upravované, sú v plnom znení ako boli doručené.

Otázka č. 1:

V bode 1.1. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 je výraz "Laboratórne testy" definovaný ako skúšky realizované v akreditovanom laboratóriu v súlade s príslušnými právnymi predpismi týkajúcimi sa posudzovania zhody a normami technickej špecifikácie interoperability subsystémov riadenia a zabezpečenia železničného systému v Európskej únii. Následne v bode 4.2. sa predpokladá, že Partner vykoná Laboratórne testy pred nasadením systému ETCS do prototypu.

Skúšky v akreditovanom laboratóriu sa vykonávajú pri certifikovaní generickej aplikácie systému ETCS Notifikovanou právnickou osobou.

Inštalácia už certifikovaného systému ETCS do konkrétneho typu koľajového vozidla je špecifickou aplikáciou, pri ktorej sa vykonávajú rôzne testy/skúšky (napr. testovanie väzby ETCS na národný vlakový zabezpečovač).

Tieto testy sa v zásade vykonávajú v laboratóriách výrobcov systémov ETCS, ktorých akreditácia nemá opodstatnenie.

Trvá obstarávateľ na požiadavke bodu 4.2. Zmluvy, že testy špecifickej aplikácie už certifikovaného systému ETCS vykonávané výrobcom pred nasadením do prototypu musia byť vykonané v akreditovanom laboratóriu?

Odpoveď:

Ak bude mať certifikovaný systém ETCS absolvované testy v akreditovanom laboratóriu Notifikovanou právnickou osobou, tak ako sa to uvádza vyššie, a výsledky týchto testov nám budú poskytnuté, bude to postačujúce.

Laboratórne testy pri inštalácii už certifikovaného systému si preto nevyžadujú akreditáciu laboratória.

S prihladenutím na uvedenú odpoveď Vyhlasovateľ pristúpil k zodpovedajúcej úprave návrhu Zmluvy o dielo. Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 2:

Elektrický rušeň radu 131 je prevádzkovaný ako dvojdielny rušeň pre jednosmernú napájaciu sústavu. Rušeň tvoria dve zhodné vozidlá spojené zadnou časťou vozidla do jedného komplementárneho páru. Aj keď v prevádzke sa vyskytujú výhradne v spojených dvojiciach, každé vozidlo je schopné jazdiť samostatne a má svoje vlastné číslo. Na základe spôsobu akým sú prevádzkované tieto HDV sa bude určovať architektúra inštalovaného systému ETCS.

Akým spôsobom sú v spoločnosti CARGO prevádzkované jednotlivé vozidlá radu 131?

Predpokladá obstarávateľ prevádzkovanie trvalých párov alebo existuje možnosť, že sa budú jednotlivé vozidlá spájať a prevádzkovať podľa potreby do rôznych párov (nehodové udalosti, opravy,)?

Odpoveď:

Predpokladá sa prevádzka v definovaných trvalých pároch.

Otázka č. 3:

V bode 2.1. a 2.2. návrhu ZMLUVY O DIELO č. 1100056496/103872/2024-S36 je uvedené, že predmetom plnenia zmluvy je Inštalácia ETCS do 10 ks HDV.

Vzhľadom na skutočnosť, že vozidlá radu 131 sú prevádzkované výhradne v pároch, tak 10 ks HDV uvedených v predmetnej zmluve znamená 10ks samostatných dielov spájaných do páru, teda 5 párov, alebo 10ks HDV znamená 10 párov tvorených 20 samostatnými vozidlami?

Odpoveď:

Počtom 10 ks HDV sa myslí 10 dvojdielných HDV, t.j. 20 jednotlivých sekcií, ktoré budú prevádzkované v definovaných 10 ks trvalých párov.

Otázka č. 4:

V dokumente "Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131" je v časti "Technická dokumentácia k prvému HDV radu 131" uvedená požiadavka na odovzdanie Správy o posúdení bezpečnosti zásahu do brzдового systému HDV po inštalácii mobilnej jednotky ETCS.

Môže obstarávateľ upresniť kto je oprávnený na vypracovanie takéhoto dokumentu a na základe akej odbornej spôsobilosti?

Odpoveď:

Očakáva sa „Správa o posúdení bezpečnosti“ od notifikovanej osoby.

Otázka č. 5:

V bode 1.1. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 je výraz "Certifikované pracovisko Partnera" definovaný ako technicky spôsobilé miesto na vykonanie Diela (vykonanie Inštalácie ETCS do HDV), právne osvedčené príslušným certifikátom.

Môže obstarávateľ bližšie špecifikovať podľa akého predpisu/normy má byť pracovisko, kde sa bude vykonávať montáž systému ETCS do HDV, certifikované?

Odpoveď:

Dielňa musí vlastniť certifikát Previerky odbornej spôsobilosti od ZSSK CARGO.

Otázka č. 6:

V bode 4.4. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 je uvedené, že miestom odovzdania a prevzatia HDV radu 131 na Inštaláciu ETCS je pracovisko Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., RD Bratislava Východ.

Trvá obstarávateľ na tejto požiadavke Zmluvy aj napriek tomu, že HDV radu 131 je jednosystémové hnacie koľajové vozidlo spôsobilé pre prevádzku v jednosmernej napájacej sústave 3kV a nie je možné ho dopraviť štandardným spôsobom na pracovisko RD do Bratislavy (v úseku Považská Bystrica-Bratislava je striedavá trakčná sústava 25kV)?

Umožní obstarávateľ zmenu miesta prevzatia/odovzdania HDV na základe vzájomnej dohody?

Odpoveď:

Miestom odovzdania a prevzatia HDV radu 131 na Inštaláciu ETCS je pracovisko Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., RD Spišská Nová Ves.

S prihladením na uvedenú odpoveď Vyhlasovateľ pristúpil k zodpovedajúcej úprave návrhu Zmluvy o dielo. Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 7:

V bode 4.16. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 je uvedené, že súčasťou kontroly inštalácie ETCS je aj vykonanie skúšobnej jazdy na trati vybavenej systémom ETCS v rozsahu 50km v každom smere.

Vzhľadom na skutočnosť, že HDV radu 131 je určené len pre prevádzku na jednosmernej napájacej sústave, je možné toto HDV odskúšať len na infraštruktúre so systémom ETCS L2 medzi železničnými stanicami Žilina a Čadca. Vzdialenosť medzi týmito stanicami je cca 30km. Na základe skúseností je vzdialenosť 30km plne postačujúca na vyskúšanie mobilnej časti ETCS.

Môže obstarávateľ skrátiť rozsah skúšobnej jazdy z 50 km na 30km v každom smere?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ návrhu na zmenu vyhovuje. Vyhlasovateľ aj v kontexte ďalších otázok viažucich sa k bodu 4.16 návrhu Zmluvy o dielo pristúpil k úprave jeho znenia a s tým súvisiacich ustanovení tak, aby upresnil svoje požiadavky na vykonanie skúšobnej jazdy.

S prihladením na uvedenú odpoveď Vyhlasovateľ pristúpil k zodpovedajúcej úprave návrhu Zmluvy o dielo. Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 8:

V bodoch 4.15., 4.16., 4.17., 5.7. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 sa predpokladá, že po ukončení inštalácie ETCS do každého HDV bude vykonaná kontrola ZSSK Cargo a vykonaná skúšobná jazda s aktívnym systémom ETCS a následne bude vozidlo prevzaté v režime switch-off spoločnosťou ZSSK Cargo. Platná legislatíva však neumožňuje skúšanie vozidla s aktívnou mobilnou časťou ETCS pred schválením vozidla bezpečnostným orgánom (DÚ SR alebo ERA). Možná je len skúšobná prevádzka vozidla (napr. prototypu) na základe dočasného povolenia udeleného DÚ SR v zmysle §76 bod (4) zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach na účel získania dokladov potrebných pre schvaľovací proces. Odporúčame vykonanie TBS a skúšobnej jazdy s aktívnym systémom ETCS až po schválení vozidla v zhode so schváleným typom.

Môže obstarávateľ na základe vyššie uvedeného upraviť postup vykonania kontrolných činností ZSSK Cargo a upraviť príslušné ustanovenia návrhu Zmluvy o dielo?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ požaduje, aby dodávateľ v rámci povoľovacích procesov vykonal všetky testy (skúšky) a skúšobné jazdy, ktoré sú vyžadované príslušnými právnymi predpismi alebo podmienkami určenými príslušným orgánom v rámci týchto povoľovacích procesov, pričom je vecou partnera, aby pri ich realizácii postupoval tak, aby všetky takéto skúšky mohol riadne vykonať. Vyhlasovateľ zároveň požaduje aj vykonanie skúšobnej jazdy na overenie funkčnosti inštalovaného ETCS po jeho oživení v režime switch-on a po zabezpečení všetkých potrebných povolení na prevádzku.

S prihladením na uvedenú odpoveď Vyhlasovateľ pristúpil k zodpovedajúcim úpravám návrhu Zmluvy o dielo s cieľom precizovania príslušných ustanovení. Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 9:

V bode 5.4. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 sa požaduje dodanie príslušného software a firmware potrebného pre prevádzku systému ETCS. Firmware je v zásade vnútorné programové vybavenie mikroprocesorov použitých v rôznych komponentoch systému ETCS. Firmware je súčasťou know-how výrobcov jednotlivých komponentov systému ETCS, na ktoré sa vzťahuje ochrana duševného vlastníctva a nie je v možnostiach Partnera zabezpečiť odovzdanie firmware pre komponenty ETCS obstarávateľovi.

Môže obstarávateľ odstrániť z predmetnej ZOD požiadavku na dodanie firmware?

Odpoveď:

Dodaním firmware sa má namysli dodanie príslušných zariadení vrátane firmware (rozumieme, že firmware nie je možné samostatne dodať) s tým, že požadujeme zabezpečiť pravidelné aktualizácie firmware (ak ich výrobca poskytuje) tak, aby tieto boli zahrnuté v cene diela po dobu aspoň 24 mesiacov. Uvedené ustanovenie návrhu Zmluvy o dielo je teda potrebné vykladať tak, že súčasťou dodávky má byť aj dodanie firmware pre tie komponenty, ktorých sa to týka, pričom sa požaduje zabezpečenie aktualizácii tohto firmware, ak sú výrobcom poskytované.

Otázka č. 10:

Pri realizácii diela bude potrebné vykonávanie prepravy a skúšobných/testovacích jázd a tiež skúšobnej prevádzky HDV.

Poskytne obstarávateľ, na základe objednávky Partnera, služby súvisiace so skúšaním a prepravou vozidla napr. poskytnutie rušňovodiča na vykonanie požadovaných jázd s HDV, poskytnutie služieb pre objednávku dopravnej cesty na infraštruktúre ŽSR / ČR / PL a pod.?

Úhrada takto vykonaných služieb by bola realizovaná na základe CP obstarávateľa.

Odpoveď:

Vyhlasovateľ je na základe objednávky zhotoviteľa schopný poskytnúť služby súvisiace so skúšaním a prepravou vozidla napr. poskytnutie rušňovodiča na vykonanie požadovaných jázd s HDV, poskytnutie služieb pre objednávku dopravnej cesty na infraštruktúre ŽSR. Na infraštruktúrach ČR a PKP je Vyhlasovateľ schopný tieto služby poskytnúť cestou zmluvných dopravcov v jednotlivých krajinách.

Otázka č. 11:

Počas záručnej doby je Partner viazaný zodpovednosťou za odstránenie chýb a porúch systému ETCS na HDV a preto si vyhradzuje právo dodať zodpovedajúce náhradné diely.

Môže obstarávateľ zmeniť na základe vyššie uvedenej podmienky Partnera bod 5.16. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 nasledovne - "ZSSK CARGO nie je po ukončení záručnej doby viazaná odoberaním náhradných dielov k HDV výhradne od Partnera" ?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ návrh na úpravu bodu 5.16 návrhu Zmluvy o dielo neakceptuje. Vyhlasovateľ nemá záujem byť viazaný na odber (dodávky) náhradných dielov výlučne od Partnera. Každopádne, pokiaľ pôjde o realizáciu záručných opráv, bude vecou Partnera, aby potrebné náhradné diely dodal. Ak tieto budú zabezpečené Vyhlasovateľom od tretej osoby, nebude Partner zodpovedať za Vady takýchto dielov.

Otázka č. 12:

Môže obstarávateľ do bodu 7.11. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 doplniť aj Pandémie, ako okolnosť vyššej moci?

Odpoveď:

Výpočet okolností, ktoré sa v zmysle návrhu Zmluvy o dielo považujú alebo môžu byť považované za vyššiu moc je demonštratívny (t.j. neúplný). V každom prípade výskytu okolností vyššej moci sa bude ich pôsobenie posudzovať osobitne s prihliadnutím na všetky relevantné okolnosti. Podľa konkrétnych okolností tak môže byť za okolnosť vyššej moci považovaná aj pandémia alebo štátne protipandemické opatrenia, a to aj v prípade, že táto okolnosť nie je vo výpočte obsiahnutom v Zmluvy o dielo výslovne uvedená. Vyhlasovateľ preto návrh na doplnenie bodu 7.11 návrhu Zmluvy o dielo neakceptuje (považuje ho za nadbytočný).

Otázka 13:

V bode 5.15. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 je uvedené "Ak prestane byť niektorý z náhradných dielov vyrábaný a Partner nezabezpečí pre ZSSK CARGO jeho adekvátnu náhradu, je povinný aj po uplynutí lehoty uvedenej v bode 5.14. tejto Zmluvy dodať ZSSK CARGO na jeho žiadosť v lehote stanovenej ZSSK CARGO všetku dokumentáciu potrebnú k výrobe takéhoto náhradného dielu (zariadenia) vrátane dokumentácie k prípadnému firmware daného dielu (zariadenia) a poskytnúť mu licencie na použitie tejto dokumentácie za účelom zabezpečenia výroby daného náhradného dielu a poskytnúť mu ďalšiu súčinnosť potrebnú k tomu, aby ZSSK CARGO bola schopná zabezpečiť výrobu takéhoto náhradného dielu vlastnými kapacitami alebo prostredníctvom tretích osôb."

Dokumentácia a firmware pre výrobu akéhokoľvek náhradného dielu systému ETCS je súčasťou know-how výrobcov jednotlivých komponentov systému ETCS, na ktoré sa vzťahuje ochrana duševného vlastníctva a nie je v možnostiach Partnera zabezpečiť odovzdanie takejto dokumentácie, firmware a licencií pre potreby ZSSK CARGO.

Môže obstarávateľ odstrániť z predmetnej ZOD požiadavky na dodanie dokumentácie, firmware, licencií a súčinnosti Partnera potrebných k výrobe nedostupného náhradného dielu?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ pristúpil k úprave znenia bodu 5.15 návrhu Zmluvy o dielo ako aj s tým súvisiaceho bodu 9.10. návrhu Zmluvy o dielo.

Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 14:

Na základe bodov 5.15., 9.9. a 9.10. návrhu ZOD č. 1100056496/103872/2024-S36 má Partner prakticky časovo neobmedzenú zodpovednosť za dostupnosť náhradných dielov prípadne má časovo neobmedzenú povinnosť na úhradu zmluvnej pokuty v zmysle týchto bodov. Myslíme si, že takéto znenie ZOD nie je v zmysle zásad poctivého obchodného styku.

Môže obstarávateľ upraviť znenie zmluvy tak, aby tento nerovnoprávny partnerský vzťah bol zo zmluvy odstránený, aby bola zodpovednosť Partnera za dostupnosť náhradných dielov presne časovo ohraničená?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ pristúpil k úprave znenia predmetných bodov návrhu Zmluvy o dielo.

Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 15:

Môže obstarávateľ poskytnúť informáciu kto je držiteľom schváleného typu HDV radu 131?

Odpoveď:

HDV radu 131 nie je zapísaná v registri schválených typov ERATV nakoľko schválené úpravy sa vykonali pred rokom 2014. V zmysle požiadaviek ERA je držiteľom ZSSK CARGO.

Otázka č. 16:

Obstarávateľ v dokumente „Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131“ v bode 33. uvádza požiadavku:

Prenos čísla vlaku zo záznamového zariadenia JRU alebo z registračného rýchlomeru MIREL RM1 do vozidlovej rádiostanice s modulom GSM-R (RDST VS 67 a RDST LENA5).

Môže obstarávateľ bližšie špecifikovať rozsah tejto požiadavky?

Má byť súčasťou projektu na implementáciu palubnej časti systému ETCS do vozidla HDV 131 aj hardvérová a softvérová úprava rádiostanice VS67 a LENA5, tak aby tieto zariadenia komunikovali

s JRU/RM1 a spracovávali obstarávateľom požadované informácie a plnili obstarávateľom požadované dodatočné funkcie, vrátane spracovania komplexnej dokumentácie a schvaľovacieho procesu NoBo, AsBo a DeBo pre rádiovú stanicu ako prvok interoperability?

V prípade, že výrobca niektorej z inštalovaných rádiových staníc nepotvrdí možnosť úpravy jeho zariadenia má uchádzač uvažovať s výmenou rádiových staníc za typ, ktorý to umožní?

Odpoveď:

Prenositelnosťou čísla sa rozumie prenos čísla vlaku, čísla rušňovodiča a použitie HDV vo vlaku do RDST.

V RDST je potrebná softwarová úprava.

RDST VS67 je schválená, LENA5 na HDV radu 131 je potrebné schválenie.

S výmenou RDST sa neuvažuje, uvažuje sa s postupným dosadzovaním RDST LENA5, kde je s výrobcom predkonzultovaná možnosť úpravy software.

Otázka č. 17:

Obstarávateľ v dokumente „Výzva na účasť ...“ v bode 1.12. uvádza požiadavku, že uchádzač predloží čestné vyhlásenie okrem iného aj o tom, že sú mu riadne známe všetky relevantné technické parametre HDV radu 131 a že sa oboznámil s technickou dokumentáciou týkajúcou sa HDV. Táto dokumentácia v rámci výberového konania nebola uchádzačom poskytnutá.

Môže obstarávateľ definovať spôsob akým umožní uchádzačom oboznámiť sa s uvedenou dokumentáciou a technickými parametrami k HDV radu 131?

Poskytne obstarávateľ túto dokumentáciu HDV pre potreby uchádzačov?

Poskytne obstarávateľ dostatok času cca 1-2 týždne (pred odovzdaním čestného prehlásenia, tak ako je to uvedené vo „vo Výzve“ v bode 1.12.) na to, aby sa uchádzač mohol s touto dokumentáciou riadne oboznámiť?

V prípade, ak bude dokumentácia k HDV poskytnutá až po podaní cenovej ponuky, upraví obstarávateľ príslušné čestné vyhlásenie?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ umožní uchádzačom obhliadku v zmysle Výzvy na účasť. Technická dokumentácia bude poskytnutá k nahliadnutiu pri obhliadke.

Otázka č. 18:

Obstarávateľ v dokumente „Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131“ v bode 32. uvádza požiadavku, že systém ETCS musí mať komunikačné prepojenie s riadiacim systémom HDV.

Môže obstarávateľ poskytnúť informácie o tom, ktoré parametre sú rušňovodičom zadávané do riadiaceho systému MIRER 8031.

Odpoveď:

Komunikačné prepojenie s RS MIRER sa rozumie jednosmerné, iba čítanie potrebných údajov z RS MIRER.

Otázka č. 19:

Obstarávateľ v dokumente „Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131“ v bode 19. uvádza:

Zadávané vstupné údaje o vlaku, vrátane čísla rušňovodiča, prípadne iných dát do ETCS musí byť vhodnou formou (RS linka..a pod.) prenositeľné do ďalších zariadení vozidla (napr. MIREL VZ1, RM1 ... a pod.) Môže obstarávateľ definovať, do ktorých zariadení vozidla okrem zariadení MIREL VZ1, RM1 je explicitne požadovaný prenos dát z ETCS?

Odpoveď:

Prenosom vstupných údajov do iných zariadení sa rozumie prenos do MIREL VZ, MIREL RM, RDST, MSE (informačný systém merania spotreby energie).

Otázka č. 20:

Obstarávateľ pripúšťa v zmysle bodu 4.1. návrhu Zmluvy o dielo č. 1100056496/103872/2024-S36 možnosť zúženia rozsahu realizácie predmetu diela:

„....ZSSK CARGO si tiež vyhradzuje právo v oznámení podľa prvej vety tohto bodu zúžiť rozsah Predmetu plnenia o zodpovedajúci počet HDV, pre ktoré nebude mať zabezpečené financovanie na realizáciu Inštalácie ETCS, pričom ak ZSSK CARGO toto právo využije, považuje sa to za odstúpenie od Zmluvy zo strany ZSSK CARGO v príslušnej časti Predmetu plnenia; tým nie je dotknutý záväzok Partnera na realizáciu zvyšnej časti Predmetu plnenia.“ V prípade, že nastane uvedené a vzhľadom k tomu, že celková cena plnenia má dopad aj na ustanovenia bodov 9.6. a 9.7. Zmluvy o dielo navrhujeme, upraviť uvedenú časť bodu č. 4.1. zmluvy o dielo nasledovne:

....ZSSK CARGO si tiež vyhradzuje právo v oznámení podľa prvej vety tohto bodu zúžiť rozsah Predmetu plnenia o zodpovedajúci počet HDV, pre ktoré nebude mať zabezpečené financovanie na realizáciu Inštalácie ETCS, pričom zúženie rozsahu Predmetu plnenia Zmluvy zo strany ZSSK CARGO v príslušnej časti Predmetu plnenia je možné len na základe vzájomnej dohody zmluvných strán dodatkom k tejto zmluve.

Odpoveď:

Vyhlasovateľ s požadovanou (navrhovanou) úpravou bodu 4.1 Zmluvy o dielo nesúhlasí a trvá na pôvodnom znení. Pre vysvetlenie uvádzame, že na účely bodov 9.6 a 9.7 Zmluvy o dielo sa v prípade zúženia rozsahu plnenia postupom podľa bodu 4.1 Zmluvy o dielo táto skutočnosť bude zohľadňovať.

Otázka č. 21:

Obstarávateľ v čl. 10.7 návrhu Zmluvy o dielo č. 1100056496/103872/2024-S36 ustanovuje zodpovednosť za škodu vo výške, ktorá by sa mala rovnať sume, ktorá ZSSK CARGO nebola z grantu vyplatená/poskytnutá alebo ktorú bude musieť ZSSK CARGO vrátiť.

Vzťahuje sa limitácia náhrady škody v rozsahu podľa čl. 9.7 aj na škodu spôsobenú Partnerom ZSSK CARGO podľa čl. 10.7?

V prípade, že odpoveď na otázku je kladná, navrhujeme upraviť textáciu bodu 10.7 nasledovne:

V prípade, že ZSSK CARGO nebude poskytnutý grant (nenávratný finančný príspevok) v celej schválenej výške z dôvodu omeškania Partnera s plnením podľa tejto Zmluvy alebo z dôvodu porušenia iných povinností Partnera, v dôsledku nesplnenia ktorých bude ZSSK CARGO nárok na finančný príspevok krátený alebo nepriznaný v určitej výške, zodpovedá Partner ZSSK CARGO za škodu, ktorá tým ZSSK CARGO vznikla, pričom výška škody sa v takom prípade rovná sume, ktorá nebola ZSSK CARGO z grantu poskytnutá (vyplatená), alebo ktorú bude ZSSK CARGO povinná poskytovateľovi príspevku vrátiť. Na škodu spôsobenú podľa tohto bodu sa vzťahuje limitácia náhrady škody v súlade s ods. 9.7 Zmluvy.“

Odpoveď:

Limitácia náhrady škody podľa bodu 9.7 Zmluvy o dielo sa ako všeobecné pravidlo uplatní aj na prípad škody podľa bodu 10.7 Zmluvy o dielo. Vyhlasovateľ tak nepovažuje za potrebné osobitne túto skutočnosť v bode 10.7 Zmluvy o dielo uvádzať.

Otázka č. 22:

Prosíme o vysvetlenie aké typy povolení žiadate od úspešného uchádzača zabezpečiť, nakoľko pojmy uvedené v návrhu zmluvy o dielo, a to: i) Homologizácia, ii) Povolenie HDV do prevádzky a iii) Povolenie prototypu železničného vozidla/Povolenie typu vozidla, nezodpovedajú pojmom, ktoré sú uvedené v príslušných právnych predpisoch.

Chápeme to teda správne tak, že Homologizáciou vozidla po zabudovaní ETCS sa rozumie postup podľa čl.14 ods.1. písm. d) (nové povolenie) a písm. e) (povolenie v zhode s typom) Vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) 2018/545, na základe ktorých vznikne nový variant typu vozidla v rámci existujúceho typu, z ktorého vychádza?

Odpoveď:

Vyhlasovateľ pristúpil k úpravám návrhu Zmluvy o dielo tak, aby upresnil predmetné pojmy s cieľom ich precizovania. Pre vysvetlenie vyhlasovateľ uvádza, že:

1. Pod pojmom „Homologizácia“ je potrebné rozumieť proces schválenia typu železničného koľajového vozidla vrátane všetkých s tým súvisiacich úkonov, skúšok a schvaľovacích (úradných) procesov. Proces Homologizácie sa teda týka prototypu HDV.
2. Pod pojmom „Povolenie typu železničného vozidla“ sa v zmysle úpravy zmluvných podmienok rozumie povolenie podľa § 78 ods. 1 Zákona o dráhach, resp. podľa § 78 ods. 4 Zákona o dráhach (podľa toho čo je podľa okolností uplatniteľné), t.j. tento pojem sa zhoduje s legislatívnou úpravou povoľovania typu železničného vozidla. Z hľadiska európskej legislatívy sa jedná o tzv. nové povolenie podľa čl. 14 ods. 1 písm. d) Vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) č. 2018/545. Vydaním povolenia typu železničného vozidla je zavŕšený proces Homologizácie.
3. Pod pojmom „Povolenie HDV do prevádzky“ sa v zmysle úpravy zmluvných podmienok rozumie povolenie sériových HDV, t.j. z hľadiska legislatívy sa jedná o procesný postup podľa § 78 ods. 2 Zákona o dráhach, kedy sa povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh (do prevádzky) udeľuje železničnému vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už ERA alebo bezpečnostný orgán udelil povolenie typu železničného vozidla, a to na bez ďalších kontrol na základe vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla. Pojem Povolenie HDV do prevádzky vyhlasovateľ zvolil ako zmluvnú legislatívnu skratku, ktorá najlepšie vystihuje podstatu a účinky predmetného povolenia. Z hľadiska európskej legislatívy sa jedná o tzv. povolenie v zhode s typom podľa čl. 14 ods. 1 písm. e) Vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) č. 2018/545.

Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Otázka č. 23:

Sú vozidlá HDV radu 131, do ktorých sa má inštalovať systém ETCS, zapísané v registri ERATV?

Odpoveď:

Nie, vozidlá nie sú zapísané v ERATV.

Otázka č. 24:

Má byť držiteľom variantu typu vozidla, ktorý vznikne integráciou systému ETCS do vozidla, obstarávateľ?

Ak áno, je potrebné upraviť návrh zmluvy o dielo tak, aby reflektoval túto požiadavku obstarávateľa (najmä, ale nie len o súčinnosť objednávateľa v tomto procese pre toto konanie pred ERA)

Odpoveď:

Držiteľom variantu má byť ZSSK CARGO. ZSSK CARGO vystaví na požiadanie potrebné splnomocnenia na komunikáciu s ERA pri schvaľovaní.

Otázka č. 25:

V dokumente „Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131“ v bode 7 a v bode 12 je uvedená požiadavka, že systém ETCS musí byť v súlade so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0.

Je interpretácia tejto požiadavky tak, že systém ETCS musí byť v súlade minimálne so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0. správna? Je teda možné ponúknuť aj aktuálnejšie („vyššie“) verzie systému ETCS alebo je možné explicitne ponúknuť iba riešenie, ktoré je v súlade s SRS Baseline 3.4.0.?

Odpoveď:

ETCS V 2.1, SUBSET-026 v3.3.0 prípadne aktuálnejší po konzultácii so zástupcami správcov infraštruktúry SK, PL, CZ.

Otázka č. 26: PODMIENKY ÚČASTI UCHÁDZAČOV – Doklad o zložení zábezpeky

Vyhlasovateľ Výberového konania v bode 1.14 časti PODMIENKY ÚČASTI UCHÁDZAČOV vyžaduje uchádzačom ako jednu z podmienok účasti „na zabezpečenie predmetu zákazky zloženie zábezpeky: zložením finančných prostriedkov uchádzača na bankový účet vyhlasovateľa, alebo poskytnutím bankovej záruky za uchádzača podľa prílohy č. 7 výzvy na účasť. Uchádzač vloží do e- aukčnej siene – kópiu výpisu z bankového účtu v prípade zloženia finančných prostriedkov na účet vyhlasovateľa a v prípade poskytnutia bankovej záruky za uchádzača – predloží úradne osvedčenú kópiu bankovej záruky v ponuke ako doklad voľný do e- aukčnej siene.“

OTÁZKA

Môže uchádzač, ktorý na zabezpečenie predmetu zákazky zloží zábezpeku poskytnutím bankovej záruky, predložiť v ponuke ako doklad voľný do e- aukčnej siene elektronicky podpísanú bankovú záruku?

Odpoveď:

Pokiaľ ide o bankovú záruku, v súčasnosti viaceré banky vystavujú elektronickú verziu bankovej záruky, ktorá je považovaná za originál, ak je podpísaná kvalifikovaným elektronickým podpisom banky. Ak má uchádzač na mysli takúto verziu BZ, môže samozrejme predložiť takýto typ dokladu, ktorý bude spĺňať podmienku originálu bankovej záruky tak, ako je to požadované v podmienkach účasti. Uchádzač môže predložiť aj bankovú záruku konvertovanú z listinnej formy do elektronickej formy (zaručená konverzia).

Otázka č. 27: Zmluva o dielo č. 1100056493/103874/2024-S36

Vyhlasovateľ Výberového konania v bode 1.3 časti PODMIENKY ÚČASTI UCHÁDZAČOV určil uchádzačom ako jednu z podmienok účasti predloženie návrhu Zmluvy o dielo č. 1100056493/103874-S36 (ďalej len „Zmluva“) podpísaného zo strany uchádzača s doplnenými identifikačnými údajmi uchádzača, bez iných zmien Zmluvy.

Uchádzač má nasledovné návrhy k úprave Zmluvy:

V Čl. 3 Zmluvy bod 3.8. navrhujeme upraviť text bodu nasledovne:

~~„Partner doručí ZSSK CARGO Faktúru na adresu uvedenú v Kontaktných údajoch ZSSK CARGO bezodkladne, najneskôr však do 5 (piatich) Pracovných dní ode dňa jej vystavenia, inak sa lehota splatnosti Faktúry predlžuje o počet dní omeškania s plnením tohto záväzku“~~

Nové znenie:

Zmluvné strany sa v súlade so Zákonom o DPH dohodli, že Partner Zašle Faktúru ZSSK CARGO elektronicky (ďalej len „Elektronická faktúra“), a to výlučne na e-mailovú adresu ZSSK CARGO určenú pre dodávateľské faktúry ZSSK CARGO. Partner sa zaväzuje, že Elektronická faktúra bude ZSSK CARGO zasielaná vždy z emailovej adresy: ekonomika@zos-vrutky.sk. Elektronická faktúra bude obsahovať náležitosti stanovené príslušnými platnými právnymi predpismi. Partner sa zaväzuje, že Elektronická faktúra bude generovaná priamo z účtovného systému Partnera v elektronickej podobe a táto elektronická podoba bude predstavovať originálnu verziu týchto dokladov evidovaných v účtovníctve ZSSK CARGO. Elektronická faktúra bude vyhotovená vo formáte PDF v počtosti 1 faktúra = 1 pdf súbor. Prílohy Elektronické faktúry, ktoré nie sú súčasťou daňového dokladu, budú zasielané ZSSK CARGO iba vo formátoch RTF, PDF, JPG, DOC, DOCx, XLS, XLSx. V prípade, keď bude zaslaná ZSSK CARGO Elektronická faktúra, zaväzuje sa Partner nezasielať rovnakú faktúru duplicitne v papierovej podobe. Prijatie Elektronické faktúry ZSSK CARGO bude potvrdené spätným odoslaním správy o doručení na emailovú adresu, z ktorej bola Elektronická faktúra odoslaná. Od tejto doby začína plynúť doba splatnosti.

V Čl. 4 Zmluvy bodu 4.15 nakoľko pre prevažnú väčšinu HDV nie je možné v termínoch podľa Prílohy č.2 k Zmluve „Harmonogram plnenia diela“ vykonať funkčné skúšky systému ETCS inštalovaného do HDV navrhujeme vypustiť odstavec c).

~~„c) vykonanie funkčných skúšok systému ETCS inštalovaného do HDV;“~~

V Čl. 4 Zmluvy bodu 4.16 nakoľko pre prevažnú väčšinu vozidiel nie je možné v navrhovaných termínoch podľa Prílohy č.2 k Zmluve „Harmonogram plnenia diela“ vykonať skúšobnú jazdu s funkčnou palubnou časťou ETCS navrhujeme upraviť text bodu nasledovne:

~~„Súčasťou kontroly Inštalácie ETCS je aj vykonanie skúšobnej jazdy na trati vybavenej zabezpečovacím systémom ETCS v rozsahu najmenej 50 km jazdy po takejto trati v každom smere~~

(skúšobná jazda môže byť vykonaná aj mimo územia Slovenskej republiky), a to za prítomnosti osoby k tomu poverenej ZSSK CARGO. Údaje o priebehu skúšobnej jazdy budú uvedené v Akceptačnom protokole. V prípade, ak ETCS bude na základe výsledkov skúšobnej jazdy vykazovať nedostatky vo funkčnosti, je Partner povinný bezodkladne vykonať na vlastné náklady nápravu a následne zopakovať skúšobnú jazdu.

Nové znenie:

„Súčasťou kontroly funkčnosti nainštalovaného ETCS v HDV je aj vykonanie skúšobnej jazdy na trati vybavenej zabezpečovacím systémom ETCS v rozsahu najmenej 50 km jazdy po takejto trati v každom smere (skúšobná jazda môže byť vykonaná aj mimo územia Slovenskej republiky), a to za prítomnosti osoby k tomu poverenej ZSSK CARGO. Údaje o priebehu skúšobnej jazdy budú uvedené v Dodatku k Akceptačnému protokolu spoločne s potvrdením o odovzdaní všetkých Povolení na prevádzku HDV v režime switch-on a oživením ETCS do režimu switch-on. V prípade, ak ETCS bude na základe výsledkov skúšobnej jazdy vykazovať nedostatky vo funkčnosti, je Partner povinný bezodkladne vykonať na vlastné náklady nápravu a následne zopakovať skúšobnú jazdu.“

V Prílohe č. 2 „Harmonogram plnenia diela“ Zmluvy v druhej tabuľke časti Prototyp v prvom riadku - Inštalácia a Homologizácia prototypu zariadenia ETCS na 1 lokomotívu série 131 - upraviť text nasledovne:

„ Montáž a potvrdenie interoperability“

V Prílohe č. 2 „Harmonogram plnenia diela“ Zmluvy v druhej tabuľke časti Prototyp v druhom riadku - Správa z laboratórnych testov subsystému –termín D1 ponechať otvorený

V Prílohe č. 2 „Harmonogram plnenia diela“ Zmluvy v druhej tabuľke časti Prototyp v treťom riadku - ES vyhlásenie o overení subsystému, vrátane Certifikátu o overení vydaného notifikovanou osobou - posunúť termín D2 do stĺpca 37.

Odpoveď:

Vyhlasovateľ s navrhovanými zmenami Zmluvy o dielo a Prílohy č. 2 nesúhlasí. Vyhlasovateľ však pristúpil k úprave bodu 4.16 Zmluvy a s tým súvisiacich ustanovení. Aktualizované znenie Zmluvy o dielo tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Pozn. vyhlasovateľa: Elektronické doručovanie faktúr nevylučujeme. Môže byť odsúhlasené na základe osobitného súhlasu s elektronickým zasielaním faktúr po uzatvorení zmluvy. Zmenu Zmluvy o dielo v tejto súvislosti nepovažujeme za potrebnú.

Otázka 28:

Príloha č. 1 - Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131 (10 ks)

Bod 2. „Pre inštaláciu kabeláže ETCS požadujeme využitie stávajúcich káblových žľabov s využitím prechodových miest či už smerom ku podvozkom HDV alebo na strechu HDV..“

OTÁZKA č. 28.1.:

Káblové trasy budú závislé od konkrétneho rozloženia ETCS komponentov. Je prípustné v prípade potreby použiť aj alternatívne trasy mimo káblových žľabov, prípadne vytvoriť nové prechodové miesta pre inštaláciu kabeláže k snímačom otáčok, radarom, balízovej anténe, anténam na streche? (bod 4. „HDV nemajú predprípravu na inštaláciu balízových antén a radarov, prípadne snímačov otáčok dvojkoľesia.“)

Odpoveď:

Vyhlasovateľ požaduje využitie stávajúcich káblových žľabov a prechodových miest v maximálnej možnej miere. Predpokladá sa iba minimálne vytvorenie nových nutných prechodových miest so súhlasom zástupcu ZSSK CARGO.

Bod 6. „Konštrukčné zásahy pri inštalovaní ETCS do HDV, ktoré by ovplyvnili konštrukciu HDV, nie sú možné.“

OTÁZKA č. 28.2:

Čo sa rozumie „konštrukčnými zásahmi“ a „konštrukciou HDV?

Odpoveď:

Rozumie sa tým predovšetkým zásah do nosných častí a systémov, ktoré by ovplyvnili celistvosť, zaťažiteľnosť a celkovú húževnatosť (prevádzkovú odolnosť) nosnej konštrukcie HDV.

Bod 7. „HW prevedenie musí byť dodané tak, aby spĺňalo požiadavky na finálne riešenie (HW/SW ETCS Level 2, BL3, SRS 3.4.0) a nebolo nutné meniť komponenty resp. zástavbu na HDV.“

OTÁZKA č. 28.3:

V akom vzťahu nemá byť nutné meniť komponenty resp. zástavbu na HDV?

Odpoveď:

Rozumie sa tým zástavba komponentov na ETCS 2.1, aktuálneho SUBSET-u.

Bod 12. „Systém ETCS musí byť v súlade so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0.“

OTÁZKA č. 28.4:

Je tým myslený SUBSET-091 Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2 vo verzii 3.4.0?

Je teda požadovaná konfigurácia ETCS podľa Set of specifications 2 (ETCS B3 MR1 GSM-R B1)?

Odpoveď:

Požadovaná konfigurácia na ETCS 2.1, aktuálneho SUBSET-u po konzultácii so správcami infraštruktúry SK, CZ a Poľskej republiky.

Bod 15. „Terminál dátového rádia GSM-R musí byť vybavený technickým opatrením pre zabránenie vplyvu interferencii od siete GSM, UMTS, LTE v zmysle TSI CCS.“

OTÁZKA č. 28.5:

Je požadované konkrétne opatrenie, napríklad DUPLEX FILTER?

Odpoveď:

Áno.

Bod 24. „Z dôvodu plynulého prechodu medzi jednotlivými systémami po dobudovaní ETCS aj pri prechode hraníc štátov musí byť možnosť výstupu zo zabezpečenia ETCS do systému národného zabezpečovača voliteľná (MIREL VZ1) bez nutnosti zastavenia vlaku.“

OTÁZKA č. 28.6:

Čo je myslené pojmom „voliteľná (MIREL VZ1)“? Jedná sa o automatickú tranzíciu medzi jednotlivými úrovňami na základe informácii z traťovej časti ETCS vid' bod 27?

Odpoveď:

Áno, jedná sa o automatickú tranzíciu medzi jednotlivými úrovňami na základe informácii z traťovej časti ETCS.

Bod 30. „Na HDV sa zabuduje schválené zariadenie ETCS ako zariadenie triedy A v súlade s TSI CCS (Technical specification for interoperability – Control command and signalling – Rozhodnutie komisie z 25.01.2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia - zabezpečenia a návštevovania transeurópskeho železničného systému) ku už schválenému zariadeniu MIREL VZ1 ako zariadeniu triedy B v súlade s TSI CCS.“

UPOZORNENIE:

V bode 30. je uvedená neplatná TSI 2012/88/EU, v súčasnosti je platná TSI 2023/1695 (Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii

interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a náviesenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919).

Odpoveď:

Áno, ďakujeme za upozornenie, zmena bola zapracovaná.

S prihliadnutím na uvedenú odpoveď Vyhlasovateľ pristúpil k zodpovedajúcej úprave technickej špecifikácie. Aktualizované znenie technickej špecifikácie tvorí prílohu tohto vysvetlenia súťažných podkladov a je aktualizované v systéme ProEbiz.

Bod 31. „Systém ETCS musí mať komunikačné prepojenie s brzdovými obvodmi HDV.“

OTÁZKA č. 28.7:

Je splnená podmienka bodu 31, ak systém ETCS má priamy prístup k ventilom núdzovej brzdy?

Odpoveď:

Áno, samozrejme aj s príslušným snímačom tlaku v brzd. potrubí.

Náhradné diely a Diagnostický systém

„Súčasťou dodávky bude kompletná sada komponentov ETCS a rozhrania pre MIREL VZ1 pre HDV r. 131 (centrálny počítač ETCS - EVC, balízový prenosový modul BTM, antény, snímač otáčok, dopplerov radar, GSM-R antény, záznamová jednotka JRU, konzoly, displej DMI, kabínový reproduktor, Mirel STB)“

OTÁZKA č. 28.8:

Z uvedeného zoznamu nie je jasné, čo je: „balízový prenosový modul BTM“ a „antény“. Žiadame upresniť

Odpoveď:

Je myslený balízový prenosový modul BTM tak ako je popísaná v blokových schémach ETCS (snímač informácie balízy), antény – komunikácia GSM-R data.

Otázka č. 29:

Zmluva o dielo č. 1100056493/103874/2024-S36

Uchádzač má nasledovné návrhy k úprave Zmluvy:

Čl. 1 Zmluvy, bod 1.1- definícia Kontaktnéj osoby navrhujeme pre vylúčenie pochybností v konaní za zmluvnú stranu, upraviť text nasledovne:

Nové znenie:

„*Kontaktná osoba – zamestnanec alebo iná oprávnená osoba Zmluvnej strany určená Zmluvnou stranou v tejto Zmluve, ktorá je oprávnená zastupovať Zmluvnú stranu kontaktnou osobou Zmluvnej strany v obchodných a technických záležitostiach súvisiacich s plnením predmetu tejto Zmluvy (najmä podpisovať Protokol o odovzdaní/ prevzatí HDV do/z Inštalácie ETCS) ako aj v akejkoľvek inej súvislosti s plnením predmetu tejto Zmluvy, pričom rozsah zastupovať Zmluvnú stranu môže byť obmedzený v bode 12.4. tejto Zmluvy.*“

Čl. 1 Zmluvy, bod 1.1- názov definície Povolenie typu železničného vozidla navrhujeme zmeniť v súlade s § 78 ods. 2 Zákona o dráhach a NK (EÚ) č. 545/2018 na názov „Povolenie v zhode s typom železničného vozidla (zmenu navrhujeme vykonať v celom texte Zmluvy, kde sa používa termín Povolenie typu železničného vozidla)“

Čl. 1 Zmluvy, bod 1.1- definícia Povolenie HDV do prevádzky navrhujeme v texte Zmluvy vypustiť nakoľko je totožná s definíciou Povolenie v zhode s typom železničného vozidla, Zákon o dráhach povolenie HDV do prevádzky nepozná

Čl. 1 Zmluvy, bod 1.1- definícia Homologizácia navrhujeme upraviť text nasledovne:

„Homologizácia – proces schvaľovania (povolovania) typu HDV na prevádzku v Slovenskej republike a Českej republike ~~a v Poľskej republike~~, ktorý je zavŕšený vydaním Povolenia prototypu železničného vozidla.“

Čl.2 Zmluvy, bod 2.5 – návrh úpravy znenia takto (dôvod: dielo sa vykonáva podľa predpisov a ceny):

- vypustiť slová „a to v najvyššej možnej kvalite“

V Čl. 5 Zmluvy bodu 5.17, navrhujeme upraviť a nahradiť prvú vetu z dôvodu, že Zmluva definuje tzv. „Hlavných subdodávateľov“, ktorými sú podľa Zmluvy subdodávatelia, prostredníctvom ktorých uchádzač preukazoval splnenie technickej alebo odbornej spôsobilosti.

Na realizácii diela sa však môžu podieľať aj iní ako tzv. Hlavní subdodávatelia, dokonca uchádzač ani nemusí mať reálne Hlavných subdodávateľov, ale len iných subdodávateľov.

Nové znenie:

„Partner ~~nie je~~ je aj bez predchádzajúceho písomného súhlasu ZSSK CARGO oprávnený poveriť vykonaním Predmetu plnenia alebo jeho akejkolvek časti inej osoby ako tie, prostredníctvom ktorých preukazoval splnenie technickej alebo odbornej spôsobilosti v rámci výberového konania, na základe výsledku ktorého bola táto Zmluva uzatvorená; zoznam týchto osôb tvorí Prílohu č. 10 tejto Zmluvy (ďalej len „Hlavní subdodávatelia“).“

V Čl. 7 Zmluvy bodu 7.2 navrhujeme z dôvodu transparentnosti a objektivity upraviť text bodu nasledovne:

Nové znenie:

„ZSSK CARGO má právo na zmeny technického riešenia realizácie Inštalácie ETCS do príslušného HDV alebo nutnosti vykonania konštrukčných úprav, ktoré vyplynú ~~z potreby optimálneho riešenia dodávky alebo~~ zo zmeny všeobecne záväzných právnych predpisov, predpisov upravujúcich podmienky prevádzky HDV na železničiach v SR alebo zo zmeny technických noriem, a to po predchádzajúcej písomnej dohode s Partnerom, ktorá bude uzatvorená vo forme dodatku k tejto Zmluve. Takáto dohoda bude riešiť aj dopad príslušných zmien na Cenu, prípadne aj na harmonogram prác a iné podmienky realizácie za Inštaláciu ETCS do príslušného HDV. V prípade, že k dohode o uzavretí dodatku k tejto Zmluve z dôvodov uvedených v tomto bode Zmluvy nedôjde do 30 dní odo dňa doručenia návrhu dodatku Partnerovi, ~~je ZSSK CARGO oprávnená~~ budú Zmluvné strany rešpektovať úpravu Ceny podľa znaleckého posudku vypracovaného znalcom v príslušnom odbore. ~~od tejto Zmluvy odstúpiť.~~“

V Čl. 7 Zmluvy bodu 7.11 navrhujeme doplniť ako dôvod vyššej moci aj „epidémie a pandémie“

V Čl. 8 ZoD bodu 8.4 (d) návrh úpravy znenia takto:

- nahradiť „2 rovnakých vád“ slovami „viac ako 3 rovnakých vád“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.1 navrhujeme úpravu prvej vety nasledovne:

Nové znenie:

„V prípade, ak sa Partner z dôvodov na strane Partnera dostane do omeškania s vykonaním príslušného čiastkového Diela podľa podmienok stanovených touto Zmluvou, je ZSSK CARGO oprávnená uplatniť si voči nemu zmluvnú pokutu vo výške 0,03 % z Ceny príslušného Predmetu plnenia, a to za každý aj začatý deň omeškania.“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.2 navrhujeme úpravu prvej vety nasledovne:

Nové znenie:

„V prípade, ak sa Partner z dôvodov na strane Partnera dostane do omeškania s prevzatím HDV do Inštalácie ETCS v zmysle Harmonogramu prác, je ZSSK CARGO oprávnená uplatniť si voči nemu zmluvnú pokutu vo výške 250,- EUR (dvestopäťdesiat eur), a to za každý aj začatý deň omeškania, pričom ak omeškanie Partnera trvá viac ako 30 dní vzniká ZSSK CARGO právo odstúpiť od tejto Zmluvy.“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.3 navrhujeme úpravu prvej vety nasledovne:

Nové znenie:

„V prípade, ak sa Partner z dôvodov na strane Partnera dostane do omeškania s odstránením Vady v lehote stanovenej touto Zmluvou, resp. Reklamačným poriadkom alebo v lehote určenej ZSSK CARGO v súlade s touto Zmluvou, je ZSSK CARGO oprávnená uplatniť si voči Partnerovi zmluvnú pokutu vo výške 300,- EUR (slovom: tristo eur), a to za každý aj začatý deň omeškania.“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.8 zmluvná pokuta je podľa nášho názoru neprimeraná, navrhujeme preto úpravu bodu nasledovne:

„V prípade, že Partner poruší povinnosť dodať ZSSK CARGO software podľa podmienok stanovených v bode 5.6. tejto Zmluvy, resp. ak software z hľadiska jeho funkcionality nebude zodpovedať popisu uvedenému v Prílohe č. 9 tejto Zmluvy, alebo ak licenčné podmienky výrobcu nebudú spĺňať požiadavky stanovené v bode 5.6. tejto Zmluvy a Partner tieto nedostatky neodstráni v lehote stanovenej v písomnej výzve ZSSK CARGO, ktorá nesmie byť kratšia ako 15 dní, je ZSSK CARGO oprávnená uplatniť si u Partnera zmluvnú pokutu v sume ~~2.500,-~~ EUR 500,- EUR za každý vytknutý nedostatok software, ktorý nebude vo vyššie uvedenej lehote odstránený.“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.9 zmluvná pokuta je podľa nášho názoru neprimeraná, navrhujeme preto úpravu bodu nasledovne:

„ZSSK CARGO má nárok na zmluvnú pokutu vo výške ~~10.000,-~~ EUR 500,- EUR, ak Partner poruší povinnosť zabezpečiť náhradné diely podľa bodu 5.14. tejto Zmluvy, alebo ak poruší svoju povinnosť podľa bodu 5.15 tejto Zmluvy, a to za každé porušenie tejto povinnosti.“

V Čl. 9 Zmluvy bodu 9.10 zmluvná pokuta je podľa nášho názoru neprimeraná, navrhujeme preto úpravu bodu nasledovne:

„ZSSK CARGO má nárok požadovať od Partnera zmluvnú pokutu vo výške ~~25-%~~ 5 % nákladov, ktoré vynaložila v súvislosti so zaistením výroby príslušného náhradného dielu vlastnými kapacitami alebo treťou osobou (vrátane nákladov na vypracovanie technického riešenia náhradného dielu, licencií, odborného posúdenia a nákladov na samotnú výrobu vrátane nákladov na prácu a materiál), ak Partner poruší povinnosť poskytnúť výkresovú a technickú dokumentáciu podľa bodu 5.15. tejto Zmluvy, a to za každé porušenie tejto povinnosti. Zaplatením zmluvnej pokuty podľa tohto bodu Zmluvy nie je dotknutý nárok ZSSK CARGO na náhradu škody.“

V Čl. 11 ZoD bodu 11.1. navrhujeme vypustiť poslednú vetu z dôvodu nadbytočnosti.

V Prílohe č. 6 „Reklamačný poriadok“ Zmluvy bodu 4.3 navrhujeme upraviť lehotu v prvej vete, tak aby mal Partner adekvátny čas na odbornú reakciu, nasledovne:

„Partner je povinný na došlé reklamačné hlásenia podľa bodu 3.1. tohto Reklamačného poriadku reagovať bez zbytočného odkladu, najneskôr však do ~~9:30 hod. nasledujúceho Pracovného dňa~~ 3 pracovných dní.“

V Prílohe č. 6 „Reklamačný poriadok“ Zmluvy bodu 4.4 navrhujeme upraviť lehoty odstránenia väd nasledovne:

„Odstránenie reklamovaných záručných porúch (Vád) je Partner povinný zabezpečiť v nasledujúcich lehotách od okamihu zaujatia stanoviska podľa bodu 4.3. tohto Reklamačného poriadku:

4.4.1 - pri Vadách malého rozsahu, t.j. do 15 Nh prácnosti - do ~~24 hodín~~, 3 pracovných dní,

4.4.2 - pri Vadách stredného rozsahu, t.j. od 15Nh do 50 Nh prácnosti - do ~~72 hodín~~, 8 pracovných dní,

4.4.3 - pri Vadách veľkého rozsahu, t.j. nad 50 Nh prácnosti – do ~~7 dní~~ 15 pracovných dní“

Odpoveď:

Vyhlasovateľ neakceptuje návrhy uchádzača na zmenu zmluvných podmienok v zmysle návrhu Zmluvy o dielo a v uvedených bodoch trvá na znení ako sú uvedené v pôvodnom návrhu Zmluvy o dielo s výnimkou definícií vybraných pojmov a bodu 9.10. návrhu Zmluvy o dielo.

Pre bližšie vysvetlenie uvádzame:

K návrhu zmeny čl. 1 Zmluvy, bod 1.1- názov definície Povolenie typu železničného vozidla:

Vyhlasovateľ upravil legislatívne skratky a s tým súvisiace ustanovenia návrhu Zmluvy o dielo. K tomu viď odpoveď na otázku č. 22.

K návrhu zmeny v čl. 7 Zmluvy bodu 7.11:

Výpočet okolností, ktoré sa v zmysle návrhu Zmluvy o dielo považujú alebo môžu byť považované za vyššiu moc je demonštratívny (t.j. neúplný). V každom prípade výskytu okolností vyššej moci sa bude ich pôsobenie posudzovať osobitne s prihliadnutím na všetky relevantné okolnosti. Podľa konkrétnych okolností tak môže byť za okolnosť vyššej moci považovaná aj pandémia, či epidémia alebo štátne protipandemické opatrenia, a to aj v prípade, že táto okolnosť nie je vo výpočte obsiahnutom v návrhu Zmluvy o dielo výslovne uvedená.

K návrhu zmeny v čl. 9 Zmluvy bodov 9.1. až 9.3.:

Ak sa hovorí o omeškaní Partnera vždy sa má namysliť omeškanie z dôvodov, za ktoré zodpovedá Partner.

Otázka č. 30:

Vyhlasovateľ Výberového konania v bode 1.3 časti PODMIENKY ÚČASTI UCHÁDZAČOV určil uchádzačom ako jednu z podmienok účasti predloženie návrhu Zmluvy o dielo č. 1100056493/103874/2024-S36 (ďalej len „Zmluva“) podpísaného zo strany uchádzača s doplnenými identifikačnými údajmi uchádzača, bez iných zmien Zmluvy.

Akú legislatívnu oporu má požiadavka/zákaz Vyhlasovateľa na zákaz zmeny návrhu Zmluvy? Môže uchádzač predpokladať rokovanie o Zmluve?

Odpoveď:

Je v plnej kompetencii Vyhlasovateľa určiť zmluvné podmienky podľa vlastného uváženia s cieľom naplnenia potrieb Vyhlasovateľa tak, aby tieto nebolo možné zo strany uchádzačov vo výberovom konaní jednostranne meniť. Uplatnenie takejto podmienky zároveň neodporuje žiadnym kogentným právnym normám. Navyše sa takáto podmienka v praxi bežne uplatňuje aj v rámci postupov verejného obstarávania a hoci toto výberové konanie nie je realizované formou verejného obstarávania, má Vyhlasovateľ za to, že s prihliadnutím na princíp rovnakého zaobchádzania nemožno pripustiť zmeny zmluvných podmienok zo strany uchádzačov.

S ohľadom na otázku týkajúcu sa možnosti rokovania o zmluve odkazujeme na čl. 7 písm. h) Výzvy na účasť.

Otázka č. 31: Zmluva o dielo č. 1100056493/103874/2024-S36

Vyhlasovateľ Výberového konania v bode 1.3 časti PODMIENKY ÚČASTI UCHÁDZAČOV určil uchádzačom ako jednu z podmienok účasti predloženie návrhu Zmluvy o dielo č. 1100056493/103874-S36 (ďalej len „Zmluva“) podpísaného zo strany uchádzača s doplnenými identifikačnými údajmi uchádzača, bez iných zmien Zmluvy.

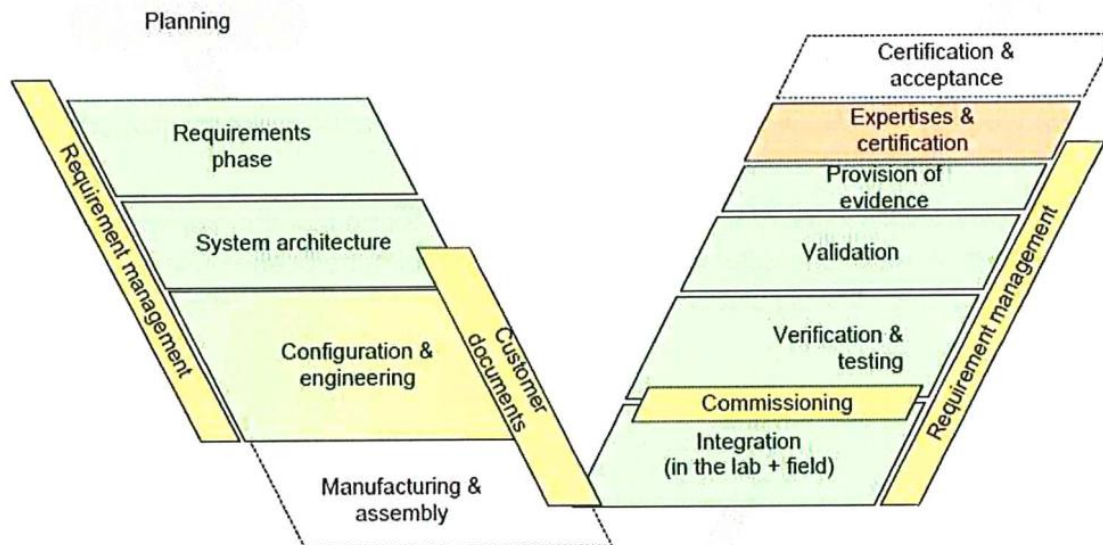
Uchádzač má nasledovné návrhy k úprave Zmluvy:

Čl. 4 Zmluvy bod 4.2 navrhujeme upraviť nasledovne:

„4.2. Partner sa zaväzuje začať s realizáciou Predmetu plnenia podľa Harmonogramu prác až po doručení oznámenia ZSSK CARGO podľa bodu 4.1 tohto článku Zmluvy. Po ukončení Laboratórnych testov projektovej a technickej dokumentácie pre realizáciu Inštalácie ETCS sa Partner zaväzuje prevziať prvé HDV (prototyp) na Inštaláciu ETCS; presný dátum prevzatia HDV bude dohodnutý medzi Zmluvnými stranami operatívne. Počas doby určenej Harmonogramom prác na realizáciu Laboratórnych testov sa Partner zaväzuje vypracovať projektovú a technickú dokumentáciu pre realizáciu Inštalácie ETCS a s tým súvisiace dodávky a práce. Po ukončení Laboratórnych testov sa Partner v súlade s Harmonogramom prác zaväzuje odovzdať ZSSK CARGO správu z Laboratórnych testov a ostatnú projektovú a technickú dokumentáciu potrebnú pre samotnú realizáciu Inštalácie ETCS. Pri realizácii činností, ktoré sú predmetom záväzkov počas realizácie Laboratórnych testov sa Partner zaväzuje postupovať s náležitou odbornosťou podľa príslušných platných právnych predpisov a technických noriem vzťahujúcich sa na danú časť Predmetu plnenia.

Naše vysvetlenie:

Všetky projekty inštalácie vozidlovej časti ETCS musia byť vykonané podľa CENELEC tzv. "V-modelom", a teda samotný inžiniering predchádza vykonaniu laboratórnych testov.



Býva zvykom v projektoch inštalácie ETCS, že montáž zariadení do prototypu prebieha paralelne s laboratórnymi testami. Je to za účelom skrátenia doby trvania projektu a prípravy vozidla na traťové skúšky výrobcu ETCS v čo najkratšom čase. V prípade, že koncový zákazník trvá na inštalácii až po ukončení laboratórnych testov, tak sa o túto dobu predĺži celkové trvanie projektu.

Odpoveď:

Súhlasíme s paralelnou montážou zariadení do prototypu a laboratórnymi testami za dodržania stanoveného harmonogramu.

Vyhlasovateľ pristúpil k úprave bodu 4.2 a súvisiacej úprave bodu 4.3. návrhu Zmluvy o dielo.

Otázka č. 32:

Príloha č. 1 - Základná technická špecifikácia pre implementáciu vozidlovej časti ETCS L2 na HDV radu 131 (10 ks)

Bod 7. navrhujeme upraviť nasledovne:

„7. HW prevedenie musí byť dodané tak, aby spĺňalo požiadavky na finálne riešenie (HW/SW ETCS Level 2, BL3, SRS 3.4.0) systému ETCS SV 2.1. a nebolo nutné meniť komponenty resp. zástavbu na HDV.“

Bod 12. navrhujeme upraviť nasledovne:

„Systém ETCS musí byť v súlade so špecifikáciou ~~SRS Baseline 3.4.0~~ verzie systému ETCS SV 2.1.“

Odpoveď:

Podľa súčasne platnej TSI CCS (vykonávacie nariadenie komisie (EÚ) 2023/1695 CELEX číslo: 32023R1695), Tabuľka B1.1, č.5 Verzie systému ETCS (Minimálny znížený vozidlový rozsah je rozsah až po verziu systému ETCS 2.1) a č.9 (Špecifikácie v dodatku A – Tabuľka A 2 neobsahujú verziu systému ETCS 2.0, keďže minimálny znížený vozidlový rozsah je rozsah po verziu systému ETCS 2.1.), predchádzajúce súbory špecifikácií #2 a súbory špecifikácií #3 (ETCS B3 MR1 GSM-R B1 – ETCS BL 3.4.0, ETCS B3 R2 GSM-R B1 – ETCS BL 3.6.0) sú uplatniteľné 3 roky po nadobudnutí účinnosti TSI, tzn. že inštalácia ETCS v súlade s ETCS BL 3.4.0 (verzia ETCS systému 2.0) musí byť na všetkých vozidlách certifikovaná najneskôr do 09/2026.

OTÁZKA:

Požiadavku Vyhlasovateľa interpretujeme v tom zmysle, že ETCS musí byť v súlade minimálne so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0 (Súbor špecifikácií č. 2 podľa nariadenia komisie (EÚ) 2016/919, verzia ETCS systému 2.0). Naša otázka znie, či je možné ponúknuť aj aktuálnejšie verzie, alebo je explicitne požadované ponúknuť riešenie iba v súlade so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0? V takom prípade, s ohľadom na časový plán projektu existuje vysoké riziko, že

vozidlový subsystém ETCS v súlade so špecifikáciou SRS Baseline 3.4.0 (verzia ETCS systému 2.0) nebude možné certifikovať.

Odpoveď:

Možno poskytnúť **ETCS V 2.1, SUBSET** - aktuálnejší po konzultácii so zástupcami správcov infraštruktúry SK, PL, CZ. Vyhlasovateľ požaduje také riešenie, ktoré bude možné riadne certifikovať a uviesť následne do prevádzky na požadovaných sieťach.

Otázka č. 33:

Zároveň si Vás vzhľadom na komplexnosť problematiky predmetu zákazky a zabezpečenie všetkých potrebných podkladov pre vypracovanie ponuky, vrátane navrhovaného technického riešenia (aj od prípadných subdodávateľov) týmto dovoľujeme požiadať o predĺženie (i) lehoty na podávanie otázok/žiadostí o vysvetlenie o 10 pracovných dní a zároveň (ii) lehoty na predkladanie ponúk taktiež o 10 pracovných dní.

Odpoveď:

Vyhlasovateľ upravil Harmonogram výberového konania uvedený vo Výzve na účasť v zmysle Prílohy č. 10 - Zmena harmonogramu 10042024.

Otázka č. 34:

Upřesnění technických požadavků: Technická dokumentace vozidel

Pro vyhodnocení technických rizik a co nejpřesnější vyčíslení nabídkové ceny žádá Uchazeč Vyhlašovatele o zveřejnění Technických podmínek a následujících informací, a to pro každou z lokomotiv, která má být předmětem této zakázky:

- sériové číslo drážního vozidla,
- EVN vozidla,
- výčet zemí, ve kterých je lokomotiva v současnosti schválena k provozu,
- soupis změn, které byly na lokomotivách provedeny v minulosti,
- typ a verze národního zabezpečovače/ů,
- typ a verze rychloměru,
- AVV&CRV (Ano/Ne, v případě „Ano“ tak typ AVV&CRV a jeho verze),
- typ a verze radiostanic a případně verze SW radiostanic,
- maximální rychlost vozidla,
- případné další parametry, které je nutné zohlednit v rámci předmětu plnění.

Odpoveď:

Konkrétne EVN budú definované operatívne z 19 ks dvojdielných HDV schválených na PKP, ostatné požadované údaje sú zrejmé zo zadania.

Otázka č. 35:

Upřesnění technických požadavků: Provoz samostatných dílů dvojiček

Lokomotiva řady 131 se skládá ze dvou dílů. Uchazeč žádá Vyhlašovatele o informaci, zda je povoleno provozovat každý z těchto dílů samostatně ve všech státech provozu.

Pokud ano, žádá Uchazeč o informaci o pravidlech provozu samostatného dílu.

Pokud je provoz samostatných dílů ve státech provozu povolen, žádá Uchazeč o informaci, zda Vyhlašovatel požaduje tuto možnost zachovat i po instalaci mobilní části ETCS na vozidlo. Uchazeč upozorňuje, že instalací systému ETCS na vozidlo pravděpodobně nebude možné tuto funkcionality dále využívat, resp. by bylo nezbytné vybavit každý díl lokomotivy samostatným systémem ETCS. To by mělo významný vliv na nabídkovou cenu.

Odpoveď:

HDV radu 131 bude prevádzkované výlučne ako trvalo spojené dvojice sekcií, ktoré sa nekombinujú.

Otázka č. 36:**Upřesnění technických požadavků: Výměna dílů mezi různými dvojičkami**

Lokomotiva řady 131 se skládá ze dvou dílů. Uchazeč žádá Vyhlašovatele o informaci, zda plánuje tyto díly dle potřeby měnit/prohazovat mezi různými dvojičkami.

Pokud ano, upozorňuje Uchazeč, že instalací systému ETCS na vozidlo nebude potenciálně možné tuto funkcionality dále využívat a konkrétní díl A bude muset být vždy spojen s konkrétním dílem B.

Odpoveď:

Vid' odpoveď na otázku č. 35.

Otázka č. 37:**Upřesnění technických specifikací: Rozmístění zařízení na lokomotivě**

Uchazeč žádá Vyhlašovatele o informaci, ve kterém ze dvou dílů lokomotivy jsou umístěna následující zařízení:

- vlakové zabezpečovače,
- radiostanice,
- rychloměry,
- případně HW systému nadřazeného řízení.

Odpoveď:

Systémy sú umiestňované na sekcii s nepárny EVN s výnimkou RDST, ktorá je umiestnená na párnej sekcii.

Otázka č. 38:**Upozornění na požadavky č. 7 a 12 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“**

Požadavky č. 7. a 12. Základní technické specifikace, resp. požadavky na BL, jsou dle mínění Uchazeče v rozporu se současnou evropskou legislativou (Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2023/1695) a takovou instalaci by tedy nebylo možné schválit. Prosíme o opravu požadavků na specifikaci systému.

Odpoveď:

Verzia systému **ETCS SV 2.1 SUBSET** - aktuálnejší po konzultácii so zástupcami správcov infraštruktúry SK, PL, CZ.

Otázka č. 39:**Požadavek na upřesnění technických specifikací: Délka mezi nárazníky**

Uchazeč žádá Vyhlašovatele o doplnění informace o délce **dvoudílné lokomotivy** mezi nárazníky.

Odpoveď:

Dĺžka medzi nárazníkmi je 34 540 mm.

Otázka č. 40:**Dotazy k požadavku č. 28 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“**

Uchazeč žádá Vyhlašovatele o informaci, zda jsou lokomotivy řady 131 vybaveny systémem nadřazeného řízení. Pokud ano, žádáme Vyhlašovatele o zaslání základních specifikací nadřazeného řízení.

Dále Uchazeč Vyhlášovatele žádá o zodpovězení následujících dotazů:

- Je možné tento systém jakýmkoli způsobem modifikovat?
- Je TCMS bezpečnostně posouzen?
- Je změna provedená na vozidlech schválena ve všech zemích provozu?
- Jakým způsobem ovládá strojvedoucí systém nadřazeného řízení?

Odpověď:

Vyhlasovateľovi nie je zrejmé čo má uchádzač namysli pod pojmom „*nadradené riadenie*“?

V HDV 131 je použitý riadiaci systém MIRER, ktorý je schválený a nie je možná jeho modifikácia.

Otázka č. 41:

Dotazy k požadavku č. 33 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“

V technické specifikaci je uveden požadavek na přenos čísla vlaku z JRU (RM1) do vozidlové radiostanice VS67, případně LENA5. Uchazeč žádá Vyhlášovatele o potvrzení chápání tohoto požadavku jako požadavku doplňujícího, který nemá souvislost se zástavbou mobilní části ETCS?

V souvislosti s tímto bodem žádá Uchazeč o zodpovězení následujících dotazů:

- Jaká RDST je na vozidlech instalovaná? V jaké konfiguraci je RDST instalována?
- Podporuje instalovaná RDST na vozidlech funkci přenosu čísla vlaku? Uchazeč uvádí, že tato informace bude mít zásadní dopad při určování cenové nabídky.

Odpověď:

Prenositel'nosť údajov je požadovaná.

Otázka č. 42:

Dotazy k požadavku č. 3 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“

V technické specifikaci je uvedeno, že v řídicích pultech je prostor pro instalaci DMI a pro instalaci kabinového reproduktoru.

V souvislosti s tímto bodem žádá Uchazeč o zodpovězení následujících dotazů:

- Z dostupných informací je patrné, že řídicí pult je ve své svislé části zcela zaplněn ukazateli a zobrazovači (řídicí systém, měřicí přístroje, indikační jednotka RM1, VZ1 atd). Jakým způsobem má být dosaženo prostoru pro instalaci DMI?
- Je požadováno případné sloučení zobrazovačů? (např. RM1 a DMI ETCS, případně řídicí systém a měřicí přístroje)?

Odpověď:

Počíta sa s posunom zobrazovača riadiaceho systému MIRER, prístrojov a RDST smerom vľavo, na vzniknutom mieste sa uvažuje s osadením DMI.

Otázka č. 43:

Dotazy k požadavku č. 31 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“

V technické specifikaci je uvedeno, že systém ETCS musí mít komunikační propojení s brzdovým obvodem HDV.

V souvislosti s tímto bodem žádá Uchazeč o zodpovězení následujících dotazů:

- Z dostupných informací je známo, že brzdový systém vozidla (samočinná a přímočinná brzda) nedisponují řídicí elektronikou s komunikačním rozhraním. Je tímto myšlena vazba systému ETCS ve smyslu zavedení nouzové brzdění a využití funkcionality provozní brzdy od ETCS?
- Jak je myšleno komunikační propojení s brzdovými obvody?

Odpoveď:

Myslená je väzba na núdzové brzdenie so snímačom tlaku v brzdovom potrubí.

Otázka č. 44:**Dotazy k požadavku č. 32 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“**

V technické špecifikaci je uvedeno, že systém ETCS musí mít komunikační propojení řídicím systémem HDV.

V souvislosti s tímto bodem žádá Uchazeč o zodpovězení následujících dotazů:

- Disponuje řídicí systém HDV komunikačním rozhraním? Pokud ano tak bychom chtěli upřesnit typ (CAN, RS485, MVB apod. a komunikační protokol. Pokud tímto rozhraním řídicí systém nedisponuje, jak lze tedy chápat propojení se systémem ETCS? Je tímto myšlena obecná vazba ETCS na řídicí systém?

Odpoveď:

Myslená je všeobecná väzba na riadiaci systém.

Otázka č. 45:**Požadavek na upřesnění technických špecifikací: Energetická bilance**

Uchazeč žádá Vyhlašovatele k poskytnutí současné výkonové rezervy napájecí soustavy HDV 48V pro posouzení vlivu zástavby ETCS na energetickou bilanci vozidla. Pokud nebude Vyhlašovatel tímto parametrem disponovat žádá o možnost fyzického změření na HDV.

Odpoveď:

Bude umožnené fyzické meranie na HDV v rámci realizácie obhliadky.

Otázka č. 46:**Požadavek na upřesnění technických špecifikací: Funkce TCO**

Uchazeč žádá Vyhlašovatele k poskytnutí časového intervalu sjetí z nejvyššího stupně výkonu hlavního kontroleru na nulový stupeň.

Odpoveď:

Požadované parametre sú: 11 s /-2,+4s

Otázka č. 47:**Dotazy k požadavku č. 6 v dokumentaci „Základná technická špecifikácia“**

V technické špecifikaci je uvedeno, že konstrukční zásahy při instalaci ETCS do HDV, které by ovlivnily konstrukci HDV nejsou možné.

V souvislosti s tímto bodem žádá Uchazeč o zodpovězení následujících dotazů:

- Bude možné provádět svařovací práce na rám vozidla? (Spodní část vozidla na uchycení BA, horní část vozidla na instalaci střešních antén, uchycení rozvaděčů ve strojovně.)

Odpoveď:

Uchytenie žiadame vykonať skrutkovými spojmi.

Otázka č. 48:**Žádost o uskutečnění prohlídky vzorové lokomotivy**

Uchazeč si dále dovoluje zdvořile požádat o uskutečnění prohlídky vzorové lokomotivy určené k instalaci mobilní části ETCS tak, aby bylo možné posoudit realizovatelnost zakázky, včas rozpoznat všechna rizika, a především co nejpřesněji určit nabídkovou cenu.

Uspořádání prohlídky vzorové lokomotivy je dle Uchazeče nezbytné mimo jiné z důvodu ověření požadavku č. 2 Základní technické specifikace, tedy požadavku na použití stávajících kabelových kanálů a průchodek na střeche/podvozek vozidla.

Odpověď:

Obhliadka bude umožnená uchádzačom, ktorí splnia podmienky účasti časť I. Všeobecne (k tomu viď zodpovedajúca úprava Výzvy na účasť).

Otázka č. 49:

Žádost o prodloužení termínu pro ukončení kvalifikačního kola, lhůt pro podání nabídek a s tím související lhůtou pro podávání žádostí o vysvětlení

Po pečlivém prostudování návrhu Smlouvy o dílo (dále jen „Smlouva“) máme za to, že Smlouva obsahuje řadu situací, v rámci kterých je Vyhlašovatel oprávněn od Smlouvy zcela či částečně odstoupit, aniž by měl v takovém případě Uchazeč nárok na jakoukoliv kompenzaci za již realizované plnění či nárok na náhradu škody z toho plynoucí.

Příkladem takových skutečností je:

- čl. 2.3. Smlouvy – Vyhlašovatel sníží libovolný počet lokomotiv
- čl. 4.1. Smlouvy – Vyhlašovatel nebude mít do října 2024 zajištěno financování
- čl. 4.5. Smlouvy – Dojde k zamítnutí žádosti o povolení prototypu
- čl. 4.17. Smlouvy – Po kontrole instalace ETCS bude tato nevyhovující
- čl. 5.12. písm. b) Smlouvy – Uchazeč nebude respektovat nevhodné pokyny Vyhlašovatele
- čl. 5.13. Smlouvy – Uchazeč neodstraní vytknuté vady zjištěné při kontrole Vyhlašovatele
- čl. 7.2. Smlouvy – Vyhlašovatel se rozhodne (má na to právo) ke změnám technického řešení instalace ETCS anebo nutnosti vykonání konstrukčních úprav a nedojde k uzavření dodatku
- čl. 7.12. Smlouvy – Události vyšší moci
- čl. 8.4. písm. d) a čl. 8.10. Smlouvy – Reklamovaná vada bude neodstranitelná
- čl. 9.1. a 9.2. Smlouvy – Dojde k prodloužení se splněním jakékoliv povinnosti dle harmonogramu nebo s převzetím lokomotivy do instalace delším než 30 dnů
- čl. 10.1. Smlouvy – Vyhlašovatel nezíská dotaci na zakázku
- čl. 13.2. Smlouvy – Obecná možnost odstoupení od smlouvy dle zákona pro podstatné porušení smluvní povinnosti
- čl. 15.6. Smlouvy – Porušení povinností Uchazeče a nezjednání nápravy u BOZP
- čl. 19.2. Smlouvy – Uchazeč nebo subdodavatel bude vyškrtnut z registru partnerů veřejného sektoru

Další riziko pro Uchazeče představuje článek 10.7 Smlouvy, kdy v případě, že „ZSSK CARGO nebude poskytnutý grant (nenávratný finančný príspevok) v celej schválenej výške z dôvodu omeškania Partnera s plnením podľa tejto Zmluvy alebo z dôvodu porušenia iných povinností Partnera, v dôsledku nesplnenia ktorých bude ZSSK CARGO nárok na finančný príspevok krátený alebo nepriznaný v určitej výške, zodpovedá Partner ZSSK CARGO za škodu, ktorá tým ZSSK CARGO vznikla, pričom výška škody sa v takom prípade rovná sume, ktorá nebola ZSSK CARGO z grantu poskytnutá (vyplatená), alebo ktorú bude ZSSK CARGO povinná poskytovateľovi príspevku vrátiť“.

Povolení prototypu železničního vozidla, na který podle § 76 zákona č. 513/2009 Z. z., o dráhách, není automaticky nárok, je pouze na rozhodnutí DÚ SK, tedy bez vlivu Uchazeče, zda DÚ povolení prototypu vydá či zamítne. Aktuální zkušenost Uchazeče se zkušebním provozem v ČR je taková, že je povolován z důvodu snahy dosáhnout cíle Národního implementačního plánu, tedy mít v ČR co možná nejvíce vybavených vozidel OBU ETCS do konce roku 2024. Přístup DÚ CZ se však může k povolování zkušebního provozu od 1.1.2025 změnit. Uchazeč současně prověřuje situaci na DÚ SK a jedná o možnostech řešení této situace, přičemž první výsledky jednání bude mít až v průběhu května 2024. Teprve poté je Uchazeč schopen vyhodnotit rizika daná Smlouvou a předložit konkrétní žádost o

dodatečné informace, resp. žádost o úpravu návrhu Smlouvy o dílo, která bude odpovídat aktuální zákonné praxi.

Odpověď:

Práva Vyhlášovatele na odstúpenie od zmluvy (či už v celom rozsahu alebo v časti plnenia) tak, ako sú tieto stanovené v zmluvných podmienkach, považuje Vyhlášovateľ za plne legitímne a opodstatnené. Pre vysvetlenie uvádzame, že prípadné vysporiadanie plnenia poskytnutého do času odstúpenia sa bude realizovať v súlade so Zmluvou a príslušnými ustanoveniami Obchodného zákonníka.

Pokiaľ ide o problematiku povolenia prototypu (typu železničného vozidla), nevidíme dôvod, prečo by mal Dopravný úrad žiadosť zamietnuť pokiaľ prototyp bude spĺňať všetky technické normy a požiadavky interoperability. Je vecou dodávateľa, ako odborného subjektu s náležitými skúsenosťami v danej oblasti, počínať si pri plnení predmetu zmluvy tak, aby všetky podmienky vyplývajúce z príslušných právnych predpisov a technických noriem splnil.

Otázka č. 50:

S ohľadom na vznesené dotazy a výše uvedené problémy a rizika si Vás touto cestou dovoľujeme zdvořile požiadať o:

- a) **Prodloužení lhůty pro ukončení kvalifikačního kola, minimálně do 17.5.2024 a v té souvislosti rovněž prodloužení lhůty pro podání žádosti o vysvětlení, a to minimálně do 10.5.2024,** a to za účelem prověření současného a budoucího přístupu drážních autorit; a současně
- b) **Umožnění jednání s Uchazeči o smluvních podmínkách, tj. podmínkách obsažených ve Smlouvě o dílo,** jež je přílohou dokumentace k veřejné soutěži, **před podáním závazných nabídek,** a to za účelem získání maximálního okruhu potenciálních uchazečů a sjednání smluvních podmínek, které Vyhlášovateli umožní obdržet co nejvýhodnější nabídky.

Odpověď k otázce pod písm. a) vyššie: Vid' odpověď na otázku č. 33.

Odpověď k otázce pod písm. b) vyššie: Vid' odpověď na otázku č. 30.

Otázka č. 51:

Rádi bychom Vás požádali o zajištění prohlídky vozidla a dodání jeho technických podmínek. Tyto informace považujeme za nezbytné pro zpracování návrhu technického řešení a řádné cenové nabídky, která bude odpovídat požadavkům vyhlášovatele.

Zároveň Vás s ohledem na výše uvedené zdvořile žádáme o prodloužení lhůty pro odeslání dokladů požadovaných pro splnění podmínek účasti uchazečů, a to nejméně o 8 pracovních dní ode dne konání prohlídky vozidla.

Současně žádáme i o adekvátní prodloužení lhůty pro zaslání případných žádostí o vysvětlení informací potřebných pro zpracování nabídek a na prokázání splnění podmínek účasti.

Odpověď: Vid' odpověď na otázky č. 17 a 33.