

Naše značka
VZ 26/25Vyřizuje/linka
Mgr. Matušková/543171635Místo odeslání/datum
Brno 18. 7. 2025**Zadávací řízení „Dodávka 37 ks kloubových nízkopodlažních autobusů“
Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3**

Dobrý den,

v označené věci dva ze zájemců v rámci veřejné zakázky „Dodávka 37 ks kloubových nízkopodlažních autobusů“ vznesli následující dotazy, na které zadavatel níže uvádí odpovědi.

Vznesený dotaz č. 1:

V bodě. 4. 2. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „účinná ochrana řidiče proti slunci jak u čelního, tak i u bočního okna (neprůhledná roleta)“. V návaznosti na tento požadavek žádáme zadavatele o upřesnění, zda mohou být rolety pro přední a boční okna ovládány ručně či elektricky.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel uvádí, že obě řešení jsou akceptovatelná.

Vznesený dotaz č. 2:

V bodě. 4. 2. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „stanoviště řidiče musí být vně vozu vybaveno na obou stranách elektricky ovládanými, vyhřívanými zpětnými zrcátky v horní části okna“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o zodpovězení dotazu, zda jsou akceptovatelné oba typy zpětných zrcátek – autobusového (coach-type) i trubcového (tube-type) provedení s elektrickým vyhříváním a ovládáním – za předpokladu, že budou umístěny v horní části okna a budou plnit požadované funkce, a to s ohledem na nákladovou efektivitu a plný soulad s technickými specifikacemi.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel nespecifikuje přesný typ zrcátek, toto rozhodnutí nechá na dodavateli, a to za předpokladu, že budou plnit zadání technické specifikace. Pokud má však dodavatel k dispozici dva typy rovnocenných zrcátek plnící zadání, zadavatel obecně preferuje ty s nižší cenou jako náhradní díl s ohledem na to, že zrcátka jsou poměrně často předmětem poškození v provozu.

Zadavatel v této souvislosti upozorňuje také na bod 2.4. Soupisu požadavků:

Průjezd mycím strojem musí být možný bez demontáže zpětných zrcátek (přípustné je jejich sklopení). Pokud sklopení není z důvodu konstrukce vozidla technicky možné, požaduje se jednoduchá demontáž zrcátka pro pravidelný průjezd mycím strojem (cca 2 x za týden).

Vznesený dotaz č. 3:

V bodě. 4. 2. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „palubní počítač infosystému, na kterém jsou zobrazovány provozní informace, musí být umístěn v zorném poli řidiče. Pozn. umístění v podhledu /kaskádě/ nad řidičem není považováno za zorné pole řidiče“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o zodpovězení dotazu, zda lze splnit požadavek prostřednictvím stávajícího sdruženého přístroje – přístrojové desky, který zobrazuje hodnoty rychlosti i otáček zřetelně v zorném poli řidiče prostřednictvím integrovaného přístrojového panelu. Pokud toto řešení eventuálně nebude přijatelné, mohl by zadavatel objasnit, zda je požadováno jiné zařízení nebo zařízení ITS - intelligence transportation system, a pokud ano, žádáme zadavatele o poskytnutí dalších

technických podrobností týkajících se očekávaného řešení.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel uvádí, že palubním počítačem se v této části rozumí dotykový terminál (palubní počítač) Řídícího a informačního systému RIS II. Zadavatel připouští jeho integraci do palubní desky za předpokladu, že bude v její horní části a bude natočený tak, že budou údaje na něm za jízdy čitelné. Současně nesmí být ničím překryt, např. volantem. Kromě integrace do palubní desky může být umístěn přímo na ní, např. na levé straně před sloupkem, nebo přímo na sloupku.

Vznesený dotaz č. 4:

V bodě. 4. 2. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „Boční okno stanoviště řidiče musí být vybaveno posuvným otevíratelným dílem.“ V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o zodpovězení dotazu, zda se požadavek na uzavíratelnou část na straně řidiče vztahuje konkrétně na ruční nebo elektrické ovládání? Dále žádáme zadavatele o upřesnění zda se u dveří na straně řidiče očekávají nějaké další funkce, jako je vyhřívání nebo dvojité zasklení? Pokud takové prvky nejsou výslovně požadovány, žádáme o sdělení, zda by cenově výhodné řešení bez těchto doplňků bylo považováno za přijatelné.

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel nestanovuje způsob ovládání, obecně však spíše preferuje z důvodu spolehlivosti ruční ovládání. Zadavatel si není zcela jistý, které dveře má dodavatel na mysli - zdali kabiny řidiče nebo první dveře. U prvních dveří je požadována ochrana proti rosení skel dveřních křídel ofukem nebo elektrické vytápění topným labyrintem (to je požadováno i u skla u řidiče nalevo). Pokud jde o dveře kabiny řidiče, zde je požadován „jen“ uzavíratelný otvor ve dveřích pro případný prodej jízdenek.

Vznesený dotaz č. 5:

V bodě. 4. 2. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „Autorádio bude schopné přijímat rozhlasové vysílání. Pro bezdrátový přenos hudby bude autorádio vybaveno funkcí Bluetooth. Autorádio bude mít slot pro umožnění přehrávání hudby z USB flash disku. Podporované formáty souborů budou min. MP3/WMA/WAV/FLAC. Autorádio bude mít v kabině řidiče samostatný reproduktor (mimo systém RISII). Anténa přijímače bude umístěna vně karosérie autobusu tak, aby anténa neohrožovala ostatní účastníky provozu, přičemž příjem rozhlasového signálu nesmí být rušen jinými zařízeními na autobusu“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o upřesnění, zda je požadavek na instalaci autorádia na palubní desku vázán na konkrétní místo, nebo zda je přijatelná i instalace do skříňky s vybavením řidiče, se kterou počítáme?

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel uvádí, že autorádio musí být během jízdy dostupné, tzn. v případě potřeby jej musí být řidič schopný ovládat (např. zeslabit). Musí tak být jednoduše dosažitelné a umístěné na palubní desce nebo např. v kaskádě nad ním. Instalace ve skřínce není přípustná.

Vznesený dotaz č. 6:

V bodě. 4. 3. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek:

„Ovládání dveří tlačítky/přepínači na palubní desce:

- Poptávka (DEV) - přepínač
- Zavírání všech dveří – tlačítko
- (Průjezd zastávkou) - tlačítko

- Otvírání/zavírání prvních dveří – tlačítko
- Otvírání/zavírání ostatních dveří – tlačítko
- Výstraha „nenastupujte“ – tlačítko

V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění zamýšlené funkce výstražného tlačítka „Nenastupovat“ uvedeného na přístrojové desce. Předpokládá zadavatel, že varování bude vydáno prostřednictvím zvukového signálu, vnějšího vizuálního ukazatele (např. osvětlení v blízkosti dveří) nebo jiného sdělení?

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel uvádí, že funkce nenastupovat spouští zvukovou a světlenou signalizaci u otevřených dveří, ale sama o sobě nezavírá dveře.

Vznesený dotaz č. 7:

V bodě. 4. 4. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „na všechna okna v prostoru pro cestující musí být z vnitřní strany instalována ochranná antivandalská folie. Tato folie bude instalována také na okna dveřních výplní mimo první dveře. Nebude instalována na čelní a zadní okna a na boční okna v kabině řidiče“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o zodpovězení otázky, zda je použití antivandalské fólie na vnitřní straně všech oken v prostoru pro cestující povinné, a to včetně oken určených pro nouzové východy. U oken určených pro nouzové východy jsme toho názoru, že vzhledem k regulačním omezením není použití fólie na těchto oknech povoleno, protože by mohlo bránit evakuaci v případě nouze. Jako alternativu lze využít továrně instalovaných tónovaných nebo zatmavených skel, která poskytují podobnou ochranu a jsou v souladu s bezpečnostními předpisy. Je takové řešení akceptovatelné?

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel požaduje instalaci antivandalských fólií na všechna skla mimo těch uvedených ve specifikaci, včetně nouzových východů. Na trhu existují ochranné folie certifikované pro použití na nouzových východech. Jiné řešení není akceptovatelné, neboť neplní základní účel – fyzickou ochranu skla.

Vznesený dotaz č. 8:

V bodě. 4. 7. a 4. 7. 1. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „použití tlumených světel musí být řidiči zobrazeno kontrolkou na přístrojové desce. Vozidlo požadujeme vybavit systémem denního svícení, předními mlhovými světly a vnějším osvětlením prostoru dveří, které bude aktivováno při jejich otevření při zapnutém vnějším osvětlení“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění, zda se pojem „vnější osvětlení prostoru dveří“ vztahuje na osvětlení umístěné nad dveřmi (např. integrované do rámu dveří) nebo vedle dveří (např. namontované na karoserii vozidla k osvětlení prostoru schodů).

Odpověď na dotaz č. 8:

Zadavatel tímto požaduje instalaci vnějšího osvětlení nástupního prostoru instalací přídatného světla na karoserii nade dveřmi zvenku. Tato osvětlení pak může být sloučeno současně se signalizací nenastupujte.

Vznesený dotaz č. 9:

V bodě. 4. 7. a 4. 7. 1. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „zapnutím vnějšího osvětlení vozidla se musí současně rozsvítit osvětlení kontrolních přístrojů. Intenzita osvětlení kontrolních přístrojů musí být regulovatelná. Osvětlení přístrojů nesmí řidiče oslňovat ani působit rušivě při řízení vozidla a přístroje se nesmí zrcadlit v čelním skle“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění, zda se požadavek na nastavitelnou intenzitu osvětlení ovládacích přístrojů týká povinné funkce stmívání, nebo zda je přijatelné i osvětlení s pevnou

intenzitou, které odpovídá příslušným normám a nezpůsobuje oslnění nebo rozptylování řidiče.

Odpověď na dotaz č. 9:

Zadavatel odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č.2 a upřesňuje jej:

Zadavatel akceptuje řešení, kdy regulovatelná je jen intenzita osvětlení obrazovky („clusteru“) v palubní desce. Co se samotných tlačítek a ovladačů týče, nemusí být funkce regulace intenzity za podmínky, že mu bude umožněna volba, která z tlačítek/ovladačů má za jízdy svítit.

Ohledně funkce nastavení jasu je požadována jak manuální možnost nastavení, tak funkce AUTO, která nastaví jas podle světelných podmínek v okolí.

Vznesený dotaz č. 10:

V bodě. 4. 7. 3. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „v zadní části vozu, v motorovém prostoru musí být instalováno osvětlení tak, aby bylo možno za snížené viditelnosti kontrolovat stav motoru, provozních kapalin apod. Osvětlení musí být možno zapnout/vypnout pomocí vypínače přístupného v prostoru motoru“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění, zda se požadavek na vypínač přístupný v motorovém prostoru vztahuje konkrétně na ruční vypínač, nebo zda by byl za přijatelný považován i automatický systém osvětlení aktivovaný spínači zabudovanými do krytu motoru a krytu pro údržbu?

Odpověď na dotaz č. 10:

Zadavatel uvádí, že obě řešení jsou akceptovatelná.

Vznesený dotaz č. 11:

V bodě. 6. 18. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „tlačítko výstup s vozíkem: po dobu stisku se tlačítko podsvítí modře“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění, zda je požadavek, aby se tlačítko při stisknutí podsvítilo modře, pevně stanoveným požadavkem, nebo zda by bylo přijatelné i funkčně rovnocenné řešení – například červené blikající světlo během aktivace? (pokud zadavatel bude trvat na jediném řešení bez připuštění alternativy, žádáme o náležité odůvodnění takového požadavku).

Odpověď na dotaz č. 11:

Tlačítka a piktogramy pro invalidy (vozičkáře) jsou obecně i dle předpisu EHK č.107 zobrazovány modře. I když u tlačítek toto není explicitně v přepisu EHK č.107 uvedeno, je toto barevné řešení a funkcionality standardem všech 750 vozidel zadavatele, které by se měly chovat jednotně. To řešení je i součástí vnitropodnikové normy zadavatele PN.T-006, která tvoří přílohu zadávací dokumentace. Proto zadavatel trvá na požadovaném řešení. Zadavatel dále uvádí, že na trhu existuje více výrobců tlačítek, kteří jsou schopni tento požadavek splnit.

Vznesený dotaz č. 12:

V bodě. 6. 18. přílohy č. 1 – „soupis požadavků na dodávku kloubových nízkopodlažních autobusů“ je uveden požadavek: „tlačítko nástup s vozíkem (vně): po dobu stisku se tlačítko podsvítí modře“. V návaznosti na tuto specifikaci žádáme zadavatele o objasnění, zda je požadavek, aby se tlačítko při stisknutí podsvítilo modře, striktním požadavkem, nebo zda by bylo přijatelné i během aktivace červené blikající světlo, které zajišťuje stejnou viditelnost a funkčnost? (pokud zadavatel bude trvat na jediném řešení bez připuštění alternativy, žádáme o náležité odůvodnění takového požadavku).

Žádáme o poskytnutí příslušných informací, jakož i o náležité prodloužení lhůty pro podání nabídek v důsledku poskytnutých údajů a informací, resp. provedených změn zadávacích podmínek.

Odpověď na dotaz č. 12:

Zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 11:

Tlačítka a piktogramy pro invalidy (vozičkáře) jsou obecně i dle předpisu EHK č.107 zobrazována modře. I když u tlačítek tohle není explicitně v přepisu EHK č.107 uvedeno, je tohle barevné řešení a funkcionality standardem všech 750 vozidel DPMB, a.s., které by se měly chovat jednotně. To řešení je i součástí vnitropodnikové normy DPMB PN.T-006, která je přílohou zadání. Proto trváme na požadovaném řešení. Na trhu existuje více výrobců tlačítek, kteří splní tento požadavek.

Vznesený dotaz č. 13:

V rámci posouzení zadávací dokumentace dovoluujeme vznést následující dotaz k článku 5 návrhu Kupní smlouvy, který upravuje smluvní pokutu prodlení s dodávkou autobusů:

V textu je uvedeno, že prodávající v prodlení se splněním dodávky autobusů dle čl. II. odst. 1 této smlouvy, je kupující oprávněn požadovat po prodávajícím smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každý započatý den prodlení za každý jednotlivý autobus dodaný se zpožděním, avšak bez uvedení horní hranice její celkové výše.

To samé se týká smluvních pokud definovaných v návrhu Servisní smlouvy, např. v čl. IV odst.2, smluvní pokuta za pozdní dodání náhradních dílů v rámci mimozáručního servisu, čl.V odst.10, smluvní pokuta za pozdní odstranění závady v rámci záručního servisu či v čl. VI odst. 2 smluvní pokutu za pozdní dodání náhradních dílů.

S ohledem na zásadu přiměřenosti podle § 6 ZZVZ a na zajištění právní jistoty si dovoluujeme požádat o upřesnění, zda výše uvedené smluvní pokuty je možné nějakým způsobem zastropovat, případně navrhneme její doplnění o maximální výši, např. ve výši 10 % z hodnoty dodávky.

Zastropování pokuty je dle naší zkušenosti obvyklou praxí v obdobných zakázkách a zajišťuje rovnováhu mezi oprávněným zájmem zadavatele na včasné plnění a předvídatelností rizik pro dodavatele.

Odpověď na dotaz č. 13:

Zadavatel uvádí, že má uzavřenou Smlouvu o veřejných službách o přepravě cestujících (dále jen Smlouva) se Statutárním městem Brnem, na základě které se zavazuje poskytovat smluvně stanovený rozsah dopravních výkonů v rámci závazku veřejné služby. V případě jejich neplnění je zadavatel následně vystaven smluvním pokutám vyplývajícím z této Smlouvy.

Pro zajištění dopravních výkonů uvedených ve Smlouvě je pro něj nezbytně nutná včasná dodávka požadovaných vozidel, kterými bude zabezpečovat tyto výkony. Výše smluvních pokut vychází z očekávaných nákladů na zabezpečení (pronájem) náhradního vozidla, které by si zadavatel musel zajistit v případě, že by byla dodávka zpožděna nebo mu dodavatel nedodal však díly k opravě vozidel a ta by tak musela být odstavena z provozu.

S ohledem na skutečnost, že ani zadavatel nemá vůči Statutárnímu městu Brnu zastropovanou výši smluvní pokuty, kterou by musel uhradit v případě neplnění smlouvy, trvá zadavatel na výši smluvní pokuty, kterou požaduje v kupní i servisní smlouvě. Výši pokuty zadavatel však považuje za zcela přiměřenou s ohledem na očekávané náklady, které by mu vznikly v případě nedodržení lhůt na dodávku vozidel/resp. dílů k jejich opravě.

Nad rámec výše uvedeného zadavatel upozorňuje, že první dodávku autobusů může dodavatel dle vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 25. 6. 2025 realizovat až do 31.3.2027, což mu dává dostatečně velký časový prostor k opatřením na jeho straně a eliminace případného zpoždění dodávek.

Zadavatel tedy nepřipouští zastropování smluvních pokut a je přesvědčen, že jeho požadavek je v souladu zásadami uvedených v zákoně o zadávání veřejných zakázek.

Vznesený dotaz č. 14:

Dodavatel žádá zadavatele o prodloužení termínu pro podání nabídek alespoň o 14 dní. Dle názoru dodavatele, je použitý aktuální termín pro podání nabídek nedostatečný pro plnohodnotné zpracování nabídky vzhledem k rozsahu a náročnosti zadání a nutnému jazykovému překladu některých dokumentů nutných pro nabídku.

Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavatel akceptuje prodloužení lhůty pro podání nabídek.

V souvislosti s výše uvedeným zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek **do 14. 8. 2025 do 10:00:00 hod.** a rovněž poskytuje upravené znění Zadávací dokumentace.

S pozdravem

Ing. Miloš Havránek
předseda představenstva

Mgr. Bc. Marek Viskot
člen představenstva

Příloha dle textu