



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

19.3.2021 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 1

spisová značka zadavatele: **KVAD2201**

evid. číslo veřejné zakázky: **Z2021-007591**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Kraj Vysočina

se sídlem Žižkova 57, 587 33 Jihlava

IČO: 70890749

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Helfertova 2040/13, 613 00 Brno–Černá Pole | Anglická 140/20, 120 00 Praha-Vinohrady

+420 541 211 528 | recepce@akfiala.cz | www.akfiala.cz

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Zadavatel ve Smlouvě neupravuje odečet investiční dotace, kterou dopravce případně získal na pořízení vozidla a nastavuje tímto nerovné podmínky pro ostatní uchazeče. Žádáme o úpravu Zadávací dokumentace tak, aby bylo odečteno 100% investiční dotace a nebyl tak zvýhodněn dopravce s touto dotací.“

Odpověď:

Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

2)

Dotaz:

„Zadavatel uvádí ve Smlouvě v článku č. 3.12: „Výše Nabídkové ceny může být dále navýšena v případě, kdy Vozidlo bude v souladu s Jízdním řádem vybaveno také přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol ...“ Uchazeč žádá o přesné stanovení pojmu „může být“, tj. kdy Zadavatel tuto cenu navýší a kdy nikoliv. Uchazeč zároveň postrádá vyčíslení objemu nájezdů, počtu a typu vozidel, u kterého bude zadavatel požadovat přípojně vozidlo pro přepravu jízdních kol.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že výše nabídkové ceny podle čl. 3.12 návrhu smlouvy bude navýšena, budou-li splněny předmětné podmínky, tj. pokud bude vozidlo v souladu s jízdním řádem vybaveno přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol.

Zadavatel dále uvádí, že se jedná o doplňkovou službu, přičemž v současné době není schopen určit konkrétní vyčíslení objemu nájezdů, počtu a typu vozidel, u nichž bude za dobu trvání smlouvy na veřejnou zakázku požadovat přípojně vozidlo pro přepravu jízdních kol.

3)

Dotaz:

„Článek 6.2 zadávací dokumentace stanoví uchazeči povinnost upravit návrh smlouvy v části identifikující smluvní strany na straně účastníka zadávacího řízení. Následující článek 6.3 ale uvádí, že návrh smlouvy účastník zadávacího řízení v nabídce nepředkládá. Uchazeč žádá o odstranění zjevného rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v zadávací dokumentaci není rozpor mezi odst. 6.2 a 6.3.

Odst. 6.2 zadávací dokumentace obecně upravuje pravidla pro úpravu návrhu smlouvy účastníkem zadávacího řízení (např. před podpisem smlouvy), bude-li to po něm zadavatel vyžadovat.

Odst. 6.3 zadávací dokumentace obsahuje pokyn pro účely zpracování nabídky, do níž účastník zadávacího řízení nepřikládá vyplněný návrh smlouvy, ale čestné prohlášení o akceptaci návrhu smlouvy.

Zadavatel proto na znění zadávacích podmínek trvá.

4)

Dotaz:

„Podle pravidel pro hodnocení nabídek (článek 8.4 zadávací dokumentace) je za nejvýhodnější nabídku považována nabídka s nejvyšším podílem částečně nízkopodlažních vozidel (Low Entry vozidel), přičemž maximální podíl nízkopodlažních vozidel rozhodný pro hodnocení nabídek činí 100 % vozidel. Současně zadávací dokumentace v jízdních řádech obsahuje řadu dálkových linek. Provoz těchto linek nízkopodlažním autobusem ohrožuje bezpečnost cestujících z důvodu absence prostoru pro uložení zavazadel, které se běžně na těchto linkách přepravují. Tyto linky jsou běžně provozovány standardními autobusy, uchazeč předpokládá, že se ze strany zadavatele se jedná o nedopatření a žádá o opravu zadávací dokumentace.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se nejedná o nedopatření. Zadavatel v rámci hodnotícího kritéria K3 hodnotí podíl částečně nízkopodlažních (Low entry) vozidel, nikoli plně nízkopodlažních vozidel. Low entry vozidla přitom umožňují uložení zavazadel, tj. bezpečnost cestujících tím není nijak ohrožena.

Zadavatel proto na znění zadávacích podmínek trvá.

5)

Dotaz:

„V odst. 2.3.2 Technických a provozních standardů zadavatel stanovil pro starší i nová vozidla požadavek na hydraulický nebo elektrický retardér, tj. vybrané 2 varianty z možných variant odlehčovacích brzd. Právní ani homologační předpisy nestanovují výrobcům autobusů jaký konstrukční typ odlehčovací brzdy má být použit, avšak stanoví provedení zkoušky, která ověří dostatečnou účinnost vybraného odlehčovacího brzdění (bez ohledu na použitý konstrukční typ odlehčovacího brzdění). Výrobci využívají v souladu s právními předpisy 4 typy odlehčovacího

brždění, které plní stejnou funkci, a to brzdu výfukovou, brzdu motorovou, brzdu hydrodynamickou (výše zmíněný hydraulický retardér) nebo brzdu elektromagnetickou (výše zmíněný elektrický retardér).

Na základě výše uvedených skutečností se uchazeč dotazuje, zda lze v rámci plnění Veřejné zakázky použít namísto hydraulického nebo elektrického retardéru i jiné druhy odlehčovacích brzd, které zajistí stanovenou účinnost odlehčovacího brždění dle příslušných norem a předpisů.

Stávajícím požadavkem na hydraulický či elektrický retardér zadavatel zjevně omezuje možný okruh účastníků zadávacího řízení, nedovoleně diskriminuje dopravce nedisponující vozidly s těmito druhy odlehčovacích brzd (v případě starších vozidel), a to vše bez vlivu na kvalitu plnění Veřejné zakázky. Zadavatel tak zcela zjevně zaručuje konkurenční výhodu určitým dopravcům a vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže v rozporu s § 36 odst. 1 ZZVZ.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek, konkrétně v odst. 2.3.1 a 2.3.2 přílohy č. 11 zadávací dokumentace (dále jen „**TPS**“). Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

6)

Dotaz:

„V článku 2.3.1 TPS je dále požadován pro nová vozidla vnitřní rozhlas s možností přímého hlášení z dispečinku. Uchazeč žádá o přesnou specifikaci pojmu „přímé hlášení z dispečinku“.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek, konkrétně v odst. 2.3.1 TPS. Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

7)

Dotaz:

„V TPS je u vybavení vozidel požadován ofuk předních schodů. Uchazeč považuje tento požadavek v případě nízkopodlažních vozidel za nesmyslný a žádá o opravu TPS.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek, konkrétně v odst. 2.3.1 TPS. Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

8)

Dotaz:

„V článku 2.4.1 TPS je požadováno přívěsné zařízení (DIN 50) pro připojení přívěsného vozíku pro přepravu min. 20 jízdních kol u vozidel kategorie M-N. Článek 6.8 smlouvy ale dává dopravci lhůtu v délce 6 měsíců na zajištění dopravy prostřednictvím Vozidel s přípojným vozidlem od oznámení požadavku na úpravu Jízdního řádu vypravit a provozovat v požadovaném počtu a standardu. Uchazeč žádá o upřesnění tohoto rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel předně uvádí, že tazatelem uváděný odst. 2.4.1 v TPS obsažený není. Požadavek, k němuž tazatel položil dotaz, je uveden v odst. 2.3.1 TPS, zadavatel proto pro úplnost uvádí, že tato odpověď se týká odst. 2.3.1 TPS.

Požadavek na přívěsné zařízení (DIN 50) pro připojení přívěsného vozíku se týká pouze nových vozidel, což vyplývá mj. i z toho, že je tento požadavek uveden v části TPS, která se týká nových vozidel. V odst. 2.3.2 TPS, tj. v požadavcích na starší vozidla tento požadavek uveden není.

Odst. 6.8 návrhu smlouvy upravuje možnost zadavatele oznámit dopravci požadavek na úpravu jízdního řádu, s nímž je spojena potřeba zajištění dopravy prostřednictvím vozidel s přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol nebo vybavenými závěsem pro přepravu jízdních kol. V takovém případě je dopravce povinen podniknout takové kroky, aby nejpozději do 6 měsíců od oznámení požadavku na úpravu jízdního řádu byl schopen vozidla s přípojnými vozidly určenými pro přepravu jízdních kol nebo vybavená závěsem pro přepravu jízdních kol vypravit a provozovat v požadovaném počtu a standardu.

Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

9)

Dotaz:

„V článku 2.3.2 TPS pro první období jsou upraveny požadavky na vybavení starších vozidel elektronickými informačními panely, pokud je jimi vozidlo vybaveno. Vozidlo splňuje požadavek, pokud má minimálně elektronický panel vnější přední. Zároveň se tento článek odkazuje na články 3.1. a 3.2., kde jsou popsány elektronické panely přední, boční, zadní i vnitřní. Např. v článku 3.1.1 je pak výslovně uvedeno, že tímto panelem musí být vybavena pouze nová vozidla. Uchazeč žádá o odstranění tohoto rozporu a dále o přesné stanovení zda a případně jakými elektronickými informačními panely musí být starší vozidla vybavena.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v odst. 2.3.2 TPS je výslovně uvedeno následující: „Vozidla musí splňovat následující požadavky – mít níže uvedené vybavení: Elektronické informační panely nebo tabule

– požadavky na elektronické panely a tabule jsou podrobně popsány následně v částech 3.1. a 3.2., pokud je jimi vozidlo vybaveno. Vozidlo splňuje požadavek, pokud má minimálně elektronický panel vnější přední“. Z toho zcela jednoznačně vyplývá, že starší vozidla splňují požadavek na elektronické informační panely nebo tabule, pokud mají minimálně vnější přední elektronický panel. Přitom je odkázáno na části 3.1 a 3.2 TPS, kde jsou uvedeny podrobné požadavky na jednotlivé panely.

Starší vozidla tedy musí mít vnější přední elektronický panel, který splňuje požadavky upravení v části 3.1 a 3.2 TPS. Má-li vozidlo navíc další elektronické panely, musí taktéž splňovat požadavky v části 3.1 a 3.2 TPS.

10)

Dotaz:

„V článku 3.2.1 TPS je požadován vnitřní elektronický informační panel s minimální úhlopříčkou 23“. Panely této velikosti jsou v autobusové dopravě nestandardní, jelikož nepřiměřeně snižují průchozí výšku vozidel, současně s tímto požadavkem se i významně omezuje okruh možných dodavatelů těchto panelů. Uchazeč žádá o změnu TPS na velikosti běžně dodávané do autobusů (do 22“).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek, konkrétně v odst. 3.2.1 TPS. Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

11)

Dotaz:

„V článku 2.2 TPS pro druhé období je uvedeno, že v rámci smlouvy bude stanoveno, na kterých linkách budou požadovány nové autobusy. Nyní takové označení v jízdních řádech chybí. Uchazeč žádá o doplnění této informace tak, aby mohla být korektně zpracována nabídková cena.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu zadávacích podmínek, konkrétně v odst. 2.2 TPS. Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

12)

Dotaz:

„Článek 2.7 zadávací dokumentace vysvětluje rozlišení pojmu „Veřejná zakázka“ a „veřejná zakázka“. Tomu neodpovídá definice tohoto pojmu ve smlouvě. Zatímco v zadávací dokumentaci pojem s velkým počátečním písmenem označuje všechny části zakázky souhrnně, ve smlouvě je tato definice vyhrazena jen pro danou část. Uchazeč žádá o upřesnění tohoto rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v dokumentech žádný rozpor není. Zadavatel pro účely zadávacích podmínek v Dokumentaci zadávacího řízení definoval pojmy „veřejná zakázka“ a „Veřejná zakázka“. Pro účely návrhu smlouvy je však zkratka zavedena samostatně s vlastní definicí. O významu pojmu „veřejná zakázka“ a „Veřejná zakázka“ tak nemůže být pochyb.

13)

Dotaz:

„Součástí dopravní obslužnosti je také autobusové nádraží v Humpolci. Dle přílohy č. 4 TPS na tomto místě není stanovení místo pro předprodejní a informační kancelář. Uchazeč žádá o ujištění, že se nejedná o chybu v zadávací dokumentaci s ohledem na skutečnost, že se jedná o nejfrekventovanější místo v rámci předložených jízdních řádů (ca 50% linek v rámci jednotlivých spojů začíná a končí právě na autobusovém nádraží Humpolec).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se nejedná o chybu v zadávací dokumentaci.

Zadavatel dále uvádí, že pro první období trvání smlouvy na veřejnou zakázku bude vypuštěna příloha č. 4 TPS (Obchodní místa). Tento dokument bude přílohou č. 4 TPS až v druhém období trvání smlouvy na veřejnou zakázku. Tato změna je zachycena v TPS pro první období. Upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

14)

Dotaz:

„Příloha 2a a 2b stanovuje maximální možné navýšení a snížení rozsahu Veřejné zakázky. Uchazeč žádá o upřesnění, zda se tento limit vztahuje na roční objem nebo na celkový objem Veřejné zakázky, tj. 10 let. V případě, že se jedná o limit na celou dobu zakázky (10 let), žádá uchazeč o stanovení maximálních limitů pro roční změny rozsahu. Z čl. 3.7. a 3.8 smlouvy by vyplývalo, že neexistuje žádné omezení a objednatel tak dopravní výkon v jednotlivých letech

může např. snížit na 0% předpokládaného ročního objemu nebo navýšit např. na 200% předpokládaného ročního objemu což je pro dopravce likvidační nebo provozně nerealizovatelné. Takto nastavené podmínky změny rozsahu poskytovaných služeb by pro uchazeče byly z pohledu kalkulace neocenitelné a byly by v rozporu se Zákonem o zadávání veřejných zakázek.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že limit se vztahuje na celkový objem dopravního výkonu, tj. za 10 let.

Zadavatel dále uvádí, že na znění zadávacích podmínek trvá.

15)

Dotaz:

„Zadavatel dodal v příloze 1a a 1b návrhu Smlouvy Rámcové návrhy jízdních řádů v PDF formátu, a to jak pro první období, tak pro druhé období. Uchazeč žádá zadavatele o poskytnutí jízdních řádů ve formátu JDF pro obě období Veřejné zakázky.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že rámcovými návrhy jízdních řádů ve formátu JDF nedisponuje, proto je nemůže poskytnout.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **Technické a provozní standardy**
 - 25_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV_obdobi 1
 - 25_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV_obdobi 2

Zadavatel dokumenty uveřejnil ve formátu *.docx se zobrazenými revizemi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny.

Zadavatel uvádí, že výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů

uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

PODPIS

Kraj Vysočina

v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.

Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)