



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

7.4.2021 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 3

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 7

spisová značka zadavatele: **KVAD2207**

evíd. číslo veřejné zakázky: **Z2021-007597**

(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.

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 1.1 Přílohy č. 3 ZD - Návrh Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě vč. příloh (dále jen „Smlouva“) uvádí, že „Některé přílohy této Smlouvy jsou rozděleny podle období jejich platnosti na dvě části. Přílohy označené písmenem „a“ se vztahují na období od Zahájení provozu po dobu čtyř let, resp. do dne předcházejícího dni celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě ve čtvrtém kalendářním roce, která se svým pořadím v kalendářním roce shoduje s celostátní změnou jízdních řádů, od níž došlo k Zahájení provozu. Přílohy označené písmenem „b“ se pak vztahují na období po uplynutí období dle předchozí věty do konce trvání této Smlouvy.“

Přechod na druhé období předpokládá připravenost na zavedení tarifu VDV. Připravení zavedení tarifu VDV je jistě náročné, jinak by s ním Zadavatel nepočítal až po 4 letech od začátku plnění veřejné zakázky. Tento termín má zásadní vliv na kalkulace nabídkových cen jednotlivých dodavatelů a posunutí tohoto termínu může vést k nedodržení Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny (dál jen „TPS“).

Dodavatel v souvislosti se shora uvedeným žádá zadavatele o vysvětlení, jak bude postupováno vůči vybraným dodavatelům v jednotlivých oblastech (resp. částech veřejné zakázky), pokud termín přechodu na druhé období nebude dodržen.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že k přechodu na Tarif VDV již došlo a je v platnosti již od 01.03.2020. Obavy, že dodavatel nedodrží termín zavedení Tarifu VDV, tedy nejsou na místě. Druhé období toliko modifikuje rozsah závazku veřejné služby a oblasti, na nichž bude zajišťována dopravní obslužnost.

2)

Dotaz:

„V příloze č. 3 Smlouvy je u třech autobusových nádraží uveden poplatek za vjezd „Na základě dohody“. Pro nacenění zakázky potřebuje dodavatel znát konkrétní výši poplatku za vjezd.

Dodavatel žádá Zadavatele o sdělení, v jakém cenovém rozpětí se pohybuje poplatek za vjezd na tato autobusová nádraží.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že cena za vjezd na autobusové nádraží v Hrotovicích se pohybuje v rozmezí od 9,60 Kč do 14,35 Kč za spoj; v Jemnici pak od 4,14 Kč do 7,41 Kč za spoj, v Náměšti nad Oslavou pak cca 10,61 Kč za spoj. Zadavatel uvádí, že se jedná o aktuální informace, nemůže však garantovat, že v tomto rozmezí budou ceny za vjezd na autobusové nádraží skutečně sjednány.

3)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 1.2 na straně 6 Smlouvy uvádí, že „Základní roční oběh znamená výchozí průměrný roční počet kilometrů na jedno Vozidlo, stanovený v Příloze č. 2a a v Příloze č. 2b této Smlouvy.“

V Příloze č. 2a je pak uveden „Základní roční “proběh” na Vozidlo (včetně Záložních Vozidel) v km“.

Nicméně v Příloze č. 11 ZD - Technické a provozní standardy VDV pro první období (dále jen „TPS pro první období“) nejsou stanoveny žádné počty záložních vozidel. Dodavateli z toho není zřejmé, zdali se v Příloze č. 2a kalkuluje s nějakým počtem záložních vozidel či nikoliv.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozporu a dále pak o vysvětlení, jaký údaj je v souvislosti s tím uveden v Příloze č. 2a „Základní roční “proběh” na Vozidlo (včetně Záložních Vozidel) v km“?

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v zadávací dokumentaci rozpor není. V prvním období zadavatel nestanovuje požadavky na provozní zálohu, tzn. základní roční „proběh“ na vozidlo v km se vztahuje toliko na autobusy, kterými dopravce bude v prvním období plnit závazek ze smlouvy na veřejnou zakázku.

4)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 3.7 a 3.8 Smlouvy stanovuje pravidla pro úpravu ceny při změně rozsahu závazku veřejné služby.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o vysvětlení, zda se tato ustanovení Smlouvy použijí i při přechodu z prvního na druhé období?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že čl. 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy se použije pouze na změny, které nejsou předem předpokládány. Požadavky na druhé období jsou v současné chvíli zadavatelem stanoveny v zadávacích podmínkách, tj. při samotném přechodu z prvního na druhé období se úprava nabídkové ceny dle čl. 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy nepoužije. Pro druhé období se použije nabídková cena nabídnutá dodavatelem v jeho nabídce. Tato nabídková cena bude v rámci druhého období upravena za předpokladu, že nastane skutečnost předvídaná čl. 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy. Nad to zadavatel uvádí, že nabídková cena dodavatele pro druhé období smlouvy bude indexována dle pravidel uvedených v odst. 3.3 až 3.6 návrhu smlouvy.

5)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 3.10 Smlouvy uvádí, že „Pro výpočet aktuálního průměrného proběhu na Vozidlo bude vycházeno z minimálního počtu Vozidel, který je potřeba na zajištění jednotlivých Spojů dle Jízdního řádu za běžný pracovní den bez zohlednění přístavných výkonů a přestávek řidičů, včetně vozidel Operativní zálohy, pokud bylo v rámci Výběrového řízení požadováno.“ Ve Smlouvě není nikde uvedeno, kdo zpracovává oběhy vozidel, nicméně z kontextu Smlouvy se dá předpokládat, že Dopravce zpracovává požadavky Objednatele do jízdních řádů a následně zpracovává oběhy. Podle oběhů zpracovaných Dopravcem nebo Objednatelem, které by nerespektovaly bezpečnostní přestávky řidičů, nemůže Dopravce zajišťovat dopravu. Pokud by takovéto nerealné turnusy byly základem pro výpočet minimálního počtu vozidel, tak s takovýmto minimálním počtem vozidel není schopen dodavatel zajistit dopravu v dané oblasti.

Dodavatel žádá zadavatele o přehodnocení a úpravu článku 3.10 tak, aby minimální počet vozidel odpovídal reálné minimální potřebě pro danou oblast a zároveň byl v souladu s veškerými předpisy, včetně těch bezpečnostních.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou zadavatelem předloženy v rámci zadávací dokumentaci. Závazné návrhy oběhů budou zpracovány dopravcem. Zadavatel dále uvádí, že oběhy vozidel nemusí korespondovat s turnusy řidičů, přičemž je záležitostí dopravce, aby řidičům zajistil bezpečnostní přestávky. Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

6)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 4.12 Smlouvy uvádí, že „V případě, že v průběhu trvání této Smlouvy dojde ke změně počtu vjezdů na jednotlivá autobusová nádraží oproti počtu vjezdů na jednotlivá

autobusová nádraží vyplývajícím z Rámcových jízdních řádů, zavazuje se Objednatel Dopravci uhradit rozdíl nákladů, který bude vypočten jako rozdíl počtu vjezdů násobený jednotkovou cenou za vjezd na příslušné autobusové nádraží uvedenou v Příloze č. 3 této Smlouvy (Příloha č. 3 - Ceny vjezdů na autobusová nádraží), přičemž tímto způsobem bude výpočet proveden pro všechna autobusová nádraží.“ Dodavatel je přesvědčen, že aby mohl zadavatel vyhodnotit rozdíly v počtu vjezdů, tak musí mít k dispozici tabulku počtu vjezdů pro jednotlivé oblasti za jednotlivá nádraží za první i druhé období.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o zveřejnění tabulky počtu vjezdů pro jednotlivé oblasti za jednotlivá nádraží a začlenění této tabulky do Smlouvy, aby měli dodavatelé jednoznačné porovnání, kdy dojde k vyúčtování rozdílných počtů vjezdů.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravci si mohou tyto propočty provést sami. Zadavatel proto nebude tazatelem navrhovanou tabulku předkládat.

7)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 5.1 Smlouvy uvádí, že „Dopravce je povinen při zajišťování Závazku veřejné služby dle této Smlouvy využívat a provozovat pouze typ Vozidel a jejich vybavení a dále udržívat jejich dostatečný počet (včetně Vozidel Provozních záloh) v souladu s Jízdními řády (v době do Zahájení provozu pak v souladu s Rámcovými jízdními řády) a v souladu s Technickými a provozními standardy VDV, pokud Objednatel neurčí v souladu s příslušnými ustanoveními této Smlouvy jinak.“

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení rozporu mezi článkem 5.1 Smlouvy a informacemi uvedenými v TPS pro první období, neboť v rámci TPS pro první období, nejsou vůbec vozidla provozní zálohy definována. Dodavatel navíc upozorňuje, že bez provozní zálohy nelze pravidelnou autobusovou dopravu zajišťovat.“

Odpověď:

Odst. 5.1 návrhu smlouvy se ve vztahu k vozidlům provozní zálohy aplikuje pro druhé období smlouvy. Pro první období zadavatel požadavek na provozní zálohu nestanovil. Zadavatel uvádí, že je na dopravci, aby zajistil takové podmínky, s nimiž bude schopen dopravní obslužnost zajišťovat v souladu se smlouvou na veřejnou zakázku.

8)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 2.1 Přílohy č. 11 ZD - Technické a provozní standardy VDV období 2 (dále jen „TPS pro druhé období“), uvádí min. počty vozidel provozní zálohy, které se pohybují v rozmezí 2,6 - 5 % z minimálního počtu vozidel. Dle dodavatele je obecně známo, že pro zajištění spojů bez výpadků je zapotřebí dle velikosti vozového parku 7 - 10 % záložních vozidel.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o vysvětlení, za jakým důvodem stanovil tak nízký počet záložních vozidel, a zda tento počet záložních vozidel upraví.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se ze strany tazatele nejedná o žádost o vysvětlení zadávací dokumentace, neboť tazatel zadávacím podmínkám zcela zjevně rozumí. Vysvětlení zadávací dokumentace, resp. žádost o vysvětlení zadávací dokumentace přitom neslouží jako prostředek k odůvodnění stanovení zadávacích podmínek. Počty vozidel provozní zálohy jsou navíc zadavatelem stanoveny jako minimální a je na dopravci, pokud bude mít větší počet vozidel provozní zálohy. Zadavatel proto uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá a že je na dopravci, aby dopravní obslužnost zajistil v souladu se smlouvou na veřejnou zakázku.

9)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 5.5 Smlouvy uvádí, že „Za účelem splnění povinností dle odst. 5.4 Smlouvy je Dopravce povinen nejpozději ve lhůtě dle odst. 5.4 Smlouvy předat Objednateli soupis Vozidel. Počet Vozidel (bez Operativní zálohy a Provozní zálohy, tj. pouze turnusových Vozidel) zařazených do soupisu Vozidel nesmí překročit 1,5 násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu Veřejné zakázky, který je ke dni podpisu této Smlouvy stanoven v Technických a provozních standardech VDV.“

Dodavatel tímto žádá zadavatele o vysvětlení, zda v případě, kdy dodavatel při svém zpracování oběhů zjistí, že potřebuje méně turnusových vozidel, než je minimální počet vozidel uvedený v TPS, může uvést počet nižší.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravce je vždy povinen disponovat zadavatelem stanoveným minimálním počtem vozidel. Nižší počet vozidel, než zadavatelem stanovený jako minimální v zadávací dokumentaci, může být stanoven pouze při změně jízdního řádu, která bude vyžadovat nižší minimální počet vozidel.

10)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 5.5 Smlouvy uvádí, že „V případě, že dojde v průběhu trvání této Smlouvy k navýšení rozsahu dopravního výkonu, bude maximální počet Vozidel dle předchozí věty procentuálně navýšen o stejnou hodnotu, o kterou byl procentuálně navýšen rozsah dopravního výkonu. V případě nesplnění povinnosti předložit shora uvedené podklady, zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu.“ Dodavatel je přesvědčen, že při navýšení km nemusí turnusová potřeba přesně kopírovat stejné procentuální navýšení. Při změně jízdních řádů nemusí dojít k navýšení km, ale může vzrůst turnusová potřeba autobusů.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, proč má dodavatel dokladovat vyšší počet autobusů, když vyšší počet autobusů k zajištění oběhů nemusí potřebovat?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že tazatel nesprávně interpretuje odst. 5.5 návrhu smlouvy. Dle citované části předmětného ustanovení smlouvy se procentuálně navyšuje maximální počet vozidel, tj. 1,5násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu veřejné zakázky, nikoli počet vozidel, která dopravce skutečně využívá k zajištění dopravní obslužnosti.

11)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 6.1 Smlouvy uvádí, že „Jízdní řád připravuje Dopravce, Objednatel Jízdní řád odsouhlasuje a Dopravce následně předkládá takovýto Jízdní řád Dopravnímu úřadu (příslušnému úřadu k vydání povolení k provozu mezinárodní linky) ke schválení pro každou Autobusovou linku, na kterou mu byla udělena licence, resp. povolení. Každá změna Jízdního řádu musí být provedena formou vydání nového Jízdního řádu.“

Dále pak zadavatel v čl. 6.4 Smlouvy uvádí, že „Dopravce není oprávněn sám, bez předchozího výslovného pokynu nebo souhlasu Objednatele, měnit obsah Jízdního řádu; za změnu obsahu Jízdního řádu se nepovažuje příprava Jízdního řádu Dopravcem a jeho předložení Objednateli ke schválení.“

Dodavatel upozorňuje na časově náročný proces (zapracovat požadavky zadavatele do jízdních řádů, zpracovat oběhy, nechat od zadavatele schválit upravené jízdní řády, nahrát změny do celostátního systému a to minimálně 10 dní před platností změn) předcházející samotné změně v jízdním řádu, a proto žádá zadavatele o stanovení minimální doby před plánovanou změnou jízdních řádů, do které předá dodavateli požadavky na změny jízdních řádů.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nebude zadávací podmínky měnit a na jejich znění trvá.

12)

Dotaz:

„V čl. 6.2 Smlouvy je uvedeno, že „Dopravce se zavazuje nejpozději následující pracovní den po schválení Jízdního řádu...Dopravce se zavazuje bezprostředně, nejpozději však následující pracovní den...”“

V čl. 6.5 Smlouvy je dále uvedeno, že „...nejpozději však do dvou (2) pracovních dnů..., ...a dále do dvou (2) pracovních dnů od získání Eurolicence.”

Dodavatel tímto žádá zadavatele o prodloužení uvedených lhůt tak, aby tyto lhůty byly objektivně splnitelné, a to např. jednotně na hodnotu 3 pracovních dnů.”

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nebude zadávací podmínky měnit a na jejich znění trvá.

13)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 6.6 Smlouvy uvádí, že „Objednatel Dopravci oznámí veškeré požadované změny Jízdních řádů, které mohou vyvolat nutnost zvýšení počtu Vozidel provozovaných Dopravcem k zajištění Závazku veřejné služby. V případě, že změna Jízdního řádu bude znamenat navýšení počtu Vozidel nejvýše o počet Vozidel Provozní zálohy, je Dopravce povinen na takové změny bezodkladně, nejpozději však do účinnosti nového Jízdního řádu, reagovat a zajistit potřebný počet Vozidel. Současně je povinen zajistit, aby nejpozději do 9 měsíců od příslušného oznámení změny Jízdního řádu opět disponoval potřebným počtem Vozidel Provozní zálohy (v souladu s Technickými a provozními standardy VDV). V případě nesplnění lhůty 9 měsíců pro obnovení počtu Vozidel Provozní zálohy či jiné povinnosti dle tohoto odstavce, zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu.”

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, zda se čl. 6.6 Smlouvy týká pouze druhého období, když zadavatel nestanovil pro první období počet vozidel provozní zálohy.”

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se odst. 6.6 návrhu smlouvy vztahuje pouze na druhé období smlouvy.

14)

Dotaz:

„V čl. 9.1 Smlouvy je uvedeno, že „Strany se dohodly, že Dopravce je povinen provádět na Autobusových linkách přepravní kontrolu vůči cestujícím nejméně u 10 % Spojů na každé Autobusové lince alespoň čtvrtletně, nedohodnou-li se Strany jinak, vymáhat nedoplatky jízdného, přírážky k jízdnému a další částky, které bude Dopravce oprávněn požadovat, s tím, že z vymožených částek případně Dopravci jízdné včetně DPH a ostatní částky případnou Objednateli.“

Dodavatel zde zastává názor, že naprostá většina přepravních kontrol je prováděna externími společnostmi i z důvodů, že vlastní zaměstnance, kteří by prováděli přepravní kontroly, všichni řidiči znají. Externí společnost zasílá nedoplatky jízdného dopravci, ten je zahrne do tržeb vykazovaných zadavateli a přírážky k jízdnému zůstávají externí společnosti, která provádí přepravní kontrolu. Externí společnost rovněž hradí náklady na vymáhání pokut, které není všech případech úspěšné. Dodavatel je přesvědčen, že v případě, kdy přírážky k jízdnému případnou zadavateli, tak externí společnosti provádějící kontrolu nebudou mít důvod vymáhat přírážky k jízdnému.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o přehodnocení a odstranění ustanovení, které stanovuje, že „ostatní částky případnou Objednateli“.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nebude zadávací podmínky měnit a na jejich znění trvá. Zadavatel tím však nevylučuje, aby si smluvně zajistil subjekt, který bude přepravní kontrolu pro dopravce provádět.

15)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 10.7 Smlouvy uvádí, že „Dopravce je povinen v případě vybraných Linek přesahujících na území sousedních krajů dodržovat při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území těchto sousedních krajů základní povinnosti plynoucí z integrovaného dopravního systému těchto sousedních krajů a respektovat v rámci integrovaného systému sousedního kraje určenou osobu koordinátora.“

Např. v oblasti 1 je na jízdním řádu linky 840311 uvedeno: „Na lince platí tarif IDS JMK“. Dodavatel k výše uvedenému dodává, že v jednotlivých krajích mají jednotliví koordinátoři velmi specifické požadavky na vybavenost autobusů, způsob odbavování, odbavovací strojky, ochranné prvky na papíru v odbavovacích strojcích, pokyny dispečinku, aj.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o podrobnou specifikaci požadavků sousedních krajů a popsání jejich dopadu na nacenění veřejné zakázky.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že je záležitostí dopravců, aby si požadavky na autobusy v sousedních krajích zjistili a v rámci nabídkové ceny jejich splnění ocenili. Nad to zadavatel uvádí, že v příloze č. 11 zadávací dokumentace (dále jen „TPS“) jsou linky, jichž se odst. 10.7 návrhu smlouvy týká, uvedeny.

16)

Dotaz:

„V rámci Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 ze dne 19.3.2021 zadavatel v odpovědi na dotaz č. 13 uvedl, že „pro první období trvání smlouvy na veřejnou zakázku bude vypuštěna příloha č. 4 TPS (Obchodní místa).“

Dodavatel žádá zadavatele o jednoznačné potvrzení, že dodavatelé nemají povinnost v prvním období provozovat žádné informační kanceláře.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v prvním období nemají dopravci povinnost provozovat žádné informační kanceláře.

17)

Dotaz:

„V příloze č. 4 TPS pro první i druhé období (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří) je v čl. 1.1 uveden eShop VDV.“

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, kdo zřídí a bude provozovat zadavatelem uvedený eShop VDV.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že eShop VDV zřídí a bude provozovat zadavatel.

18)

Dotaz:

„V příloze č. 4 TPS pro druhé období (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří) je v čl. 1.1.1 uvedeno, že „Tyto kanceláře provozují dopravci ve svých oblastech, více viz kapitola 15 tohoto dokumentu.“

Kapitola 15 ovšem v tomto dokumentu absentuje.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že tento rozpor byl odstraněn v dřívějším Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejněném na profilu zadavatele.

19)

Dotaz:

„V příloze č. 4 TPS pro druhé období (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří) upravuje čl. 2.1 kategorie a umístění předprodejních a informačních kanceláří.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o přiřazení kanceláří k jednotlivým výběrovým oblastem (resp. částem veřejné zakázky), a to zejm. aby nedošlo k jakýmkoliv pochybnostem.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že přiřazení kanceláří k jednotlivým výběrovým oblastem bylo provedeno v dřívějším Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejněném na profilu zadavatele.

20)

Dotaz:

„V příloze č. 4 TPS pro druhé období (Standard prodeje jízdních dokladů a informačních a předprodejních kanceláří) je v čl. 1.1.2 uvedeno, že „Řidič je povinen být vybaven na začátku směny drobnými mincemi a bankovkami tak, aby mohl cestujícímu prodat jízdenku a navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky maximálně v hodnotě 2 000 Kč.“

S ohledem na skutečnost, že splnění uvedeného požadavku by reálně umožnilo vrátit z tak vysoké hodnoty bankovky pouze jednomu cestujícímu, dodavatel žádá zadavatele

o přehodnocení a úpravu tohoto článku, a to např. tak, aby byl řidič povinen navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky přeměřené hodnoty k ceně jízdného

Nutno rovněž dodat, že v požadavcích na odbavovací strojky je uvedeno, že musí být vybaveny čtečkou bankovních karet, takže cestující může v případě absence hotovosti přiměřené hodnoty k ceně jízdného platit v autobuse bankovní kartou.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že prostřednictvím předmětného ustanovení zadávací dokumentace stanovil minimální požadavek. Je na dopravcích, zda s ohledem na své zkušenosti s prodejem jízdních dokladů vybaví řidiče větším obnosem.

21)

Dotaz:

„V TPS pro první období je v čl. 2.1 uvedeno, že „Za nové vozidlo se považuje vozidlo, jehož datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu je stejné nebo vyšší než datum „Zahájení provozu“ definované ve smlouvě, k jejímuž plnění bude toto vozidlo používáno.“ Po první registraci musí Dopravce kalibrovat tachografy, zaregistrovat vozidlo na mýto a ani samotná registrace vozidla nemůže proběhnout ten samý den, kdy má zahájit plnění zakázky.

Dodavatel žádá zadavatele o přehodnocení a úpravu tohoto článku TPS, a to např. tak, aby se za nové vozidlo považovalo vozidlo, od jehož data první registrace neuplynul měsíc do Zahájení provozu.“

Odpověď:

Zadavatel definoval pojem nového vozidla v odst. 2.1 TPS zcela jednoznačně a dopravci jsou povinni se tomuto požadavku na nová vozidla přizpůsobit. Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

22)

Dotaz:

„V TPS pro první období jsou v čl. 2.1 uvedeny minimální počty vozidel. V Zadávací dokumentaci části č. 1 veřejné zakázky jsou u nezávazných oběhů pro první období uvedeny počty vozidel potřebných k zajištění těchto oběhů. U oblasti č. 2 je uveden minimální počet vozidel 57, dle oběhů je potřeba 58 vozidel. U oblasti č. 4 je uveden minimální počet vozidel 65, dle oběhů je potřeba 70 vozidel. U oblasti č. 5 je uveden minimální počet vozidel 26, dle oběhů je potřeba 30 vozidel. U oblasti č. 6 je uveden minimální počet vozidel 56, dle oběhů je potřeba 54 vozidel.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozdílu ve vztahu k minimálnímu počtu vozidel.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v rámci dřívějšího Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace došlo k úpravě zadávacích podmínek veřejné zakázky s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 2“ a s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 6“.

Ve vztahu k veřejné zakázce s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 4“ zadavatel uvádí, že:

- turnus 4007 a 4008 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední),
- turnus 4018 a 4019 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední),
- turnus 4037 a 4038 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední),
- turnus 4045 a 4046 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední),
- turnus 4086 a 4087 lze zajistit totožným vozidlem (škola/prázdniny).

Ve vztahu k veřejné zakázce s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 5“ zadavatel uvádí, že:

- turnus 5003 a 5004 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední)
- turnus 5013 a 5035 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední), nutnost přejezdu z Jaroměřice nad Rokytnou do Moravských Budějovic,
- turnus 5021 a 5016 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední),
- turnus 5026 a 5014 lze zajistit totožným vozidlem (ranní/odpolední).

Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

23)

Dotaz:

„Zadavatelem uvedené nezávazné oběhy vozidel nemůže dodavatel bez výrazných úprav použít při zahájení provozu.

Dodavatel tak žádá zadavatele o vysvětlení, zda si mohou dodavatelé zpracovat vlastní oběhy vozidel a stanovit vlastní minimální počty vozidel pro jednotlivé oblasti rozdílné od minimálních počtů vozidel uvedených v TPS.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že závazné oběhy bude zpracovávat dopravce; dopravce však vždy musí disponovat zadavatelem stanoveným minimálním počtem vozidel, který dopravce není

oprávněn sám upravovat. Dopravce vždy musí zajistit to, že dopravní obslužnost bude zajišťována vozidly, která odpovídají kategorii v souladu s TPS, případně kategorii vyšší.

24)

Dotaz:

„Pro zpracování přesných oběhů potřebuje dodavatel přidělit ke každému spoji pro první období kategorii vozidla (a to zejm. u oblasti č. 3, kde je vysoký podíl malých autobusů).

Dodavatel tímto žádá zadavatele o zveřejnění kategorií autobusů pro jednotlivé spoje v prvním období.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že tazatel si může ze zadávacích podmínek kategorie vozidel pro jednotlivé spoje zjistit. Zadavatel proto kategorie vozidel pro jednotlivé spoje v prvním období uveřejňovat nebude.

25)

Dotaz:

„V TPS pro první i druhé období je v čl. 4.2 uvedeno, že „V případě, že zastávka není osazena označником (dopravní značkou IJ 4b, popřípadě IJ 4a), je dopravce povinen osadit dopravní značku IJ 4b, popřípadě IJ 4a....“

V čl. 4.5 TPS pro první i druhé období je poté uvedeno, že „Dopravní značky označující zastávky jsou ve vlastnictví vlastníka komunikace.“

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, zda zadavatel zruší povinnost dopravce osazovat zastávky dopravními značkami, a to s ohledem na skutečnost, že osazovat dopravní značky je povinností správce komunikace.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že upravil zadávací podmínky, a to konkrétně v odst. 4.2 TPS.

26)

Dotaz:

„V TPS pro druhé období jsou v čl. 2.1 uvedeny minimální počty vozidel. V Zadávací dokumentaci části č. 1 veřejné zakázky jsou u nezávazných oběhů pro druhé období uvedeny počty vozidel

potřebných k zajištění těchto oběhů. U oblasti č. 1 je uveden minimální počet vozidel 47, dle oběhů je potřeba 45 vozidel. U oblasti č. 2 je uveden minimální počet vozidel 44, dle oběhů je potřeba 43 vozidel. U oblasti č. 6 je uveden minimální počet vozidel 41, dle oběhů je potřeba 38 vozidel. U oblasti č. 7 je uveden minimální počet vozidel 45, dle oběhů je potřeba 46 vozidel.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozdílu ve vztahu k minimálnímu počtu vozidel.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl kontrolu oběhů, přičemž dospěl k závěru, že minimální počet vozidel je v zadávací dokumentaci uveden správně. Proto zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

27)

Dotaz:

„V TPS pro druhé období je v čl. 2.2 uvedena minimální délka vozidla orientačně.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, jak velkou toleranci v délce vozidla zadavatel připouští.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nestanovil žádnou odchylku v délce, kterou musí dodavatel splnit.

28)

Dotaz:

„V TPS pro druhé období je v čl. 7.6.2 uvedeno, že „Operativní zálohou se rozumí vozidlo, které je v souladu s požadavkem objednatele odstaveno na definovaném místě (pro každou provozní oblast jsou definovány počty vozidel, místa odstavení a doba pohotovosti) a je připraveno na vyžádání Centrálního dispečinku VDV do 5 minut vyjet na trasu spoje linky,...“

Dodavatel žádá zadavatele o upřesnění místa odstavení a doby pohotovosti vozidel operativní zálohy, a to s ohledem na skutečnost, že vozidla operativní zálohy nejsou součástí nezávazných oběhů vozidel.

Odpověď:

Zadavatel s ohledem na výše uvedený dotaz provedl změnu zadávacích podmínek, a to v odst. 7.6.2 TPS pro druhé období. Takto upravené TPS jsou přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

29)

Dotaz:

„V TPS pro druhé období je v čl. 2.1 stanoven minimální počet vozidel a vozidel operativní a provozní zálohy ke dni podpisu smlouvy.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, zda si mohou dodavatelé zpracovat vlastní oběhy vozidel a stanovit vlastní minimální počty vozidel pro jednotlivé oblasti rozdílné od minimálních počtů vozidel uvedených v TPS pro druhé období.“

Odpověď:

Zadavatel určil minimální počet vozidel prostřednictvím nezávazných návrhů oběhu vozidel. Závazné oběhy budou zpracovány dopravcem, tj. zadavatelem předložené nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou doporučené a dopravce si je může přizpůsobit. Dopravce však není oprávněn měnit zadavatelem stanovený minimální počet vozidel.

30)

Dotaz:

„U zadavatelem uvedených nezávazných oběhů v oblasti (resp. části veřejné zakázky) č. 3 a 8 je u každého oběhu určeno, zda je požadováno vozidlo nízkopodlažní nebo standartní, přičemž u ostatních oblastí (resp. částí) toto určení není.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozdílu v rámci nezávazných oběhů u jednotlivých oblastí (resp. částí veřejné zakázky).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v tomto směru došlo v dřívějším Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace k úpravě zadávacích podmínek.

31)

Dotaz:

„V TPS pro druhé období je v čl. 4.5 uvedeno, že „Souhrnný seznam zastávek za každou z provozních oblastí vede objednatel, který rovněž odpovídá za aktualizaci tohoto seznamu.“ U každé oblasti, resp. části veřejné zakázky, je poté uveden seznam zastávek.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, zda je každá zastávka (mimo autobusová nádraží), osazena oboustranně označником zastávky.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že tuto skutečnost nemůže garantovat. To, zda je každá zastávka oboustranně osazena označníkem zastávky se může v čase měnit, a to nezávisle na vůli zadavatele (např. jejím zničením apod.). Tazatel si může tuto skutečnost zjistit sám provedením vlastního průzkumu.

32)

Dotaz:

*„Zadavatel v čl. 6.6 Smlouvy uvádí, že „Objednatel Dopravci oznámí veškeré požadované změny Jízdních řádů, které mohou vyvolat nutnost zvýšení počtu Vozidel provozovaných Dopravcem k zajištění Závazku veřejné služby. V případě, že změna Jízdního řádu bude znamenat navýšení počtu **vozidel nejvýše o počet Provozní zálohy**, je Dopravce povinen na takové změny bezodkladně, nejpozději však do účinnosti nového Jízdního řádu, reagovat a zajistit potřebný počet Vozidel. Současně je povinen zajistit, aby nejpozději do 9 měsíců od příslušného oznámení změny Jízdního řádu opět disponoval potřebným počtem Vozidel Provozní zálohy (v souladu s Technickými a provozními standardy VDV). V případě nesplnění lhůty 9 měsíců pro obnovení počtu Vozidel Provozní zálohy či jiné povinnosti dle tohoto odstavce, zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu.“*

Zadavatel dále v čl. 6.4 Smlouvy uvádí, že „Dopravce není oprávněn sám, bez předchozího výslovného pokynu nebo souhlasu Objednatele, měnit obsah Jízdního řádu; za změnu obsahu Jízdního řádu se nepovažuje příprava Jízdního řádu Dopravcem a jeho předložení Objednateli ke schválení.“

Dodavatel nemůže zajišťovat závazek veřejné služby bez vozidel provozní zálohy, aniž by nedocházelo k výpadkům v zajištění dopravní obslužnosti. Zadavatel nemusí změny jízdních řádů, které by vedly ke zvýšení počtu vozidel provozovaných dodavatelem, realizovat okamžitě.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o přehodnocení a úpravu čl. 6.6 Smlouvy, a to například tak, aby z něj jednoznačně vyplývalo, že mezi požadavkem na navýšení počtu provozovaných vozidel a termínem příslušné změny jízdních řádů bude vždy alespoň 9 měsíců.“

Odpověď:

Zadavatel výše uvedený požadavek tazatele nemůže akceptovat, neboť změna jízdních řádů může být objektivně i krátkodobějšího charakteru. Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

33)

Dotaz:

„Zadavatel v čl. 1.1 Smlouvy uvádí, kdy dojde k přechodu na druhé období následovně „Přílohy označené písmenem „a“ se vztahují na období od Zahájení provozu po dobu čtyř let, resp. do dne předcházejícího dni celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě ve čtvrtém kalendářním roce, která se svým pořadím v kalendářním roce shoduje s celostátní změnou jízdních řádů, od níž došlo k Zahájení provozu. Přílohy označené písmenem „b“ se pak vztahují na období po uplynutí období dle předchozí věty do konce trvání této Smlouvy.“

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, jak dlouho před tímto datem potvrdí zadavatel, že k přechodu na druhé období dojde, a to zejména s ohledem na skutečnost, že přechod na druhé období znamená pro dodavatele změnu počtu autobusů a řidičů.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že k přechodu na druhé období dojde automaticky v souladu se smlouvou, aniž by zadavatel musel činit jakékoli další oznámení vůči dopravcům.

34)

Dotaz:

„Zadavatel v Příloze č. 2b Smlouvy - Nabídková cena za 1 km, Výše zálohy na Odměnu, Maximální možné zvýšení a snížení rozsahu Závazku veřejné služby, Výše bankovní záruky, Základní roční proběh, Standardy Vozidel, požaduje ceny za km za každý typ autobusu (8 typů) zvlášť. Nicméně v Příloze č. 5 ZD - Formulář pro zpracování NC a kritérií kvality, požaduje zadavatel pouze jednu cenu za všechny typy autobusů dohromady.

Dodavatel tímto žádá zadavatele o vysvětlení shora uvedeného rozporu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že přílohy č. 2b návrhu smlouvy a přílohy č. 5 zadávací dokumentace nejsou v rozporu. Nabídková cena uvedená dodavatelem ve vyplněném formuláři pro zpracování nabídkové ceny a kritérií kvality (příloha č. 5 zadávací dokumentace) bude přepsána do příslušných polí v příloze č. 2b návrhu smlouvy.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že v souladu s § 99 odst. 2 zákona 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_06_04_2021*
- *25_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV_obdobi 2_06_04_2021*

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)