



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

20.4.2021 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 8

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 – část č. 5

spisová značka zadavatele: **KVAD2205**

ev. číslo veřejné zakázky: **Z2021-007595**

(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 stanovil pro 1 období požadavky na kategorie vozidel s tím, že v některých oblastech je možná kombinace vozidel kategorie Velké a Malé. Existují však oblasti, kde je možné využít pouze kategorie vozidel Velké, a to i přes to, že prokazatelně se jedná o méně vytížené linky než v jiných oblastech, kde jsou požadavky rozděleny mezi obě kategorie.

V současné době výrazně klesá počet cestujících ve veřejné dopravě a nelze očekávat, že se v dohledné době cestující ve větším počtu do autobusů vrátí. Uchazeč dále z lokální zkušenosti ví, že autobusy nebývají zcela naplněné a na mnoha linkách by bezpečně stačilo vozidlo kategorie Malé. Uchazeč upozorňuje, že se tato skutečnost vyskytuje zejména v oblasti 7 a 8. Pokud by Zadavatel umožnil na méně vytížených linkách využít i kategorie vozidla Malé, tak by mohlo dojít k výraznému zlevnění a Zadavatel by tak šetřil veřejné prostředky.

Uchazeč se tedy táže, zdali Zadavatel neplánuje umožnit v některých oblastech využití vozidel kategorie Malé.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nebude měnit využití vozidel kategorie Malé namísto vozidel kategorie Velké. Zadavatel při tvorbě nezávazných oběhů vycházel ze stavu v roce 2019, přičemž nelze s ohledem na aktuální situaci měnit požadavky na zajišťování dopravní obslužnosti na následujících 10 let. Navíc dojde k zavedení předplatného jízdného, které bude cestující motivovat k většímu využívání veřejné linkové autobusové dopravy. Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

2)

Dotaz:

„Zadavatel v příloze 11 Technické a provozní standardy VDV zveřejnil požadavek na informační kanceláře. Pro oblast 3 v místě Chotěboř není uvedena ulice Fominova, kde je vhodné místo pro umístění informační kanceláře.

Doplň Zadavatel i tuto ulici do možných míst pro umístění?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že ulice Fominova je v územním okruhu, v němž mohou být předprodejní a informační kanceláře umístěny. Zadavatel území, které je vhodné pro umístění předprodejních

a informačních kanceláří, vymezil buď konkrétním místem, nebo oblastí vymezené ulicemi. Tedy předprodejní a informační kancelář nemusí být umístěna pouze na konkrétně uvedeném místě nebo v konkrétních ulicích uvedených v příloze č. 4 Technických a provozních standardů, ale kdekoli v oblasti, která je stanovenými ulicemi vymezena, nebo na konkrétně stanoveném místě.

3)

Dotaz:

„Zadavatel v Příloze číslo 3 Návrhu Smlouvy uvádí ceny vjezdů na autobusové nádraží. Pro autobusové nádraží v Ledči nad Sázavou je uveden jako provozovatel společnost ČSAD BUS. Tato informace však dle dostupných informací není pravdivá. Upraví Zadavatel tuto informaci, tak aby odpovídala skutečnosti?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že provedl úpravu přílohy č. 3 návrhu smlouvy, která je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

4)

Dotaz:

„Uchazeč na dotaz č. 6 obdržel v dodatečných informacích ze dne 1. 4. následující 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. Pro určení minimálního počtu vozidel se bude vycházet z nezávazného návrhu oběhů vozidel vytvořeného zadavatelem, který je součástí zadávacích podmínek na veřejnou zakázku.

V souladu s odst. 3.9 návrhu smlouvy přezkoumává proběh na vozidlo objednatel vždy současně se změnou jízdních řádů. Podrobnosti k tomuto jsou v odst. 3.7 až 3.10 návrhu smlouvy.

Uchazeč je nucen znovu zopakovat svůj dotaz, neboť Zadavatel na položenou žádost o vysvětlení zadávací dokumentace neodpověděl. Uchazeč se tedy ptá, jak bude stanoven aktuální průměrný proběh na vozidlo ve smyslu čl. 3.9 a 3.10 návrhu smlouvy?

V čl. 3.10 návrhu smlouvy je uvedeno:

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. Výpočet aktuálního průměrného proběhu bude proveden na období kalendářního roku s tím, že počet pracovních dnů, sobot, nedělí a svátků

a dalších případných omezení bude do výpočtu zahrnut dle jejich skutečného počtu v příslušném kalendářním roce.

V čl. 3.9 návrhu smlouvy je uvedeno:

Srovnání aktuálního proběhu na Vozidlo a Základního ročního proběhu provádí Objednatel vždy současně se změnou Jízdního řádu, nebo se změnou trasy spojů na základě provozního omezení...

Uchazeč se předně ptá, zda spojení aktuální proběh v článku 3.9 a aktuální průměrný proběh v článku 3.10 vyjadřují to samé?

Uchazeč se dále s odkazem na č. 3.10 ptá, zda správně pochopil, jak bude stanoven minimální počet Vozidel? V předchozí odpovědi Zadavatele se podává, že pro určení minimální počtu vozidel se bude vycházet z nezávazného návrhu oběhu vozidel v zadávací dokumentaci, tj. minimální počet vozidel bude po celou dobu jednotlivých období smlouvy fixní (stejný pro celé první i druhé období). Současně ovšem smlouva upravuje možnost Zadavatele v čl. 6.5. a 6.6 požadovat po dopravci pořízení dodatečných vozidel, pokud dojde ke změně jízdních řádů.

Uchazeč si dovoluje upozornit na možné důsledky takové postupu:

- *pokud dojde při zachování stejného počtu autobusů k navýšení rozsahu závazku veřejné služby, dojde k navýšení průměrného proběhu na vozidlo a ke snížení nabídkové ceny na km*
- *pokud dojde k navýšení potřeby autobusů na zajištění navýšeného rozsahu závazku veřejné služby, dojde také k navýšení průměrného proběhu na vozidlo (neboť se nenavýší minimální počet Vozidel pro účely výpočtu dle čl. 3.10), a tedy ke snížení nabídkové ceny na 1 km – v takovém případě nebudou dopravci kompenzovány nově vzniklé fixní náklady spojené s pořízením dodatečného autobusu*
- *pokud dojde k navýšení potřeby autobusů na zajištění stejného rozsahu závazku veřejné služby (např. v důsledku změny jízdních řádů, která neumožní vytvořit oběhy při stejném počtu autobusů jako jsou ve vzorových obězích), nedojde ke změně průměrného proběhu na vozidlo (neboť se nenavýší minimální počet Vozidel pro účely výpočtu dle čl. 3.10) a cena na 1 km se tak nezmění – v takovém případě nebudou dopravci kompenzovány nově vzniklé fixní náklady spojené s pořízením dodatečného autobusu*

Uchazeč se tedy znovu ptá, zda správně pochopil odpověď Zadavatele, tzn. že pořízení dodatečných vozidel ve smyslu čl. 6.5 a 6.6 návrhu smlouvy není Dopravci nijak uhrazeno mechanismem změny nabídkové ceny podle čl. 3.7 až 3.10 návrhu smlouvy?

Pokud uchazeč pochopil tuto odpověď špatně, poté se znovu ptá, kdo a jakým způsobem stanoví minimální počet Vozidel nutných pro zajištění jednotlivých spojů v důsledku změny Jízdních řádů ze strany objednatele a bude tento mechanismus doplněn do smlouvy? Bude požadavek na změnu jízdního řádu dle čl. 6.2 návrhu smlouvy ze strany Objednatele obsahovat současně i požadavek na zvýšení počtu vozidel ve smyslu čl. 6.7? V praxi pravděpodobně nutnost

dodatečného autobusu vyplýne až z oběhů vytvořených Dopravcem na základě nových/změněných jízdních řádů?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že postup pro výpočet aktuálního průměrného proběhu na vozidlo je stanoven v souladu s odst. 3.10 návrhu smlouvy následovně: *„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. Výpočet aktuálního průměrného proběhu bude proveden na období kalendářního roku s tím, že počet pracovních dnů, sobot, nedělí a svátků a dalších případných omezení bude do výpočtu zahrnut dle jejich skutečného počtu v příslušném kalendářním roce.“* Co se týče pojmů aktuální proběh na vozidlo a aktuální průměrný proběh na vozidlo, jedná se o totéž.

Zadavatel uvádí, že minimální počet vozidel vychází z nezávazného návrhu oběhu vozidel v zadávací dokumentaci pro první a druhé období. Tím je dán výchozí průměrný proběh na vozidlo. Minimální počet vozidel se může měnit spolu se změnou jízdních řádů, která si bude žádat nižší/vyšší minimální počet vozidel. V souvislosti s tím návrh smlouvy upravuje možnost zadavatele požadovat po dopravci zvýšení počtu vozidel. Změna počtu vozidel se však v souladu s návrhem smlouvy projeví v průměrném proběhu na vozidlo, za tím účelem je stanoven výpočet aktuálního proběhu na vozidlo, který má následně v souladu s návrhem smlouvy dopad do jednotkové ceny dopravního výkonu.

Pořízení nových vozidel podle odst. 6.6 návrhu smlouvy tak nebude ze strany zadavatele nijak kompenzováno (tazatelem uváděný odst. 6.5 návrhu smlouvy pořízení nových vozidel neupravuje), nicméně při pořízení nového vozidla v důsledku požadavků objednatele na změnu rozsahu závazku veřejné služby se může změnit proběh na vozidlo, na což pamatuje odst. 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy, který upravuje s tím související změnu výše nabídkové ceny, tj. prostřednictvím postupu dle 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy může být upravena výše nabídkové ceny. Pořízení nových vozidel se tak může projevit změnou výše nabídkové ceny.

K důsledkům uvedeným tazatelem zadavatel uvádí následující.

K tvrzení *„pokud dojde při zachování stejného počtu autobusů k navýšení rozsahu závazku veřejné služby, dojde k navýšení průměrného proběhu na vozidlo a ke snížení nabídkové ceny na km“* zadavatel sděluje, že v takovém případě dojde ke snížení nabídkové ceny, ale nabídková cena za 1 km bude násobena vyšším počtem km, takže fixní náklady budou i tak uhrazeny. Při navýšení km se tak nehradí pouze variabilní složka ceny, ale celá nabídková cena za 1 km, proto dochází při zvýšení proběhu na vozidlo k jejímu snížení.

K tvrzení *„pokud dojde k navýšení potřeby autobusů na zajištění navýšeného rozsahu závazku veřejné služby, dojde také k navýšení průměrného proběhu na vozidlo (neboť se nenavýší minimální počet Vozidel pro účely výpočtu dle čl. 3.10), a tedy ke snížení nabídkové ceny na 1 km – v takovém případě nebudou dopravci kompenzováni nově vzniklé fixní náklady spojené s pořízením dodatečného autobusu“* zadavatel uvádí, že v takovém případě bude proběh

přepočítán na nový počet vozidel a proběh na vozidlo tak může být stejný i při navýšení počtu vozidel, nebo se naopak dokonce může snížit i v důsledku nutnosti pořízení dalšího vozidla, což naopak bude znamenat navýšení nabídkové ceny za 1 km.

K tvrzení „pokud dojde k navýšení potřeby autobusů na zajištění stejného rozsahu závazku veřejné služby (např. v důsledku změny jízdních řádů, která neumožní vytvořit oběhy při stejném počtu autobusů jako jsou ve vzorových obězích), nedojde ke změně průměrného proběhu na vozidlo (neboť se nenavýší minimální počet Vozidel pro účely výpočtu dle čl. 3.10) a cena na 1 km se tak nezmění – v takovém případě nebudou dopravci kompenzováni nově vzniklé fixní náklady spojené s pořízením dodatečného autobusu“ zadavatel uvádí, že v takovém případě dojde k přepočtu proběhu na vozidlo a pakliže bude na stejný rozsah km v důsledku změn jízdních řádů objektivně potřeba (v souladu s pravidly stanovenými v odst. 3.10 návrhu smlouvy) více vozidel, dojde logicky ke snížení proběhu na vozidlo, a tím k navýšení nabídkové ceny za 1 km v souladu s pravidly uvedenými v návrhu smlouvy.

5)

Dotaz:

„V čl. 6.2 návrhu smlouvy je uvedeno, že „Jízdní řád platný v den Zahájení provozu bude s dostatečným předstihem Dopravci Objednatelům schválen.“

Co se myslí dostatečným předstihem, zejména pokud má dopravce následně povinnost předložit jízdní řád ke schválení Dopravnímu úřadu, který má na schválení 30 dní? Uchazeč požaduje, aby Zadavatel upravil uvedené ustanovení tak, že Jízdní řád platný v den Zahájení provozu bude Dopravci schválen nejpozději 90 dní před Zahájením provozu.“

Odpověď:

Dostatečným předstihem se rozumí takový předstih, aby byl dodavatel schopen objektivně splnit povinnosti a lhůty stanovené mu smlouvou a zákonem.

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

DOKUMENTY

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

- **Ceny vjezdů na autobusová nádraží**
 - o 12_NS_Priloha_3_Ceny vjezdů na autobusová nádraží_aktu16.4.2021

Zadavatel uvádí, že výše uvedený dokument je pro dodavatele závazný a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedeného

dokumentu uveřejněného 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)