



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 4 K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O VEŘEJNÉ ZAKÁZCE A ZADAVATELI

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti Zlínského kraje veřejnou linkovou dopravou na období 2018-2027
Evidenční číslo veřejné zakázky:	VZ 527646
Identifikační údaje o zadavateli	
Název:	Zlínský kraj
Sídlo:	třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
IČ:	70891320
Veřejná zakázka podle předmětu:	Významná veřejná zakázka na služby
Forma zadávacího řízení:	Otevřené řízení
Limit veřejné zakázky:	Nadlimitní

Na základě žádostí dodavatelů o veřejnou zakázku poskytuje zadavatel dodatečné informace k zadávacím podmínkám podle § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů (dále v textu jen „zákon“).

DOTAZ 1

Zadávací dokumentace Čl. 4.7. POČÁTEK PLNĚNÍ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

Zadavatel v předposlední větě uvádí:

„...Ve stejném principu bude stanoven i termín konce plnění služby....“

PŘÍLOHA Č. 7 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE - ZÁVAZNÝ NÁVRH SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČI. 3. PŘEDMĚT SMLOUVY

Zadavatel v Čl. 3.4. uvádí:

„V případě, že nebude možné z objektivních důvodů tyto podmínky dle článku 3.3 této Smlouvy splnit, je Objednatel oprávněn stanovit jiný počátek poskytování Veřejných služeb, a to oznámením zaslaným a doručeným Dopravci v souladu s touto smlouvou nejpozději třináct (13) měsíců před plánovaným Zahájením provozu. Zahájení provozu bude v takovém případě Objednatel stanoven na první den příslušného (nejbližšího možného) kalendářního čtvrtletí, vždy však s podmínkou, že k uzavření Smlouvy dojde alespoň dvanáct (12) měsíců před Zahájením provozu.“

Proč není explicitně ve smlouvě definován postup v případě ukončení smlouvy s odloženým počátkem? Navrhovaný odkaz může způsobit závažné výkladové problémy.

ODPOVĚĎ 1

Text věty z článku 4.7 označený uchazečem je třeba vykládat tak, že v případě, kdy dojde postupem podle čl. 3.4 Smlouvy o veřejných službách k posunu termínu Zahájení provozu, dojde odpovídajícím způsobem také k posunu termínu skončení smlouvy (k ukončení

provozu). Vždy tak platí, že smlouva je uzavírána na dobu platnosti deseti let od okamžiku zahájení provozu.

DOTAZ 2

Zadávací dokumentace Čl. 7.1. PLNĚNÍ PROSTŘEDNICTVÍM SUBDODAVATELŮ

Zadavatel v prvním odstavci uvádí:

„V případě, že uchazeč hodlá plnit část Veřejné zakázky, resp. její dílčí části prostřednictvím subdodavatelů, je povinen v nabídce uvést identifikační údaje subdodavatelů, kteří se budou přímo podílet na plnění předmětu příslušných dílčích částí Veřejné zakázky, pro něž uchazeč podává nabídku.“

Zadavatel ve druhém odstavci uvádí:

„Pro vyloučení pochybností Zadavatel uvádí, že subdodavateli, které je uchazeč povinen v nabídce identifikovat, jsou subdodavatelé, kteří pro uchazeče budou zajišťovat přímo část dopravního výkonu.“

Zadávací dokumentace Čl. 7.2. OMEZENÍ SUBDODÁVEK

Zadavatel v prvním odstavci uvádí:

„V souladu s § 44 odst. 6 zákona si zadavatel vyhrazuje pro budoucí plnění, že uchazeč (dodavatel) nesmí věcně vymezené části předmětu Veřejné zakázky „přímý výkon dopravních výkonů“, plnit prostřednictvím subdodavatelů v míře vyšší než 1/5 celkového počtu jednotek příslušné věcně vymezené části předmětu Veřejné zakázky (tj. poměr subdodavately zajištěného dopravního výkonu v km k celkovému dopravnímu výkonu, nesmí činit více než 1/5). Rozhodným údajem je výkon za období jednoho kalendářního roku.“

PŘÍLOHA Č. 7 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE - ZÁVAZNÝ NÁVRH SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH Čl. 11. SUBDODAVATELÉ

Zadavatel v Čl. 11.1. uvádí:

„Dopravce nesmí v žádném roce platnosti této Smlouvy poskytovat Veřejné služby dle této Smlouvy (tj. přímý dopravní výkon) prostřednictvím subdodavatelů v rozsahu vyšším než 1/5 celkového ročního dopravního výkonu pro příslušnou Oblast.“

Zadavatel v Čl. 11.2. uvádí:

„V případě, kdy Dopravce hodlá využít pro plnění některých povinností dle této Smlouvy subdodavatele, případně pokud hodlá přistoupit ke změně v osobě dříve identifikovaného subdodavatele (včetně subdodavatelů identifikovaných v nabídce podané v rámci Zadávacího řízení), je povinen:

11.2.1. předem o této skutečnosti Objednatele informovat a sdělit mu identifikační údaje subdodavatele;

11.2.2. získat předchozí souhlas Objednatele s plněním části služeb prostřednictvím takového konkrétního subdodavatele, pokud současně hodnota plnění poskytovaného subdodavatelem má převýšit 3 % skutečného ročního dopravního výkonu pro příslušnou Oblast.“

Lze rozumět požadavkům Zadavatele a ustanovením Smlouvy tak, že je možné v průběhu plnění zakázky využít Subdodavatele, který nebyl dopravcem identifikován dle požadavků Zadavatele v době podání nabídky, po splnění ustanovení Smlouvy Čl. 11.2.1. a 11.2.2.?

ODPOVĚĎ 2

Ano, takové využití subdodavatele je možné. V rámci nabídek uvádějí dodavatelé subdodavatele, které hodlají v rámci plnění využívat a jsou jim tyto subdodavatelé ve lhůtě pro podání nabídek známi. Zadavateli je zřejmé, že v rámci plnění může dojít k situaci, kdy dodavatel subdodavatele využije, vždy však musí být toto využití subdodavatele v souladu s obchodními podmínkami.

DOTAZ 3

PŘÍLOHA Č. 4. f ZADÁVACÍ DOKUMENTACE SPECIFIKACE DÍLČÍ ČÁSTÍ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY Č. 6 VALAŠSKÉ KLOBOUKY

Zadavatel uvádí:

„Do oblasti spadají vozidla, jejichž oběhy začínají v obcích, které jsou vymezeny hranicemi okresu Zlín a obcemi Tichov, Drnovice, Vysoké Pole, Újezd Loučka, Slopné, Horní Lhota, Provodov, Březůvky, Ludkovice, Biskupice.“

Ve výčtu obcí je devět obcí, které jsou mimo vymezené hranice okresu Zlín. Vysvětlíte tento rozpor.

ODPOVĚĎ 3

Zadavatel uvádí, že uchazečem označený odstavec přílohy č. 4f zadávací dokumentace byl v důsledku administrativní chyby v příloze ponechán ve starší verzi, před finalizací vymezení oblastí. Zadavatel však současně uvádí, že oblast Valašské Klobouky je zcela správně vymezena v druhém odstavci přílohy č. 4f zadávací dokumentace, a to výčtem všech obcí, které do vymezené oblasti územně spadají.

Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností opakuje, že se jedná o tyto obce, které jsou stejným způsobem uvedeny v druhém odstavci přílohy č. 4f zadávací dokumentace: Biskupice, Bojkovice, Bohuslavice nad Vláří, Brumov-Bylnice, Březůvky, Drnovice, Dolní Lhota, Haluzice, Horní Lhota, Hostětín, Jestřabí, Komňa, Křekov, Lipová, Loučka (ZL), Ludkovice, Luhačovice, Návojná, Nedašov, Nedašova Lhota, Nezdenice, Petrůvka, Pitín, Podhradí, Poteč, Pozlovice, Provodov, Rokytnice, Rudimov, Rudice, Sehradice, Slavičín, Slopné, Šanov, Štítná nad Vláří-Popov, Šumice, Tichov, Újezd, Valašské Klobouky, Vlachova Lhota, Vlachovice, Vysoké Pole, Záhorovice, Žitková. (44)“

Současně zadavatel uvádí, že se vzhledem k neaktuálnosti prvního odstavce přílohy č. 4f zadávací dokumentace („Do oblasti spadají vozidla, jejichž oběhy začínají v obcích, které jsou vymezeny hranicemi okresu Zlín a obcemi Tichov, Drnovice, Vysoké Pole, Újezd Loučka, Slopné, Horní Lhota, Provodov, Březůvky, Ludkovice, Biskupice.“) nepřihlíží.

DOTAZ 4

PŘÍLOHA Č. 5 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE NABÍDKOVÁ CENA

Zadavatel v čl. 1.1. Pojmy uvádí:

„Dopravní výkon: Dopravní výkon D_{km} je sjednaný rozsah dopravy v km za jednotku času, který je Dopravce povinen v souladu se Smlouvou pro Objednatele zajistit [km/období]. Do Dopravního výkonu jsou započítány též tzv. přejezdové kilometry mezi jednotlivými spoji, pokud jsou takové výkony součástí zadání vypracovaného Zadavatelem.“

Z textu vyplývá, že Zadavatel má na mysli „tzv. přejezdovými kilometry“, které jsou součástí zadání vypracovaného Zadavatelem, pouze přejezdy mezi spoji. Rozumíme tedy správně

tomu, že jiné přejezdy, které je z hlediska zajištění Dopravního výkonu technologicky nutné absolvovat, jsou věcí dopravce a náklady na jejich zajištění musí být součástí jednotlivých položek nabídkové ceny, protože se kompenzací nákladů na ně Zadavatel jinak zabývat nebude?

ODPOVĚĎ 4

Zadavatel formuloval pravidla pro poskytování úhrady za dopravní výkon tak, aby hradil v předem přesně stanovených cenách všechny přímo objednané výkony, tj. dopravní výkony, které jsou součástí oběhu vozidla od výchozí do cílové zastávky příslušného oběhu vozidla. V případě, že součástí tohoto oběhu bude nutný přejezd mezi spoji, bude tento dopravní výkon považován za objednaný a hrazen dle sjednané ceny. Přejezdovými kilometry ve smyslu Smlouvy o veřejných službách, které budou dopravci v rámci ceny dopravního výkonu hrazeny, jsou tak míněny přejezdy mezi jednotlivými spoji, jež vyplývají ze Zadavatelem vytvořených jízdních řádů a stanovených oběhů a jsou součástí objednávky dopravního výkonu.

Výkony, které souvisí s přistavením vozidla nebo s jeho technologickým přesunem mimo objednaný výkon, jsou organizovány dopravcem, který svými rozhodnutími ovlivňuje efektivitu takových přesunů vozidel, a jsou tak „věcí dopravce“. Uchazeč tedy správně rozumí tomu, že náklady na „jiné přejezdy“ mimo přímo objednaný dopravní výkon (tj. např. „nájezdové km“ z místa sídla provozovny na výchozí stanoviště, „odstavné km“ z posledního stanoviště do místa parkování vozidel, přejezdy za účelem servisu vozidel, apod.) musí dopravce kalkulovat do svých nákladů v rámci nabídkové ceny.

DOTAZ 5

SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČL. 4. PODMÍNKY POSKYTOVÁNÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB - PROVOZU VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY

Zadavatel v Čl. 4.12., ve třetí větě uvádí:

„...Podněty a vyjádření Dopravce, které případně upozorňují na právní či faktickou nemožnost plnění (např. nereálné časy přejezdů vozidel, nedodržování přestávek řidičů, nemožnost nasazení určité kategorie vozidel, apod.), je Koordinátor povinen bez zbytečného odkladu vyřešit – závadnost/nemožnost odstranit (např. upravit v tomto směru zadání pro Dopravce – např. úprava Jízdního řádu, apod.).“

S ohledem na dodatečné informace č. 3 navrhujeme větu doplnit následovně: Podněty a vyjádření Dopravce, které případně upozorňují na právní či faktickou nemožnost plnění (např. nereálné časy přejezdů vozidel, nedodržování přestávek řidičů, nemožnost nasazení určité kategorie vozidel, apod.), dále pak na ekonomickou nevýhodnost, je Koordinátor povinen bez zbytečného odkladu vyřešit – závadnost/nemožnost odstranit (např. upravit v tomto směru zadání pro Dopravce – např. úprava Jízdního řádu, apod.).

ODPOVĚĎ 5

Konstrukce ceny dopravního výkonu byla Zadavatelem formulována tak, aby změny v dopravním zadání byly co nejpřesněji promítnuty do změny ceny dopravního výkonu. Tím bylo riziko výhodnosti či nevýhodnosti změny dopravního zadání omezeno na minimum a argumentace ekonomické nevýhodnosti není pro odmítnutí nově objednaného dopravního výkonu relevantní. Výjimku úhrady dodatečných nákladů popisuje článek 6.8 Smlouvy.

Zadavatel pro úplnost připomíná, že rizika spojená s výnosem z tržeb nese Zadavatel, takže ani tyto nebudou mít vliv na ekonomickou výhodnost na straně dopravce.

Zadavatel současně odkazuje na svou odpověď k dotazu č. 7 sady dodatečných informací č. 3.

DOTAZ 6

SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČL. 7. VYÚČTOVÁNÍ KOMPENZACE

Zadavatel v Čl. 7.10. uvádí:

„Dopravce je povinen umožnit Koordinátorovi pro účely kontroly vyúčtování Kompenzace přístup k údajům (zejména k údajům uvedeným v článku 7.7 této Smlouvy) za příslušný kalendářní měsíc ze systémů provozovaných Dopravcem, a to především:

7.10.1. počtu prodaných jízdenek s použitím bezkontaktní čipové karty a bez ní, s rozdělením na jednotlivé druhy zlevněného jízdného, včetně počtu jízdenek prodaných v jiných systémech,

7.10.2. tržeb z prodaných jízdenek s použitím bezkontaktní čipové karty a bez ní, s rozdělením na jednotlivé druhy zlevněného jízdného, včetně tržeb z jízdenek prodaných v jiných systémech.“

Má Zadavatel tímto ustanovením na mysli pravidelné a průběžné on-line zasílání údajů o všech operacích na kartách do Clearingového centra, kde jsou následně všechny údaje k dispozici Koordinátorovi ke kontrole?

ODPOVĚĎ 6

Zadavatel nemá uvedeným ustanovením Čl. 7.10. Smlouvy o veřejných službách na mysli pravidelné a průběžné on-line zasílání údajů o všech operacích na kartách do Clearingového centra.

Zadavatel má v Čl. 7. 10. Smlouvy o veřejných službách na mysli údaje ze systémů provozovaných Dopravcem, tzn. odbavovací zařízení, back office dopravce a účetní software či další firemní softwarové vybavení Dopravce, které zpracovává a uchovává informace požadované v čl. 7.10.1. a 7.10.2 Smlouvy o veřejných službách.

DOTAZ 7

SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČL. 8. TECHNICKÉ A PROVOZNÍ STANDARDY

Zadavatel v Čl. 8.8., v předposlední větě uvádí:

„...Dopravce je povinen takovou změnu Technických a provozních standardů bez dalšího akceptovat.“

Jakým způsobem zadavatel garantuje, není-li možné ze strany dopravce vznést připomínky, že bude vždy v silách dopravce změny Technických a provozních standardů nejen akceptovat ale i z hlediska faktického zajistit, či provést?

ODPOVĚĎ 7

Zadavatel nemůže požadovat (není to ani v jeho zájmu) takové změny, které by nebyly realizovatelné (takové změny by byly mj. právně nevymahatelné). Takový požadavek by byl nesmyslný a nelogický. Zadavatel tak předpokládá (zejména v případě změn významnějšího charakteru) předchozí konzultace s dopravcem (např. i v rámci technických konzultací s technologem dopravce v souladu s článkem 9.10.2 Smlouvy o veřejných službách). Navíc je

třeba uvést, že i když taková možnost není explicitně ve smlouvě k danému ustanovení uvedena, není možnost zaslání připomínek ze strany dopravce ani vyloučena.

DOTAZ 8

SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČI. 9. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI DOPRAVCE
Zadavatel v Čl. 9.3. uvádí:

„Doprovce je povinen Koordinátorovi v souladu se Smlouvou o přistoupení k IDS ZK či osobě určené Objednatelem bezodkladně oznamovat veškeré nepravdivosti a neočekávané skutečnosti v průběhu přepravy, v důsledku kterých by došlo či mohlo dojít ke zpoždění určitých Spojů, a které by způsobily nebo mohly způsobit porušení časových poloh dle Jízdního řádu a především narušení garantovaných návazností, a to v souladu s Technickými a provozními standardy, resp. s pomůckou Garance návazností IDS ZK.“

Má zadavatel na mysli bezodkladným oznamováním pravidelné a průběžné zasílání informací v reálném čase o aktuální poloze vozidla centrálnímu dispečinku?

ODPOVĚĎ 8

Nikoliv. Dopravce je povinen dle čl. 9.3 Smlouvy o veřejných službách bezodkladně oznamovat veškeré nepravdivosti a neočekávané skutečnosti v průběhu přepravy, v důsledku kterých by došlo či mohlo dojít ke zpoždění Spojů, a které by způsobily nebo mohly způsobit porušení časových poloh dle Jízdního řádu a především narušení garantovaných návazností samostatně, pomocí e-mailové nebo telefonické komunikace Koordinátorovi či osobě určené Objednatelem.

DOTAZ 9

SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH ČI. 9. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI DOPRAVCE
Zadavatel v Čl. 9.10.2. uvádí:

„Dopravce poskytne v průběhu každého kalendářního měsíce Koordinátorovi, k dispozici na dobu 6 hodin/měsíc svého technologa dopravy, se kterým bude Koordinátor, provádět vyhodnocování přínosu nových technologií, možností užití nových technologií a možností optimalizací dopravního systému.“

Co je možné si ze strany dopravce představit pod pojmem „poskytne“? Pokud Koordinátor nevyčerpá 6 hodin/měsíc, jsou tyto převoditelné do dalšího měsíce? Disponuje Koordinátor vlastními technologiemi dopravy?

ODPOVĚĎ 9

Uvedeným výrazem má Zadavatel na mysli vyčlenění pracovní kapacity technologa dopravce pro potřeby konzultací se zadavatelem či koordinátorem. Technolog Dopravce může být vyzván dostavit se do sídla Koordinátora a v tomto případě se cesta strávená cestou do sídla Koordinátora a zpět nepočítá do časového fondu 6 hodin/měsíc. Zadavatel zvolil dobu určenou pro koordinaci postupů v oblasti využití nových technologií dobu s časovou rezervou. Nevyužitý čas nebude převáděn do dalšího období. Koordinátor disponuje vlastními technologiemi, asistenci technologů dopravce vyžaduje z důvodu řešení praktických připomínek v konkrétních podmínkách veřejné dopravy ZK.

DOTAZ 10

PŘÍLOHA Č. 1 SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH ROZSAH VEŘEJNÝCH SLUŽEB – VYMEZENÍ OBLASTÍ, VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO VÝPOČET CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU

Zadavatel ve Vymezení oblasti/dílčí části Veřejné zakázky pro OBLAST VALAŠSKÉ KLOBOUKY (6) uvádí:

„Do oblasti spadají vozidla, jejichž oběhy začínají v obcích, které jsou vymezeny hranicemi okresu Zlín a obcemi Tichov, Drnovice, Vysoké Pole, Újezd Loučka, Slopné, Horní Lhota, Provodov, Březůvky, Ludkovice, Biskupice.“

Ve výčtu obcí je devět obcí, které jsou mimo vymezené hranice okresu Zlín. Vysvětlíte tento rozpor. (DTTO příloha č. 4f, dotaz č. 3)

ODPOVĚĎ 10

Zadavatel uvádí, že uchazečem označený odstavec přílohy č. 1 Smlouvy o veřejných službách pro oblast Valašské Klobouky byl v důsledku administrativní chyby ponechán v uvedené příloze ve starší verzi, před finalizací vymezení oblastí. Zadavatel však současně uvádí, že oblast Valašské Klobouky je zcela správně vymezena v druhém odstavci přílohy č. 1 Smlouvy o veřejných službách (pro oblast Valašské Klobouky), a to výčtem všech obcí, které do vymezené oblasti územně spadají.

Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností opakuje, že se jedná o tyto obce, které jsou stejným způsobem uvedeny v druhém odstavci přílohy č. 1 Smlouvy o veřejných službách (pro oblast Valašské Klobouky): Biskupice, Bojkovice, Bohuslavice nad Vlárí, Brumov-Bylnice, Březůvky, Drnovice, Dolní Lhota, Haluzice, Horní Lhota, Hostětín, Jestřabí, Komňa, Křekov, Lipová, Loučka (ZL), Ludkovice, Luhačovice, Návojná, Nedašov, Nedašova Lhota, Nezdenice, Petrůvka, Pitín, Podhradí, Poteč, Pozlovice, Provodov, Rokytnice, Rudimov, Rudice, Sehradice, Slavičín, Slopné, Šanov, Štítná nad Vlárí-Popov, Šumice, Tichov, Újezd, Valašské Klobouky, Vlachova Lhota, Vlachovice, Vysoké Pole, Záhorovice, Žitkov. (44)“

Současně zadavatel uvádí, že se vzhledem k neaktuálnosti prvního odstavce přílohy č. 1 Smlouvy o veřejných službách pro oblast Valašské Klobouky („Do oblasti spadají vozidla, jejichž oběhy začínají v obcích, které jsou vymezeny hranicemi okresu Zlín a obcemi Tichov, Drnovice, Vysoké Pole, Újezd Loučka, Slopné, Horní Lhota, Provodov, Březůvky, Ludkovice, Biskupice.“) nepřihlíží.

Zadavatel dále odkazuje na odpověď k dotazu č. 3 těchto dodatečných informací.

DOTAZ 11

PŘÍLOHA Č. 2 SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH („SMLOUVY“) PRAVIDLA PRO VÝPOČET A AKTUALIZACI CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU

Zadavatel v čl. 1.1. – Pojmy pod pojmem „Dopravní výkon“ uvádí:

„Dopravní výkon D_{km} je sjednaný rozsah dopravy v km za jednotku času, který je Dopravce povinen v souladu se Smlouvou pro Objednatele zajistit [km/období]. Do Dopravního výkonu jsou započítány též tzv. přejezdové kilometry mezi jednotlivými spoji, pokud jsou takové výkony součástí zadání vypracovaného Zadavatelem.“

Z textu vyplývá, že Zadavatel má na mysli „tzv. přejezdovými kilometry“, které jsou součástí zadání vypracovaného Zadavatelem, pouze přejezdy mezi spoji. Rozumíme tedy správně

tomu, že jiné přejezdy, které je z hlediska zajištění Dopravního výkonu technologicky nutné absolvovat, jsou věcí dopravce a náklady na jejich zajištění musí být součástí jednotlivých položek nabídkové ceny, protože se kompenzací nákladů na ně Zadavatel jinak zabývat nebude? (DTTO příloha č. 5 ZD, dotaz č. 4)

ODPOVĚĎ 11

Dopravce porozuměl správně textu přílohy smlouvy. Zadavatel dále odkazuje na odpověď k dotazu č. 4 těchto dodatečných informací.

DOTAZ 12

PŘÍLOHA Č. 2 SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH („SMLOUVY“) PRAVIDLA PRO VÝPOČET A AKTUALIZACI CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU 2.1.3. Změny ceny dopravního výkonu s ohledem na inflaci

Zadavatel v čl. 2.1.3.1. Ostatní variabilní náklady uvádí:

„i – je podíl měsíční hodnoty bazického indexu spotřebitelských cen za měsíc září příslušného roku a referenčního bazického indexu uvedeného v příloze č. 1 Smlouvy (Bazické indexy zveřejněné ČSÚ: www.czso.cz)“

Koeficientem „i“ je vynásobena hodnota „O“ (výchozí výše ostatních variabilních nákladů uvedená v nabídce uchazeče [Kč/km]). Součástí nákladů označených „O“ jsou i náklady na opravy a údržbu vozidel.(čl. 1.2. Přílohy č. 2 Smlouvy o veřejných službách). Z jakého důvodu přistoupil Zadavatel ke způsobu výpočtu změny ceny výkonu v nákladech na opravy o inflaci (resp. bazický index spotřebitelských cen), když jejich výše se odvíjí zejména od stáří vozidel?

ODPOVĚĎ 12

Zadavatel uvádí, že indexace ceny dopravního výkonu v položce opravy (a dalších stejně indexovaných položek) má sledovat změnu reálné hodnoty peněz, resp. změny cen vstupů v čase.

DOTAZ 13

PŘÍLOHA Č. 2 SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH („SMLOUVY“) PRAVIDLA PRO VÝPOČET A AKTUALIZACI CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU

Zadavatel v čl. 2.2.1.3. Se změnou dopravního zadání se změní pracovní výkon řidičů (variabilní složka mezd) uvádí:

„HČ – je výchozí denní průměrná čekací doba dle JŘ v hodinách [hod/den] (pozn.: Vzhledem k odlišnému finančnímu ohodnocení, kdy čekání je odměňováno cca polovinou částky za jízdu, je hodnota HČ započítána v tomto poměru.)“

Dohodou sociálních partnerů (Svaz dopravy a průmyslu a Odborový svaz dopravy) bylo čekání mezi spoji, jejichž naprostá většina je součástí Zadávací dokumentace, zrušeno a nahrazeno tzv. přerušením práce, přičemž každé přerušování kratší než 16 min. je pracovní dobou a započítává se do přímého výkonu řidiče. Jakým způsobem stanovil Zadavatel, že čekání je odměňováno cca polovinou částky za výkon? Proč není tato závazná dohoda pro dopravce respektována ze strany zadavatele?

ODPOVĚĎ 13

Tazatel se odvolává na dohodu jmenovaných sociálních partnerů. Tato dohoda má podobu dodatku ke kolektivní smlouvě vyššího stupně na roky 2013 - 2016 a časově tedy nespadá do doby plnění Smlouvy, které je předmětem tohoto zadávacího řízení.

Pro účely nacenění zakázky byl Zadavatelem vybrán model současného způsobu úhrady, kdy řidiči nevykonávají přímou práci mezi spoji (V Nařízení vlády č. 589/2006 Sb. nazývaném čekání, v uvedeném dodatku kolektivní smlouvy nazývaném přerušením práce), a to ve výši 50,-Kč/hodinu. Tato poskytovaná náhrada je přibližně polovinou hodnoty odměny za přímou práci řidičů (u různých dopravních společností je tento poměr mírně odlišný). Přesnější vyjádření vztahu mezi přímým pracovním dopravním výkonem a ostatními pracovními výkony za stávajícího legislativního stavu dle Zadavatele není možné.

DOTAZ 14

PŘÍLOHA Č. 2 SMLOUVY O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH („SMLOUVY“) PRAVIDLA PRO VÝPOČET A AKTUALIZACI CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU

Zadavatel v poznámkách v závěru přílohy č. 2 ve třetí odrážce uvádí:

„Změny Ceny dopravního výkonu v důsledku změn ceny pohonných hmot jsou uvažovány a budou prováděny pouze podle změn ceny motorové nafty tak, jak je uvedeno v této příloze Smlouvy. Nákladem určujícím pro výchozí Cenu dopravního výkonu je tedy u ceny pohonných hmot pouze cena motorové nafty a nikoli CNG (Objednatel pohon na CNG umožňuje, ale nepožaduje). Změna Ceny dopravního výkonu v důsledku změny spotřební daně u CNG či jiného druhu paliva (s výše uvedenou výjimkou pro motorovou naftu) proto nebude možná a případná žádost dopravce o úpravu Ceny dopravního výkonu z takového důvodu nebude akceptována.“

Toto ustanovení považujeme za zcela neurčité, vysvětlíte varianty, které mohou nastat, zejména v případě, že bude dopravce používat vozidla na jakýkoliv jiný pohon než je motorová nafta.

ODPOVĚĎ 14

Zadavatel považuje ustanovení za jednoznačné. Pokud se dopravce rozhodne používat vozidla na jiný pohon než je nafta, bude to jeho podnikatelské rozhodnutí. Některé druhy pohonných hmot lze nakoupit za nižší cenu než naftu, ovšem za cenu dodatečných investic nebo vyšších investic do nových vozidel. Výhodnost takové investice se může (ale také nemusí) projevit v čase. Rizika nenese Zadavatel, ale dopravce, který o takové investici rozhodne. V případě výhodnosti takové investice je celý profit ziskem dopravce (a naopak). Zadavatel bude ve všech uvedených případech hradit kompenzaci odpovídající výši ceny dopravního výkonu zajišťovanými příslušnými kategoriemi vozidel s aktualizací vztaženou k ceně paliva motorová nafta.

DOTAZ 15

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK

Zadavatel v čl. 4.2. uvádí:

„Koordinátor stanovuje způsob přerozdělení vybraného jízdného (dále jen „tržby“) mezi dopravce zapojené do IDS ZK. Na základě podílu služeb dopravní obslužnosti skutečně poskytnutých v příslušném období jednotlivými dopravci provádí každoměsíčně výpočet rozúčtování tržeb a finančního vyrovnání karetního systému v souladu s článkem 4.3. této Smlouvy a stanovuje formou písemné instrukce povinnost Dopravci odeslat příslušnou část tržeb ostatním dopravcům včetně stanovení způsobu účetního postupu pro přeúčtování služeb s uvedením bankovních spojení (bankovních účtů) jednotlivých dopravců zapojených do IDS ZK.“

Zadavatel v čl 4.3. v první větě uvádí:

„Koordinátor prostřednictvím CC KOVED provádí každoměsíčně finanční vyrovnání za transakční údaje z Odbavovacích systémů dopravců, za účelem zúčtování plateb v systému jednotné bezkontaktní čipové karty u všech participujících dopravců či vydavatelů karet podle těchto základních podmínek:...”

Máme rozumět první části věty čl. 4.3., tj. tomu, že „Koordinátor prostřednictvím CC KOVED provádí každoměsíčně finanční vyrovnání...” stejně jako části druhé věty čl. 4.2., tj. tak, že Koordinátor prostřednictvím CC KOVED provádí každoměsíčně výpočet finančního vyrovnání...?

ODPOVĚĎ 15

Ano, uchazeč rozumí ustanovení čl. 4.3 Smlouvy o přistoupení k IDS správně. Nedopatřením (administrativní chybou) došlo v čl. 4.3 k neúmyslnému vypuštění části textu „výpočet rozúčtování tržeb a“. První věta čl. 4.3 tak správně zní:

„Koordinátor prostřednictvím CC KOVED provádí každoměsíčně výpočet rozúčtování tržeb a finančního vyrovnání za transakční údaje z Odbavovacích systémů dopravců, za účelem zúčtování plateb v systému jednotné bezkontaktní čipové karty u všech participujících dopravců či vydavatelů karet podle těchto základních podmínek: ...“

Zadavatel v rámci těchto dodatečných informací poskytuje uchazečům upravené, a pro zpracování nabídky závazné znění dokumentu Závazný návrh smlouvy o přistoupení k IDS ZK. V tomto dokumentu byla provedena výše uvedená úprava. Tento dokument tvoří přílohu těchto dodatečných informací.

DOTAZ 16

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 5. PROVOZ ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU

Zadavatel v odst. 5.1. písm. (ii) uvádí:

„vybavit Odbavovací systém příslušným SW vybavením (SW aplikací), umožňujícím jeho bezproblémový provoz v souladu s touto Smlouvou a jejími přílohami, následně provádět pravidelnou aktualizaci SW aplikace Odbavovacího systému ve vozidlech určených k plnění Smlouvy o veřejných službách, a to po celou dobu platnosti Smlouvy o veřejných službách“

Co konkrétně má Zadavatel na mysli požadavkem „následně provádět pravidelnou aktualizaci SW“? Jedná se např. o aktualizace vzniklé na základě úpravy požadavků Zadavatele nad rámec požadavků pro výchozí stav plnění zakázky? Případně jaké aktualizace má Zadavatel na mysli? Jak budou hrazeny náklady na tyto aktualizace? Mají být již součástí nabídkové ceny?

ODPOVĚĎ 16

Odbavovací zařízení Dopravce musí být vybaveno takovými funkcionalitami a SW aplikací, aby splňovalo požadavky uvedené ve Smlouvě o přistoupení k IDS ZK a jejích přílohách. Zadavatel má pravidelnou aktualizaci SW aplikace na mysli to, aby Dopravce udržoval ve všech svých odbavovacích zařízeních aktuální verze SW aplikace. Dopravce by se měl vyvarovat např. používání stejných typů odbavovacích zařízení s odlišnými verzemi SW aplikace, kdy by mohlo v provozu docházet k odlišnému chování dotčených odbavovacích zařízení.

V případě, že bude v průběhu platnosti Smlouvy o přistoupení k IDS ZK zapotřebí změnit (upravit) SW aplikaci na základě požadavků Koordinátora, změny Smlouvy o přistoupení k IDS ZK nebo změnou příloh Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, budou náklady na takovéto prokazatelné změny v SW aplikaci Dopravci hrazeny dle čl. 10.9. Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

DOTAZ 17**SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 5. PROVOZ ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU**

Zadavatel v odst. 5.3. uvádí:

„Dopravce je povinen před Zahájením provozu na vlastní náklady zajistit a nainstalovat do odbavovacích zařízení SIM karty pro datové přenosy, zajistit a zabezpečit kompatibilitu těchto SIM karet s Odbavovacím systémem. V průběhu plnění této Smlouvy je pak Dopravce povinen evidovat vazbu mezi číslem SIM karty, odbavovacím zařízením a vozidlem. Výměnu SIM karty nebo odbavovacího zařízení je Dopravce povinen oznámit neprodleně Koordinátorovi. Dopravce bere na vědomí, že veškeré náklady spojené se SIM kartou a jejím používáním jdou k tíži Dopravce.“

Můžeme rozumět požadavku na neprodlené oznámení výměny SIM karty nebo odbavovacího zařízení Koordinátorovi tak, že bude splněn zasláním dat v rámci nepřetržitého poskytování informací a dat z vozidel v souladu s čl. 7. odst. 7.1. a 7.5. Smlouvy o přistoupení k IDS ZK?

ODPOVĚĎ 17

Nikoliv, články 7. odst. 7.1. a 7.5. Smlouvy o přistoupení k IDS ZK se na oznámení výměny SIM karty nebo odbavovacího zařízení nevztahují. Dopravce je povinen oznámit výměnu SIM karty nebo odbavovacího zařízení neprodleně Koordinátorovi samostatně, a to pomocí e-mailu nebo telefonicky.

Povinnost oznámení výměny odbavovacího zařízení vyplývá také ze článku 1.1 odst. c), přílohy č. 8 Centrální dispečink Zlínského kraje, Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, kde se uvádí následující:

„při změně jakéhokoli údaje z databáze číselníků vozidel v aplikaci MPVDesktop, upravit databázi vzdáleně přístupem do MPVDesktop a současně nahlásit každou takovou změnu Koordinátorovi, a to ve lhůtě jednoho (1) dne od okamžiku, kdy taková změna nastala.“

Součástí databáze číselníků vozidel je mimo jiné údaj o číselné identifikaci odbavovacího zařízení, tzv. číslo IMEI, přesněji IMEI modemu, který je integrován do odbavovacího zařízení a slouží ke komunikaci odbavovacího zařízení s CED a CC KOVED.

DOTAZ 18

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 6. JÍZDNÍ DOKLADY, KARTA IDS ZK
Zadavatel v odst. 6.2. písm. (iii) uvádí:

„na všech linkách provozovaných dle Smlouvy o veřejných službách a této Smlouvy uznávat vzájemně jízdní doklady IDS ZK vydané ostatními dopravci zajišťujícími veřejnou osobní dopravu v rámci IDS ZK, jakož i jakékoliv jiné jízdní doklady, jejichž povinné uznávání Dopravcem na linkách provozovaných dle Smlouvy o veřejných službách a této Smlouvy je Koordinátor oprávněn Dopravci jednostranně stanovit“

Jaké jiné jízdní doklady má Zadavatel konkrétně na mysli? Bude jejich uznávání souviset s požadovanou aktualizací SW (viz čl. 5, odst. 5.1., písm. (ii) Smlouvy o přistoupení k IDS ZK)? Jak budou hrazeny náklady na tyto aktualizace?

ODPOVĚĎ 18

Jízdní doklady uznávané v rámci IDS ZK budou uvedeny v Tarifu IDS ZK a Přílohách Tarifu IDS ZK, které schvaluje Zadavatel. V průběhu platnosti Smlouvy o přistoupení k IDS ZK může dojít ze strany Koordinátora ke změně těchto dokumentů. Pokud v důsledku takové změny vznikne potřeba úpravy SW aplikace, bude postupováno podle čl. 5.1. písm. (ii) a pokud to bude důvodné, případně též podle čl. 10.9 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

DOTAZ 19

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 6. JÍZDNÍ DOKLADY, KARTA IDS ZK
Zadavatel v odst. 6.4. uvádí:

„Koordinátor pro Dopravce zabezpečuje nahrání datové struktury Karet IDS ZK, zejména pak dopravní aplikace a aplikace elektronické peněženky a dále poskytne Dopravci design karty ve vektorovém formátu pro potřeby výroby karty. Vzor designu Karty IDS ZK se nachází v dokumentu Karta IDS ZK, který tvoří přílohu této Smlouvy.“

Jaké aplikace má Zadavatel na mysli „dopravními aplikacemi“?

ODPOVĚĎ 19

Zadavatel uvádí, že popis a procesy dopravních aplikací jsou uvedeny v přílohách Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

Pro upřesnění zadavatel uvádí, že dopravními aplikacemi Karty IDS ZK jsou myšleny aplikace Personalizační, Průkazy/Benefity, Jízdenky IDS, které jsou dále specifikovány v dokumentu Příloha č. 5 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (P41_Příl 5 Karta IDS ZK).

DOTAZ 20

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 6. JÍZDNÍ DOKLADY, KARTA IDS ZK
Zadavatel v odst. 6.5. uvádí:

„Koordinátor je oprávněn Dopravci v průběhu trvání této Smlouvy závazně stanovit povinnost uznávání elektronických peněz nahrených i na dalších bezkontaktních čipových kartách vydávaných mimo IDS ZK, Dopravce je v takovém případě povinen takový požadavek akceptovat.“

Jaké další bezkontaktní čipové karty vydávané mimo IDS ZK má Zadavatel konkrétně na mysli? Bude uznávání elektronických peněz nahrených na nich souviset s požadovanou

aktualizací SW (viz čl. 5, odst. 5.1., písm. (ii) Smlouvy o přistoupení k IDS ZK)? Jak budou hrazeny náklady na tyto aktualizace?

ODPOVĚĎ 20

Bezkontaktní čipové karty uznávané v rámci IDS ZK budou uvedeny v Tarifu IDS ZK a SPP IDS ZK. V průběhu platnosti Smlouvy o přistoupení k IDS ZK může dojít ze strany Koordinátora ke změně těchto dokumentů. Pokud v důsledku takové změny vznikne potřeba úpravy SW aplikace, bude postupováno podle čl. 5.1. písm. (ii) a pokud to bude důvodné, případně též podle čl. 10.9 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

DOTAZ 21

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 10. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI STRAN

Zadavatel v odst. 10.3. uvádí:

„Dopravce je povinen poskytnout Koordinátorovi veškerou potřebnou součinnost při přípravě a vydání tištěné podoby jízdních řádů, Tarifu IDS ZK a Smluvních přepravních podmínek, a to zejména při přípravě grafických materiálů a při dalších činnostech týkajících se informování cestujících a je povinen zajistit distribuci tištěné podoby jízdních řádů ve svých informačních kancelářích v souladu s pokyny Koordinátora.“

Lze tomuto požadavku rozumět tak, že veškerá potřebná součinnost je součinností, která bude pro dopravce znamenat vynaložení dalších nákladů? Například hrazení služeb grafického studia při přípravě grafických materiálů? Jak budou hrazeny takové případné náklady?

ODPOVĚĎ 21

Požadovaná součinnost dle čl. 10.3. Smlouvy o přistoupení k IDS ZK bude zahrnovat zejména povinnost poskytnout koordinátorovi potřebné podklady, loga dopravce, apod. pro přípravu grafických materiálů, stejně jako poskytnout informace cestujících a distribuci tiskovin v informačních kancelářích a případně též ve vozidlech, apod. - dopravci tak další náklady, jako například náklady na hrazení služeb grafického studia, nevzniknou.

Zadavatel k vysvětlení problematiky dále uvádí odkaz na Čl. 10.1 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, kde je uvedeno:

„Koordinátor z pohledu provozní činnosti (zabezpečení všech funkcionalit IDS ZK) dále zajišťuje zejména následující činnosti:

- (ii) příprava regionálních jízdních řádů IDS ZK do tiskové podoby a zajištění jejich následného tisku v papírové podobě s jednotnou grafickou úpravou v rozsahu dle očekávané poptávky cestujících, zejména k datům celostátních změn jízdních řádů,
- (iv) příprava a předání Tarifu IDS ZK a Smluvních přepravních podmínek IDS ZK Dopravci v elektronické podobě,
- (v) zpracování aktuálního znění Smluvních přepravních podmínek IDS ZK a Tarifu IDS ZK a jejich předání Dopravci v elektronické podobě spolu s výzvou k jejich vyhlášení v dostatečném předstihu před plánovaným datem účinnosti jejich změn,“.

DOTAZ 22

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 10. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI STRAN

Zadavatel v odst. 10.5. uvádí:

„Dopravce výslovně souhlasí s přístupem Koordinátora ke všem informacím získaným Odbavovacím systémem o výkonech, které jsou předmětem Smlouvy o veřejných službách.“

Co má Zadavatel na mysli pojmem „výkony“ v případě informací, které o nich mají být získány Odbavovacím systémem?

ODPOVĚĚ 22

Jedná se o výkony, které jsou předmětem Smlouvy o veřejných službách, tj. fakticky o dopravní výkon. Koordinátor tak má mít na základě dotčeného článku 10.5. Smlouvy o přistoupení k IDS přístup ke všem informacím (a dopravce mu takový přístup musí umožnit), které budou získány Odbavovacím systémem při zajišťování dopravních výkonů dopravcem dle Smlouvy o veřejných službách.

DOTAZ 23

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 10. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI STRAN

Zadavatel v odst. 10.8. uvádí:

„Dopravce i Koordinátor se zavazují při poskytování služeb postupovat s veškerou odbornou péčí a dodržovat všechny právní předpisy vztahující se k poskytovaným službám. V případě jejich porušení vzniká Koordinátorovi nárok na náhradu škody způsobené porušením těchto povinností. Dopravce neodpovídá za případnou škodu, která bude způsobena tím, že se řídil výslovnými pokyny Koordinátora, nebo tím, že mu Koordinátor předal chybné, nepřesné či neúplné podklady.“

Jakým způsobem Zadavatel (případně Koordinátor) fakticky a právně zajistí, že se Dopravce zproští zodpovědnosti za škody způsobené tím, že se řídil výslovnými pokyny Koordinátora, nebo tím, že mu Koordinátor předal chybné, nepřesné či neúplné podklady? Vyplývá z tohoto ustanovení Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, že Koordinátor má nárok na náhradu škody, Dopravce však nikoliv?

ODPOVĚĚ 23

Je na dopravci, aby prokázal, že případná škoda vzniklá Koordinátorovi v důsledku porušení právních předpisů či nedodržení odborné péče na straně dopravce, byla způsobena v důsledku nevhodných pokynů Koordinátora, nebo tím, že mu Koordinátor předal chybné, nepřesné či neúplné podklady. Případné nároky stran vyplývající z příslušných právních předpisů nejsou ustanovením citovaného článku Smlouvy o přistoupení k IDS ZK dotčeny.

DOTAZ 24

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 10. DALŠÍ PRÁVA A POVINNOSTI STRAN

Zadavatel v odst. 10.10. uvádí:

„Smluvní strany se dohodly a berou na vědomí, že Koordinátor je oprávněn kteroukoliv z příloh této Smlouvy, po dobu trvání Smlouvy kdykoliv aktualizovat. Aktualizované znění těchto příloh je pro Dopravce závazné od okamžiku jejich doručení Dopravci ze strany Koordinátora. Dopravce je povinen takovou změnu těchto příloh bez dalšího akceptovat. Všechny případně vzniklé nové náklady přímo spojené s takovouto změnou budou hrazeny dle článku 10.9. této Smlouvy.“

Lze tomuto ustanovení rozumět tak, že Dopravce je povinen změnu příloh ze strany Koordinátora akceptovat bez možnosti se k přílohám, či změnám příloh vyjádřit, a to zejména z hlediska provozního, faktického, legislativního, či z hlediska ekonomické výhodnosti?

ODPOVĚĎ 24

Ano, uchazeč vykládá ustanovení dotčeného článku správně. Zadavatel však doplňuje, že text uvedeného článku nebrání dopravci případné připomínky k zamýšleným změnám příloh kdykoliv vznést. Je navíc v zájmu samotného zadavatele či koordinátora zamýšlené změny (především závažnějšího charakteru) s dopravcem předem konzultovat (např. pro účely zjištění realizovatelnosti, nákladnosti, časové náročnosti, apod.).

DOTAZ 25

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 11. NÁKLADY NA PROVOZ IDS

Zadavatel v čl. 11.1. uvádí:

„Náklady na provoz IDS představují paušální kompenzaci nákladů vznikajících Koordinátorovi při zajišťování činností dle této Smlouvy. Výše nákladů na provoz za rok Koordinátora je stanovena v příloze 1 Smlouvy o veřejných službách – výše obligatorních nákladů na provoz IDS.“

Jakým způsobem byly tyto náklady vypočteny? Budou tyto náklady v průběhu plnění zakázky konstantní, či budou podléhat dalšímu vývoji?

ODPOVĚĎ 25

Jak je uvedeno v článku 11.1. Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, výše nákladů na provoz za rok Koordinátora je stanovena v příloze 1 Smlouvy o veřejných službách a odpovídá tak výši obligatorních nákladů na provoz IDS ve výchozím stavu. To odpovídá skutečnosti, že v obligatorních nákladech nejsou v okamžiku výpočtu nabídkové ceny (a tedy ani v okamžiku podpisu Smlouvy o veřejných službách obsahující přílohu č. 1) zahrnovány náklady na mýtné (které jsou jinak také součástí obligatorních nákladů), resp. náklady na mýtné jsou pro tyto účely počítány v nulové výši (viz též příloha č. 5 zadávací dokumentace a příloha č. 2 Smlouvy o veřejných službách). Výše nákladů na provoz IDS bude po celou dobu plnění veřejné zakázky pro každou oblast neměnná (žádný z dokumentů zadávací dokumentace neobsahuje mechanismus změny či aktualizace obligatorních nákladů, resp. nákladů na provoz IDS). Zadavatel nad rámec uvedeného doplňuje, že tyto náklady mají na ekonomiku dopravce zcela neutrální vliv.

DOTAZ 26

SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 12. TESTOVACÍ PROVOZ

Zadavatel v čl. 12.3. pod písm. (vi) uvádí:

„Nejpozději v den zahájení Testovacího provozu je Dopravce povinen předat Koordinátorovi alespoň 1 ks revizorské čipové karty, která bude sloužit k testování a kontrole funkčnosti Testovacího zařízení“

Má Zadavatel na mysli „revizorskou čipovou kartou“ speciální kartu, odlišnou od ostatních karet, které je Dopravce povinen vydávat? Jakou specifikaci, případně funkcionalitu má tato karta mít?

ODPOVĚĎ 26

Zadavatel pro upřesnění uvádí, že revizorskou čipovou kartou má na mysli běžně vydávanou přenosnou Kartou IDS ZK dle specifikací uvedených v příloze č. 5 Karta IDS ZK, Smlouvy o přistoupení k IDS ZK. Po předání této karty (karet) v souladu s článkem 12.3. písm. (vi) se jejím vlastníkem stane Koordinátor (karta/karty jsou mu v souladu s uvedeným článkem darovány/předány bezúplatně).

DOTAZ 27**SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 12. TESTOVACÍ PROVOZ**

Zadavatel v čl. 12.11. v poslední odrážce uvádí:

„Odmítnutí Karty IDS ZK uvedené na Blacklistu - V rámci testů bude předložen Dopravci Blacklist uložený na USB flash disku. Dopravce nahraje Blacklist do Testovacího zařízení. V dalším kroku bude přiložena k zařízení Karta IDS ZK, pro kterou bude v Blacklistu záznam. Karta IDS ZK zapsaná na Blacklistu musí být Testovacím zařízením odmítnuta – nesmí se na ni provést žádný zápis.“

Požadavkem „nesmí se provést žádný zápis“ má Zadavatel na mysli i takový zápis, který by uchoval informaci o tom, že proběhl pokus kartu použít (zneužít)?

ODPOVĚĎ 27

Zadavatel uvádí, že popis a procesy spojené s Kartou IDS ZK jsou uvedeny v přílohách Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

Pro upřesnění zadavatel uvádí, že dle čl. 1.1 přílohy č. 6 Procesy IDS ZK, Smlouvy o přistoupení k IDS ZK má být karta, která je na Blacklistu, po přiložení odmítnuta a dále se s ní nepracuje, tedy nezapisuje se na ní žádná informace, ani o tom, že je karta blokována. Informace, že je karta blokována je uložena na Blacklistu, není potřeba ji zapisovat na kartu. Zapisovat pokus o použití karty na samotnou kartu není významné, protože ji již nemusí vlastnit původní majitel, např. v případě ztráty a v systému se znovu již nemusí objevit.

DOTAZ 28**SMLOUVA O PŘISTOUPENÍ K IDS ZK, čl. 18.****ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

Zadavatel v čl. 18.4. uvádí:

„Dopravce je oprávněn se k zamýšleným změnám písemně vyjádřit, a to ve lhůtě 10 pracovních dní od předložení návrhu změn. Koordinátor je povinen se s připomínkami Dopravce vypořádat (tj. zohlednit je v návrhu změn, popř. zdůvodnit proč nebyly zohledněny). Připomínky Dopravce, které případně upozorňují na právní či faktickou nemožnost navrhovaných změn, je Koordinátor povinen do návrhu změn zapracovat. Následně Koordinátor zpracuje (při respektování pravidel výše) připomínky a návrhy Dopravce a následně Dopravci oznámí závazný požadavek na příslušnou změnu dokumentů. Změna je vůči Dopravci účinná dnem účinnosti změny příslušného dokumentu stanoveným Koordinátorem. Nové znění příslušného dokumentu nemá zpětnou účinnost.“

Zadavatel nedává Dopravci možnost se také vyjádřit k ekonomické výhodnosti (a to jak z hlediska Zadavatele, tak z hlediska Dopravce). Toto ustanovení nekoresponduje s ustanoveními, kde je dopravce povinen akceptovat úkony Zadavatele, či Koordinátora tzv. „bez dalšího“. Vysvětlíte tento rozpor.

ODPOVĚĎ 28

Ustanovení článku 18.4 Smlouvy o přistoupení k IDS se vztahuje systematicky, logicky i gramaticky pouze k textu předchozího článku 18.3, podle něhož je Koordinátor nebo Objednatel oprávněn změnit nebo upravit Tarif IDS ZK, Smluvní přepravní podmínky IDS ZK, případně další relevantní dokumenty. Čl. 18.4 (ve spojení s článkem 18.3) proto není v rozporu s jinými články smlouvy (např. čl. 10.10, na který uchazeč pravděpodobně poukazuje, je vůči čl. 18.3 a 18.4 ustanovením/pravidlem speciálním).

Pokud jde o ekonomickou nevýhodnost a možnost uchazeče vyjádřit se k takovým změnám, zadavatel odkazuje na odpověď uvedenou již v dodatečných informacích č. 3 (dotaz č. 7).

DOTAZ 29

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK

Zadavatel v čl. 1.1 – Stáří vozidel uvádí:

„Průměrné stáří vozového parku vyjma vozidel standardu IDS ZK 3 (provozní zálohy), který každý dopravce v IDS ZK provozuje, nesmí být dle údajů v technických průkazech vyšší než 6 let. Žádný z turnusově nasazených autobusů, ve standardu IDS ZK 1 a 2, nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let. Žádné vozidlo v provozní záloze, dle standardu IDS ZK 3, nesmí být starší 14 let.“

Od kterého data (kterého údaje) uvedeném v TP vozidla bude stáří vozidla počítáno?

ODPOVĚĎ 29

Stáří vozidla je počítáno podle data uvedeném v 1 sloupci TP (B první registrace vozidla).

DOTAZ 30

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK

Zadavatel v čl. 1.2 – Standard IDS ZK 1 ve třetím odstavci uvádí:

„Vozidla musí být v dobrém technickém stavu a musí splňovat všechny související zákonné normy a musí být v takovém stavu, aby cestující nebyli obtěžováni hlukem, zápachem nebo vibracemi vyššími než je u daného typu vozidla obvyklé.“

Jakým způsobem bude zadavatel posuzovat, nebo s jakými standardy bude porovnávat, zda jsou zápach nebo vibrace vyšší než je u daného typu vozidla obvyklé? Kde jsou údaje o obvyklých hodnotách zápachu a vibrací k dispozici?

ODPOVĚĎ 30

Čichové a hlukové vjemy, případně vibrace mohou ovlivnit významně kulturu cestování. Pro vibrace či zápach není v technických standardech norma, nicméně tyto projevy, pokud jsou nad obvyklou mez, mohou vypovídat o technické závadě. Tyto jevy mohou být do značné míry subjektivní, přesto Zadavatel tuto formulaci použil, aby upozornil dopravce na nutnost sledovat tyto projevy, byť subjektivním posouzením

DOTAZ 31

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.1 Elektronické informační panely nebo tabule

Zadavatel v odstavci - Základní zobrazení uvádí:

- „- statické údaje:
- číslo linky - uvedení posledního trojčíslí licenčního čísla linky, plného textu cílové zastávky ve formátu „obec, část obce, místo“ v horním řádku a vybraných důležitých zastávek v trase linky ve spodním řádku ve formátu „obec, část obce, místo“. Již projeté zastávky na trase spoje se na spodním řádku již nezobrazují. Pokud není název části obce v názvu zastávky obsažen, pak ve formátu „obec, místo“;
- aktuální cílová zastávka spoje - pokud má linka více konečných.
- ostatní údaje - mohou být dynamické:
- výchozí zastávka spoje;
- důležité nácestné zastávky (dle dohody s KOVED).
- Možnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jen části, možnost celoplošného zobrazení - bez rozdělení na segment linky a segment cílové zastávky.“

Zákon č. 111/1994 Sb. – O silniční dopravě upravuje v § 18, pod písm. e) následovně: Dopravce ve veřejné linkové dopravě je povinen e) označit vozidlo příslušné linky názvem cílové zastávky spoje; označení linky, které je stanoveno v rozhodnutí o udělení licence, musí být čitelné i za tmy alespoň na čele vozidla... Není v silách dopravce 100% docílit ustanovení takových podmínek v licencích ze strany Dopravního úřadu, aby byly splněny Zadavatelem požadované podmínky na zobrazování údajů na předních elektronických panelech. Přebírá zadavatel odpovědnost vůči státnímu odbornému dozoru v případě udělení sankce dopravci z titulu nedodržení ustanovení zákona, případně uhradí takto vzniklou škodu dopravci?

ODPOVĚĎ 31

Z žádosti uchazeče není zřejmé, které z požadavků stanovených zadavatelem v článku 1.2.2.1 přílohy č. 5 Smlouvy o veřejných službách - Technické a provozní standardy nebude uchazeč schopen 100% plnit. Pokud uchazeč považuje za problematický (a rozporný se zákonem č. 111/1994 Sb.) požadavek zadavatele uvádět na předním informačním panelu pouze poslední trojčíslí příslušné linky (a nikoliv označení linky, které je stanoveno v rozhodnutí o udělení licence), sděluje zadavatel, že zajistí pro každého vybraného dopravce u příslušného dopravního úřadu vydání licence tak, aby dopravce mohl pro účely zobrazení na informačních panelech užívat provozní označení linky sestávající pouze z posledního trojčíslí. V opačném případě v dostatečném předstihu zajistí změnu Technických a provozních standardů tak, aby k žádnému potenciálnímu rozporu s příslušným právním předpisem nemohlo dojít.

DOTAZ 32

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.2 Akustický elektronický informační systém ve třetím odstavci uvádí:

„Součástí akustického elektronického informačního systému vozidel je i informační systém pro nevidomé, který se skládá z vybavení vozidla přijímačem signálu z osobního vysílače nevidomého a automatického nahlášení čísla linky (poslední trojčíslí licenčního čísla linky) a směru jízdy po vyžádání nevidomým. Řidič vozidla vybaveného akustickým elektronickým informačním systémem je povinen tento systém používat.“

Má Zadavatel na mysli „automatickým nahlášením“ hlášení vně vozidla, nebo uvnitř vozidla, případně vně i uvnitř?

ODPOVĚĎ 32

Zadavatel cílí především na automatické hlášení vně vozidla, které čekajícímu cestujícímu (nevidomému) v případě jeho vyžádání oznámí číslo linky a směr jízdy vozidla (současné hlášení uvnitř vozidla Zadavatel nevyklučuje/neodmítá. Je v každém případě zcela nezbytné, aby byl příslušný informační systém v případě, že je jím vozidlo vybaveno, řidičem aktivován a používán.

DOTAZ 33

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.3 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Zadavatel v prvním odstavci uvádí:

„Vozidla musí být vybavena takovým počtem dveří, aby byla na zastávkách zaručena rychlá výměna cestujících. U autobusů délkové kategorie do 15 metrů se jedná o minimální počet dvou dveří.“

Směrnice EHK OSN č. 107 v čl. 7.6.1.6 uvádí: Dvojdílné provozní dveře se považují za dvoje dveře a dvojdílné nebo vícedílné okno za dvě úniková okna. Má zadavatel na mysli „minimálním počtem dvou dveří“ jedny dvoudílné nebo dvoje dveře ať již jsou jednodílné či dvojdílné?

ODPOVĚĎ 33

Minimálním počtem dvou dveří u autobusů délkové kategorie do 15 metrů Zadavatel rozumí dva nezávislé otvory (minimálně vstup a výstup) bez ohledu na to, zda jsou jednodílné či dvojdílné.

DOTAZ 34

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.3 Dveře vozidla, místa pro kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu

Zadavatel ve druhém odstavci uvádí:

„Šířka dveří musí odpovídat obratu cestujících na zastávkách. U vozidel standardu IDS ZK 1 je minimální šířka předních dveří, u vozidel zařazených do provozu s cestujícími, stanovena na 650 mm a ostatních dveří na 1200 mm. Výjimku tvoří vozidla kategorie M1 a M2, specifikována v kapitole 1.2.1 Kategorie vozidel, u kterých je povolena minimální šířka u

ostatních dveří na 1000 mm. Minimální požadovaná šířka předních dveří se nemění, zůstává 650 mm.“

Zadavatel ve čtvrtém odstavci uvádí:

„Prostor dveří uvnitř vozidla nesmí být zužován vyčnívajícími sedadly nebo jinou součástí vozidla.“

Proč zadavatel zpřísňuje parametry Směrnice EHK OSN č. 107 na šířku dveří?

ODPOVĚĎ 34

Dotaz je irelevantní. Zadavatel má právo požadovat vyšší komfort pro cestující než je platná norma.

DOTAZ 35

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.5 Signalizační zařízení uvnitř vozidla

Zadavatel v poslední větě uvádí:

„...Výjimky z požadovaného počtu schvaluje KOVED.“

Jakým způsobem, či na jakém místě v Zadávací dokumentaci a souvisejících dokumentech je stanoven počet tlačítek signalizačního zařízení, ze kterého schvaluje KOVED výjimky?

ODPOVĚĎ 35

Zadavatel k dotazu uvádí, že poslední věta článku 1.2.2.5 Technických a provozních standardů je reziduem předchozí (předfinální verze Technických a provozních standardů), která obsahovala i konkrétní počty požadovaných tlačítek. Vzhledem k tomu, že zadavatel od stanovení konkrétního počtu tlačítek ve finální verzi dokumentu upustil, je poslední věta článku 1.2.2.5 Technických a provozních standardů „...Výjimky z požadovaného počtu schvaluje KOVED“ zcela irelevantní a nebude k ní přihlíženo.

DOTAZ 36

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.7 Informační piktogramy

Zadavatel pod písm. f uvádí:

„logo Karty IDS ZK (na boku vozidla dle vzoru a rozměrů dodaných společnostmi KOVED, maximálně však do velikosti formátu A4),“

Umístění loga karty na vozidle není součástí Design manuálu. Bude v tomto duchu Design manuál upraven?

ODPOVĚĎ 36

Přesné umístění loga Karty IDS ZK bude vybranému dopravci oznámeno dodatečně, s dodatečným předstihem tak, aby vybraný dopravce mohl připravit vozidla pro plnění veřejné zakázky. Zadavatel nepovažuje informaci požadovanou dopravcem za podstatnou pro přípravu a podání nabídky.

DOTAZ 37

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.10 Klimatická pohoda vozidel

Zadavatel v poslední větě druhého odstavce uvádí:

„...U vozidel umožňujících temperování interiéru odpadním teplem, je řidič povinen toto využívat ke zvýšení tepelné pohody a snížení vlhkosti ve vozidle i v době, kdy dálkové řízení temperování vozidel neumožňuje aktivní temperování.“

K temperování vozidla odpadním teplem se využívá systém topení, který využívá teplo z chladicí kapaliny motoru. Snížení vlhkosti ve vozidle lze dosáhnout použitím klimatizace. Má zadavatel na mysli „snížením vlhkosti ve vozidle“ při temperování interiéru vozidla odpadním teplem nějaké speciální zařízení, o které by bylo toto topení technicky dovybaveno?

ODPOVĚĎ 37

Zadavatel má na mysli běžně používané topení a klimatizaci.

DOTAZ 38

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.10 Klimatická pohoda vozidel

Zadavatel v posledním odstavci uvádí:

„Vozidla nevybavená systémem pro chlazení prostoru pro cestující musí mít minimálně 3 okna s výklopnými nebo posuvnými ventilačními prostory vysokými minimálně 15 cm a délce přes polovinu šířky okna.“

V případě posuvných ventilačních prostorů je požadavek na délku přes polovinu šířky okna technicky nerealizovatelný. Vysvětlete způsob konstrukce posuvných ventilačních prostorů pro splnění této podmínky.

ODPOVĚĎ 38

Zadavatel k dotazu uchazeče upřesňuje, že posuvný ventilační prostor tvoří soustavu, která se sestává z částí pevné a pohyblivé. Obě části této soustavy dohromady musejí mít délku přes polovinu šířky okna. V případě výklopného ventilačního prostoru musí mít výklopná část délku přes polovinu šířky okna.

DOTAZ 39

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.11 Světelná pohoda vozidel

Zadavatel v tomto Čl. uvádí:

„Při jízdě s cestujícími za snížené viditelnosti musí být používáno dostatečné osvětlení prostoru pro cestující (nejlépe se zapnutým hlavním osvětlením), v přestupních zastávkách je hlavní osvětlení zapnuto vždy.“

Použitím hlavního osvětlení v interiéru vozidla se výrazně snižuje výhled řidiče z vozidla přes přední sklo z důvodu odrazu tohoto světla od předního skla. Požadujeme, aby tato podmínka byla upravena v zájmu bezpečnosti silničního provozu.

ODPOVĚĎ 39

Zadavatel dle citovaného článku neukládá Dopravci povinnost použít vždy osvětlení prostoru pro cestující pomocí hlavního osvětlení, jedná se pouze o jednu z variant. Za snížené viditelnosti je tedy řidič oprávněn použít takové osvětlení, které odpovídá zajištění bezpečného výhledu z vozidla. Hlavní osvětlení musí být vždy zapnuto pouze při zastavení v přestupních zastávkách.

DOTAZ 40

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.2.2.15 Internetová konektivita

Zadavatel v tomto článku uvádí:

„Všechna nová vozidla, tzn. vozidla pořízena po podpisu Smlouvy o veřejných službách, musí být vybavena takovým zařízením, které umožní cestujícím připojení ke zveřejněnému SSID v konkrétním vozidle pomocí technologie Wi-Fi a využít tak možnost konektivity do internetu. Tento Wi-Fi signál nebude zabezpečen heslem ani šifrováním. Musí být také zajištěno, aby ve vozidle mohlo být bez problému připojeno k internetu pomocí sítě Wi-Fi nejméně 10 cestujících a to zdarma.“

Zadavatel požaduje, aby bylo připojeno nejméně 10 cestujících. Požadavek, aby nebyl signál Wi-Fi zabezpečen heslem ani šifrováním však v technickém důsledku znamená, že se prostřednictvím tohoto signálu mohou připojit i jiní občané v blízkosti vozidla, ti, kteří nebudou cestujícími. Definujte standard připojení „bez problému“.

ODPOVĚĎ 40

Tomu, že k WIFI autobusu se mohou připojit i občané, kteří nejsou cestujícími nelze zabránit a Zadavatel to ani neočekává. Bezproblémovým připojením se rozumí, že k jednomu zařízení se současně připojí min. 10 účastníků a že zařízení umožní přístup k internetu rychlostí odpovídající nejvýkonnějšímu pásmu rychlosti poskytovaného operátorem v aktuálním místě.

DOTAZ 41

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.3.2 Zadní elektronický informační panel nebo tabule

Zadavatel v tomto článku v první větě uvádí:

„V případě zařazení vozidla linkové dopravy do Standardu IDS ZK 2, je požadováno vybavit toto vozidlo funkčním osvětleným elektronickým informačním panelem (lze také použít informační tabuli), umístěným v zadním okně přednostně vpravo při pohledu z vnějšku vozidla, ve směru jízdy...“

Má zadavatel v tomto případě „informační tabulí“ na mysli informační tabuli uvedenou v SEZNAMU POUŽITÉ TERMINOLOGIE A ZKRATEK pod jedenáctou odrážkou „Informační tabule je panel umístěný na označníku zastávky obsahující jízdní řády zastavujících linek a další informace.“? Pokud ne o jakou informační tabuli se v tomto případě bude jednat?

ODPOVĚĎ 41

Zadavatel v případě uvedeném v čl. 1.3.2. přílohy č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících - Technické a provozní standardy nemá na mysli „Informační tabuli“ uvedenou v Seznamu použité terminologie a zkratk (ta se zjevně vztahuje k označnickům a jejich vybavení).

V uchazečem zmíněném případě je nutné pod pojmem „informační tabule“ rozumět pevnou plochu, na které bude staticky zobrazena požadovaná informace dle požadavků uvedených v Technických a provozních standardech a již lze v případě zařazení vozidla do Standardu IDS ZK 2 použít namísto osvětleného elektronického informačního panelu.

DOTAZ 42

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 1 STANDARDY VOZIDEL IDS ZK, Čl. 1.2.2 Vybavení vozidla dle základního standardu IDS ZK 1, čl. 1.5 Doplnkový standard „bezbariérovost“ („B“)

Zadavatel ve třetím a čtvrtém odstavci tohoto článku uvádí:

„Vozidlo musí umožňovat nástup, přepravu a výstup cestujících na elektrickém invalidním vozíku nebo elektrické tříkolce pro invalidy. V každém vozidle musí být alespoň 1 místo vyhrazené pro invalidní vozík. Aspoň u jedné dveří musí být nástup možný z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody.

Vozidlo vybavené zvedací plošinou nebo výklopnou plošinou, které neumožňuje nástup z úrovně komunikace bez nutnosti překonání schodů, tento standard nesplňuje.“

Převážná část zastávek příměstské veřejné autobusové dopravy v ČR není uzpůsobena bezbariérovému nástupu cestujících. Obdobná situace je i ve Zlínském kraji. Toto znamená, že všechna vozidla budou muset splňovat podmínku Zadavatele umožnění nástupu z úrovně komunikace. Byli jsme přítomni testu nástupu cestujícího na invalidním vozíku do plně nízkopodlažního vozidla s výklopnou plošinou z úrovně komunikace. Díky váze a výkonu elektromotoru vozíku nebyl tento test úspěšný. Znamená podmínka stanovená Zadavatelem v Čl. 1.5 Technických a provozních standardů, že zadavatel požaduje všechna vozidla vybavená hydraulickou, či elektrickou zvedací plošinou?

ODPOVĚĎ 42

Zadavatel ponechává na uchazeči, jakým způsobem splní jeho požadavek na bezbariérovost vozidel popsany v čl. 1.5 Přílohy č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících - Technické a provozní standardy. Zájmem zadavatele je umožnit na vybraných spojích nástup, přepravu a výstup cestujících na elektrickém invalidním vozíku nebo elektrické tříkolce pro invalidy bez ohledu na to, zda je zastávka upravena jako bezbariérová či nikoliv. Zadavatel připomíná, že vybraný dopravce bude povinen vybavit odpovídajícím způsobem vozidla pouze v počtu odpovídajícím závazku dopravce stanovenému (nabídnutému) v příloze č. 6 Smlouvy o veřejných službách - „Souhrnná tabulka náběhu plnění doplňkových standardů“.

DOTAZ 43

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 5 STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ, Čl. 5.6 Požadavky na informační kanceláře dopravce

Zadavatel v tomto článku uvádí:

„ad Kategorie A:

Provozní doba 60 hodin za týden, kdy týden začíná v pondělí a končí nedělí, tzn. 7 dní. Z toho musí být informační kancelář této kategorie v provozu alespoň 3 dny do 18:00 hod., 2 dny od 6:00 hod., v sobotu dopoledne a neděli odpoledne. Tato informační kancelář se musí nacházet v místě příslušného autobusového nádraží/autobusové stanice/dopravního terminálu nebo nejvýše 200 metrů od příslušného autobusového nádraží/autobusové stanice/dopravního terminálu.

a

ad Kategorie B:

Provozní doba 40 hodin za týden, kdy týden začíná v pondělí a končí pátkem, tzn. 5 dní. Z toho musí být informační kancelář této kategorie v provozu alespoň 2 dny do 18:00 hod. a 2 dny od 6:00 hod. Tato informační kancelář se musí nacházet v místě autobusové stanice/dopravního terminálu nebo nejvýše 300 metrů od příslušné autobusové stanice/dopravního terminálu.“

Požadavek Zadavatele na umístění informačních kanceláří v místě autobusové stanice/dopravního terminálu nebo nejvýše 200 metrů, případně 300 metrů od příslušného autobusového nádraží/autobusové stanice/dopravního terminálu považujeme pro dopravce za diskriminační. Ze strany dopravce nelze ve lhůtě pro podání nabídek objektivně zjistit a zahrnou náklady na provoz informačních center do nabídkové ceny. Navrhujeme, aby informační kanceláře zřídil a provozoval Zadavatel na své náklady, např. prostřednictvím KOVED.

ODPOVĚĎ 43

Zadavatel nepovažuje namítaný požadavek za diskriminační. Náklady na zřízení a provoz informační kanceláře je povinen zohlednit každý dopravce (uchazeč) bez rozdílu, a to v souladu s požadovaným umístěním, kategorií a požadovanou dobou provozu.

Stejně tak zadavatel odmítá požadavek uchazeče na to, aby informační kanceláře provozoval koordinátor na své náklady, toto bude povinností vybraných dopravců. Čas na posouzení/zjištění nákladů na provoz informačních kanceláří považuje zadavatel za dostatečný.

DOTAZ 44

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících Technické a provozní standardy Čl. 5 STANDARD DOPRAVNÍCH VÝKONŮ, Čl. 6.3 Školení personálu

Zadavatel v tomto článku uvádí:

„Doprovce je povinen určit zodpovědné osoby, které budou ze strany KOVED proškoleny ze znalostí Tarifu IDS ZK a příslušných předpisů. Tyto proškolené osoby poté budou mít povinnost proškolit a přezkoušet servisní personál příslušného dopravce. Dále bude proškolení určených zodpovědných osob probíhat minimálně jedenkrát za období dvou let a při zásadních změnách Tarifu IDS ZK či dotčených předpisů.“

Je správný náš předpoklad, že náklady na školení určených zodpovědných osob jsou zahrnuty v Obligatorních nákladech (O_N) v položce 3. b. Náklady na provoz IDS (I_{DS})?

ODPOVĚĎ 44

Náklady na realizaci popsaných školení odpovědných osob nese KOVED, pro dopravce bude poskytováno bezplatně. Zadavatel však doplňuje, že případné náklady spojené se zajištěním účasti určené osoby dopravce na školení (např. náklady na cestovné a stravné) jsou nákladem dopravce, dopravce je hradí sám.

DOTAZ 45

Z přílohy č. 6 zadávací dokumentace vyplývá, že cena dopravního výkonu pro účely nabídkové ceny má být kalkulována podle dopravního výkonu dle modelových oběhů a referenčních jízdních řádů.

V této souvislosti uchazeč upozorňuje na zásadní nesoulad mezi referenčními jízdními řády a modelovými oběhy. Modelové oběhy, které jsou součástí zadávací dokumentace, jsou zpracovány pouze pro období dnů školního vyučování. Z referenčních jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace, však vyplývá, že ve dnech školních prázdnin dochází k podstatným omezením provozu některých spojů, která mají zásadní vliv na oběhy vozidel. Jelikož zadavatel v rámci zadávací dokumentace stanovil, že oběhy vozidel bude zpracovávat Koordinátor a že Dopravce bude povinen takto zpracované oběhy dodržovat, je naprosto nezbytné předložit v rámci zadávací dokumentace modelové oběhy pro dny školních prázdnin, aby mohli uchazeči správně zkalkulovat své nabídky, především ve vztahu k potřebnému počtu autobusů a řidičů v období školních prázdnin, k nákladům na režijní jízdy za účelem provozního ošetření mezi počátečními a koncovými místy oběhů a provozními depy, atd.

Z výše uvedených důvodů proto uchazeč žádá zadavatele, aby doplnil zadávací dokumentaci o oběhy vozidel, které jsou podle zadávací dokumentace závazné pro Dopravce, a to pro zajištění provozu v období pracovních dnů a víkendů o školních prázdninách.

ODPOVĚĎ 45

Zadavatel je přesvědčen, že poskytl uchazečům všechny podstatné a jemu známé údaje ke stanovení nabídkové ceny (resp. Ceny dopravního výkonu). Údaj o konkrétních obězích (např. v době školních prázdnin) není potřebný, protože neobsahuje žádný parametr, který by mohl ovlivnit nabídkovou cenu. V případě modelových oběhů a referenčních jízdních řádů jde navíc pouze o fakticky nezávaznou (orientační) pomůcku uchazečům pro nacenění předmětu veřejné zakázky. Pro následné plnění veřejné zakázky bude relevantní konkrétní dopravní zadání zadavatele (jež se může od modelových oběhů lišit), skutečně realizované výkony dopravce a nabídková cena uchazeče, která se v průběhu plnění Veřejné zakázky bude moci měnit pouze způsoby popsanými ve smlouvě na realizaci VZ.

Zcela nad rámec uvedeného zadavatel doplňuje, že oběhy vozidel ve dnech školního vyučování určí počet a kategorie vozidel v době nejvyšší potřeby. V době školních prázdnin je dopravní obslužnost omezena a zadavatel vytvoří oběhy vozidel dle aktuální potřeby s využitím stávajícího vozového parku.

DOTAZ 46

V návaznosti na dotaz č. 1 (pozn. Zadavatele: na dotaz č. 45 výše (uchazeč uvádí číslo 1, v řazení dotazů těchto dodatečných informací se jedná o dotaz č. 45, uvedený výše)) vznáší uchazeč rovněž dotaz k článku 4.2. zadávací dokumentace, ve kterém zadavatel uvádí, že předmětem veřejné zakázky je dopravní výkon, který má garantován počátek oběhů vozidel. Žádáme zadavatele o potvrzení, že jednotlivé oběhy vozidel budou mít po celou dobu plnění veřejné zakázky garantovány své jednotlivé počátky v místech, která jsou uvedena v modelových obězích. Dále žádáme zadavatele o sdělení, zda jednotlivé oběhy vozidel budou mít po celou dobu plnění zakázky shodná počáteční a koncová místa, tak jak to vyplývá z modelových oběhů, jež jsou součástí zadávací dokumentace. Tyto informace pokládá uchazeč za zásadní, s ohledem na plánování počtu a dislokování svých jednotlivých dep, ve kterých bude provádět provozní ošetření autobusů, a s ohledem na plánování nákladů ne režijní jízdy autobusů z a do těchto provozních dep.

ODPOVĚĎ 46

Oběhy uvedené v zadávací dokumentaci jsou skutečně pouze modelovými oběhy. Ty mohou být v průběhu plnění veřejné zakázky měněny (nastavovány) podle aktuálních potřeb zadavatele jakkoli, resp. pouze s tím omezením, že je garantován jejich počátek a konec ve vybrané oblasti (tak, jak o tom hovoří ZD). Nelze tak garantovat, že počátky a konce modelových oběhů budou totožné s místy počátků a konců oběhů stanovených zadavatelem v modelových obězích.

DOTAZ 47

Z článku 6.1 zadávací dokumentace vyplývá, že uchazeč musí do své nabídkové ceny zahrnout též poplatky za vjezdy na autobusová nádraží a za využití autobusových stání, přičemž riziko změny poplatků za vjezdy na autobusová nádraží a využití autobusových stání nese uchazeč.

Zadavatel v rámci odpovědi na dotaz č. 1 „Dodatečných informací č. 2 k zadávacím podmínkám“ ze dne 14. Srpna t.r. odmítl přenést riziko spojené s náklady za vjezdy na autobusová nádraží a stání na zadavatele s odkazem na rozhodnutí ÚOHS č.j. ÚOHS-S560/2012/VZ-8353/2013/523/Krk, potvrzené rozhodnutím předsedy ÚOHS č.j. ÚOHS-R150/2013/VZ-16996/2013/310/DBa.

Uchazeč z veřejně dostupných informací (např. www.caovd.cz/DATA/Nediskriminacni-pristup-na-AN.pptx) zjistil, že např. společnost ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. platí za vjezdy na autobusová nádraží v Uherském Hradišti a v Uherském Brodě oproti ostatním dopravcům výrazně nižší cenu, obdobně je zvýhodněna společnost KRODOS BUS a.s. na autobusových nádražích v Bystřici pod Hostýnem a v Holešově.

Je proto zřejmé, že nabídky uchazečů ve veřejné zakázce zadavatele budou evidentně neporovnatelné, neboť není dodržena zásada (i) zákazu diskriminace (diskriminací se mj. rozumí ztížení účasti v zadávacím řízení pro jednoho nebo více dodavatelů) tím, že minimálně jeden z uchazečů ve veřejné zakázce je zvýhodněn oproti jiným dodavatelům ve stejném postavení a (ii) rovného zacházení, neboť zadavatel nepřistupuje ke všem uchazečům shodně.

Pro zajištění vzájemné porovnatelnosti nabídek uchazečů proto žádáme zadavatele, aby upravil zadávací dokumentaci tak, aby byly poplatky za vjezdy na autobusová nádraží a za

využití autobusových stání vyloučeny z hodnocení nabídek uchazečů, stejně jako tomu stanovil zadavatel v případě nákladů za mýto.

Dále žádáme, aby zadavatel spolu s odesláním odpovědi na tuto žádost o dodatečné informace rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek nejméně o jeden měsíc. Pokud by zadavatel lhůtu pro podání nabídek neprodloužil, nelze vyloučit, že potenciální uchazeči nebudou mít dostatek času na zpracování svých nabídek.

ODPOVĚĎ 47

Zadavatel nemá právní povinnost nést riziko změn poplatků za vjezdy na autobusová nádraží a za využití autobusových stání.

Zadavatel se opět odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. ÚOHS-S560/2012/VZ-8353/2013/523/Krk ze dne 6.5.2013 (80. odstavec) potvrzeném rozhodnutím předsedy ÚOHS č.j. ÚOHS-R150/2013/VZ-16996/2013/310/DBa ze dne 6. září 2013 (52. odstavec).

DODATEČNÁ INFORMACE K PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel posoudil poskytnuté dodatečné informace a s ohledem na jejich charakter rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek. Zadavatel upravuje Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) následovně:

nové znění bodu IV.3.4)	Lhůta pro doručení nabídek:
	Datum: 29. 09. 2016 Čas: 10:00 hodin
nové znění bodu IV.3.8)	Podmínky pro otevírání nabídek:
	Datum: 29. 09. 2016 Čas: 10:01 hodin

INFORMACE

Opravné Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) bude zveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek. Tyto dodatečné informace jsou rovněž zveřejněny na profilu zadavatele.

Přílohy těchto dodatečných informací:

Úprava DI 4_P36_Smlouva o pristoupení k IDS ZK

V Brně dne 30. 8. 2016