



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 19 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

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 2 uvedl „Zadavatel sleduje princip, kdy jednu linku zajišťuje právě jeden dopravce“. S tímto prohlášením nekoresponduje např. linka 461 Bystřice p.H. – Hostýn, kterou má zajišťovat dopravce v oblasti Zlín i v oblasti Kroměříž. Proč oběhy které začínají v jiné soutěžené oblasti nejsou do ní začleněné?

ODPOVĚĎ 1

Rozdělení linek do dvou oblastí probíhalo z důvodů:

1. provozních, kdy místo aby v méně frekventovaných časech byl v provozu autobus s minimálním proběhem, tak v jiné pauze dělá výkon bus z jiné oblasti, čímž dochází k úsporám
2. uživatelských, kdy je zajištěno přímé spojení pouze v některých obdobích. Například zmíněná 461 o víkendech, kdy jezdí přímé spoje Zlín – Hostýn. Takovýchto dělení je minimum a je užito pouze na minimu množství linek. Neexistuje linka, která by byla 1:1 zajišťována ze dvou oblastí. Jedná se vždy o několik párů spojů, kde rozložení mezi dvě různé oblasti je menší komplikace, která je vyvážena efektivním JŘ.

DOTAZ 2

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 2 uvedl „...nasazení řidičů je zcela v gesci dopravce“. K tomu lze konstatovat, že nasazení řidičů musí respektovat jízdní řády. Pokud je začátek oběhu mimo vymezenou oblast i mimo Zlínský kraj minimálně 15 km od dalšího místa kdy začíná jiný oběh a oběh je od 4,30 h do 23 h v pracovní dny, v sobotu, i v neděli, oběh se ani jednou nevrací do místa začátku oběhu, tak dopravce nemá jak střídat řidiče uprostřed směny a pro zajištění soboty a neděle by zde řidiči museli dojíždět, protože pro zaměstnání více než dvou řidičů je zde malý výkon v pracovní dny. Dle našeho názoru by malé úpravy jízdních řádů vedly ke snížení nároku na počty řidičů, přičemž by byl zachován záměr Zadavatele rozšířit dopravu ve večerních hodinách. Bude Zadavatel respektovat takovéto připomínky Dopravce, které by vedly k úspoře řidičů a umožnění střídání řidičů uprostřed oběhů?

ODPOVĚĎ 2

Vzhledem k tomu, že v dotazu nebyl uveden konkrétní případ, není možné se ani konkrétně vyjádřit k dotazu. Obecně lze konstatovat, že oběhy byly zařazeny do oblasti, ve které se po většinu dne (výkonu) pohybují.

Zadavatel dále uvádí, že po předchozí dohodě lze upravit, jak střídání řidičů během spoje (pokud budou mít trasu přes místo začátku/konce výkonu), tak i změnu jízdních řádů (ta rovněž musí být projednána s příslušnými obcemi).

DOTAZ 3

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 3 neuvedl odpověď na poslední dotaz. Z Kontextu se tedy nabízí odpověď. Bude tedy mít autobus zakoupený v prosinci 2019 na konci roku 2019 jeden rok?

ODPOVĚĎ 3

Ne, z dodatečných informací č. 17, odpovědi č. 3, vyplývá, že autobus zakoupený v prosinci 2019 bude mít na konci roku 2019 stáří nula let. Stáří jednoho roku bude mít teprve v roce 2020.

DOTAZ 4

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 6 uvedl, že Dopravce si má „přejezdy nad rámec uvedený v dokumentaci zahrnout do kalkulace ceny..“ Dotaz byl, ale myšlen tak, že s těmito přejezdy je třeba počítat při sestavování jízdního řádu, který se započtením těchto přejezdů nelze dodržet. Může se zadavatel vyjádřit konkrétně k zastávce Kroměříž, Havlíčkova, točna? Tato zastávka není schopna v žádném případě pojmout navržený objem dopravy a dopravce, žádným dopravním opatřením nemůže zajistit dodržení navrženého jízdního řádu.

ODPOVĚĎ 4

V zastávce „Kroměříž, Havlíčkova, točna“ je v plánu ukončit 4 linky, přičemž byla snaha o maximalizaci počtu průjezdů touto smyčkou, která má omezenou kapacitu. V nejkritičtější čas jsou zde odstaveny maximálně 3 autobusy, což by místo mělo umět pojmout.

DOTAZ 5

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 7 nereagoval na podstatné skutečnosti. Domnívá se Zadavatel, že úsek Kudlovice, Rozsypalova lesní osada až Kudlovice hájenka je vhodný pro celoroční vedení autobusové linky? Zajistí zadavatel v letní sezóně bezpečné otáčení autobusů na zastávce Bunč?

ODPOVĚĎ 5

Zadavatel uvádí, že již dnes jsou v uvedené trase celoročně provozovány smluvní autobusové linky a úsek pro autobusy tedy průjezdný je. Co se týče zastávky Bunč, tak ta již v minulosti obsluhována byla.

DOTAZ 6

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 9 uvedl, že aktualizaci ceny při posunu plnění termínu plnění řeší Příloha č. 2 smlouvy. Znovu upozorňujeme, že s posunutím termínu plnění zakázky ani s posunutím termínu podání nabídek do roku 2019, tak aby byla správně aktualizována cena Příloha č. 2 smlouvy nepočítá. Pokud se budou podávat nabídky v roce 2019 a termín plnění se neposune bude před začátkem plnění aktualizována cena?

Pokud se budou podávat nabídky v roce 2019 a termín plnění se posune do roku 2020 bude před začátkem plnění aktualizována cena?

ODPOVĚĎ 6

Zadavatel potvrzuje platnost definic uvedených v příloze č. 2 smlouvy (P31). Příloha č. 2 smlouvy uvádí: „Aktualizace (indexace) CDV bude provedena vždy po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen a výše mezd) v září příslušného kalendářního roku a bude platná od prvního dne poslední celostátní změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce. Pro aktualizaci mzdové složky CDV bude použita průměrná roční mzda řidičů autobusů vyhlášená Ministerstvem práce a sociálních věcí (dále „MPSV“) pro kategorii zaměstnání 8331 za předcházející rok, v němž je indexace prováděna. První indexace bude provedena po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen) za měsíc o tři měsíce předcházející Zahájení provozu a bude platná ode dne zahájení provozu. Mzdová složka CDV nebude při první aktualizaci indexována.“

Zadavatel tedy potvrzuje postup výpočtu indexace podle skutečného data zahájení provozu. Pro případ zahájení provozu v roce 2019 tedy bude platit hodnota uvedená v nabídce uchazeče. V případě změny termínu zahájení provozu, který bude zveřejněn Zadavatelem v DI, například na leden 2020 bude indexace mezd v roce 2020 vázána na index 2018/2019 a v případě zahájení provozu v lednu 2021 bude indexace v roce 2021 vázána na index 2019/2020 atd.

DOTAZ 7

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 10 nevysvětlí rozpor mezi Přílohou č. 2 Smlouvy čl. 2.1 a Přílohou č. 6 ZD bod 3. Může Zadavatel vysvětlit tento rozpor?

ODPOVĚĎ 7

Zadavatel potvrzuje platnost přílohy 6 zadávací dokumentace (P16), která rovněž odkazuje na přílohu č. 2 smlouvy (P31):

„Vzhledem k charakteru veřejné služby v přepravě cestujících, kdy dochází k častým změnám požadavků na změny vedení linek a časovou polohu spojů, byla zpracována pravidla pro přepočet ceny dopravního výkonu s ohledem na očekávané změny, která jsou uvedena v příloze č. 2 Smlouvy o veřejných službách (dále jen „Pravidla“).“

Příloha č. 6 ZD (P16) též uvádí: *„V případě, že některá z položek nabídnuté ceny dopravního výkonu bude vybočovat z obvyklých hodnot, bude uchazeč vyzván k předložení podrobného finančního modelu v rozsahu dle přílohy č. 2 k vyhlášce č. 296/2010 Sb., v členění podle složek Ceny dopravního výkonu, případně i k doložení uvedených hodnot.“*

Pokud tedy například nabídne uchazeč hodnotu nižší, než je hodnota odpovídající průměrným hodnotám roku 2018, může být vyzván v souladu s tímto ustanovením k doložení výpočtu položek.

Příloha č. 2 smlouvy (P31) uvádí: *„Aktualizace (indexace) CDV bude provedena vždy po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen a výše mezd) v září příslušného kalendářního roku a bude platná od prvního dne poslední celostátní změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce. Pro aktualizaci mzdové složky CDV bude použita průměrná roční mzda řidičů autobusů vyhlášená Ministerstvem práce a sociálních věcí (dále „MPSV“) pro kategorii zaměstnání 8331 za předcházející rok, v němž je indexace prováděna. První indexace bude provedena po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen) za měsíc o tři měsíce předcházející Zahájení provozu a bude platná ode dne zahájení provozu. Mzdová složka CDV nebude při první aktualizaci indexována.“*

V případě, že zadavatel požaduje dodržení obvyklých hodnot a v odpovědi na dotaz č. 10 DI 17 uvádí: *„Zadavatel upřesňuje, že předpokládaným termínem zahájení plnění zakázky je 15. 12. 2019 a tento termín je rozhodující pro ocenění zakázky“*, je třeba brát toto datum jako určující k posouzení výše obvyklé hodnoty s tím, že pokud je předpokládáno navýšení proti hodnotám roku 2018 je tedy obvyklou hodnotou výše v rozpětí mezi dolní hodnotou odpovídající roku 2018 a horní hodnotou, tj. hodnota zvýšená o hodnotu odpovídající indexu 2018/2019 a tedy vyšší než hodnota odpovídající roku 2018.

Zde tedy platí, že cenová nabídka k 15. 12. 2019 bude vycházet z předpokládaných cen k tomuto datu a další indexace se bude řídit přílohou č. 2 smlouvy (P31).

DOTAZ 8

Zadavatel v Dodatečných informacích č. 17 k zadávacím podmínkám v odpovědi č. 20 se odvolává na rozhodnutí ÚOHS z roku 2016. Situace se od té doby zásadně změnila. V současnosti jsou vypsána 3 velká výběrová řízení ve Zlínském, Plzeňském a Královéhradeckém kraji se stejným začátkem plnění zakázky. Ověřil si Zadavatel současné termíny dodávek většího množství autobusů od dodavatelů na českém trhu? Má zájemce jinou možnost než podat nabídku, přestože nemá garantovanou dodávku autobusů, když Zadavatel odmítá prodloužit termín mezi podpisem smlouvy a zahájením plnění a autobusy na evropském trhu prostě dostupné nejsou?

ODPOVĚĎ 8

Zadavatel si je vědom skutečnosti, že výrobní a dodací lhůty výrobců autobusů jsou v současné době odlišné od dodacích lhůt v roce 2016. Zadavatel připouští, že na trhu může v současné době být výrobce, který je natolik vytížený, že nebude sám schopen objednávkou takové velikosti v požadované lhůtě zvládnout. Tato skutečnost však nemůže jít k tíži zadavatele, protože na trhu (a to nejen v EU) existuje dostatek alternativ (jiných výrobců), kteří budou schopni ve stanovené lhůtě všechny autobusy dodat, a to minimálně pro každou jednu část veřejné zakázky, popřípadě i pro více částí dohromady.

Zadavatel rovněž pro úplnost doplňuje, že dopravce není odkázán jen na zcela nová vozidla, pouze je omezen maximálním stářím jednoho vozidla a průměrným stářím vozového parku. Strategie nasazení jednotlivých vozidel je ponechána čistě na dopravci. Každý dopravce má tak v každé části možnost nasazení vozidel nových, ojetých či jejich kombinací.

Zadavatel je i nadále přesvědčen, že lhůta pro vybavení vozového parku tak, aby naplňoval požadavky stanovené smlouvou na plnění veřejné zakázky a jejími přílohami, v délce minimálně 9 měsíců od podpisu příslušné smlouvy, je pro dopravce dostatečná.

DODATEČNÁ INFORMACE K PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel posoudil výše poskytnuté dodatečné informace a konstatuje, že poskytnuté informace pouze vysvětlují stávající podmínky. Dodatečné informace tak nemění zadávací podmínky a nemají tak vliv na zpracování nabídek či okruh možných dodavatelů. Z tohoto důvodu se lhůta pro podání nabídek neprodlužuje.