



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 6 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 č. 1

Vzhledem k tomu, že v současné době probíhají intenzivní jednání na úrovni vlády ČR ohledně legislativních změn v oblasti odměňování řidičů, resp. ohledně zvýšení minimální mzdy řidičů, odměn za čekání mezi spoji a výši příspěvku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí,

uchazeč tímto žádá zadavatele o potvrzení, že pokud dojde v době od podání nabídky uchazeče do uzavření smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi vybraným uchazečem a zadavatelem k přijetí legislativních změn majících vliv na odměňování řidičů, zadavatel tyto zvýšené náklady na odměňování řidičů vybranému uchazeči uhradí.

ODPOVĚĎ 1

Tento dotaz bude zodpovězen v rámci následujících dodatečných informací č.7 k zadávacím podmínkám, které zadavatel poskytne nejpozději do 23.9.2016. Zadavatel současně s dodatečnými informacemi č.7 přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

Dotaz č. 2

Zadávací dokumentace Čl. 4.4. ROZDĚLENÍ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA ČÁSTI

Zadavatel uvádí, že „Vozidlo a s ním spojený výkon bude součástí té oblasti/dílčí části Veřejné zakázky, kde oběh vozidla začíná a obvykle také končí.“

V rozporu s tímto ustanovením je např. v „Příloze č. 4c Specifikace dílčí částí veřejné zakázky č.3 Kroměříž“ zařazen sobotní oběh č. 16 s místem počátku a ukončení na zastávce Zlín,aut.nádr. Vzhledem k tomu, že dopravce oblasti „Kroměříž“ nebude mít celotýdenně ve Zlíně žádné vozidlo turnusové potřeby, bude muset v sobotu režijně přejíždět do Zlína a po ukončení výkonu se režijně vrátit zpět ze Zlína do oblasti Kroměříž.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda tyto režijní jízdy do jiné oblasti/dílčí části Veřejné zakázky budou dopravci hrazeny, aby byl zachován princip, že výkon vozidla je součástí té oblasti, kde oběh vozidla začíná a obvykle také končí.

Případně navrhuje, aby zmíněný oběh byl zařazen do oblasti „Zlín“, v rámci účelného vynakládání veřejných prostředků (viz rovněž definice Oběhu vozidla v Příloze č. 7 – Závazném návrhu Smlouvy o veřejných službách).

ODPOVĚĎ 2

Zadavatel v této otázce odkazuje na odpověď k dotazu č. 46 v sadě dodatečných informací č. 4 a dále také na dodatečnou informaci z vlastního podnětu č. 2 v sadě dodatečných informací č. 5. Oběhy zařazené do jednotlivých oblastí budou v průběhu plnění veřejné zakázky bez výjimky plnit podmínku, že budou začínat a končit ve vymezeném území (v příslušné oblasti).

DOTAZ 3**Dotaz č. 3**

Zadávací dokumentace Čl. 11.5. HODNOCENÍ KRITÉRIA KVALITA PLNĚNÍ

Zadavatel uvádí v části Ad 1) Bezbariérovost vozidel, že „Uchazeč, který od zahájení provozu nabídne pokrytí dílčí části veřejné zakázky bezbariérovými vozidly ve výši **více než 50%**, obdrží v hodnocení tohoto pomocného kritéria č. 1 rovněž 100 bodů.“

V rozporu s tímto ustanovením je v následné tabulce již při 50 % počtu bezbariérových vozidel přiřazena dopravci hodnota 100 bodů.

Vysvětlíte tento rozpor.

Dále se uchazeč dotazuje, zda se pro účely hodnocení kvality plnění berou v potaz pouze vozidla turnusové potřeby, v počtech požadovaných v „Příloze č. 1 smlouvy Rozsah veřejných služeb - Vymezení oblastí, výchozí údaje pro výpočet ceny dopravního výkonu“ a vozidla záložní se do hodnocení nezahrnují.

Tedy pokud uchazeč nabídne např. v oblasti Vsetín již od počátku plnění smlouvy 25 bezbariérových vozidel, zda obdrží v hodnocení kritéria bezbariérovosti vozidel plný počet 100 bodů.

Uchazeč se v této souvislosti rovněž dotazuje, zda požadavek na pokrytí plnění dílčí veřejné zakázky min. z 50 % bezbariérovými vozidly od pátého roku po zahájení provozu bez ohledu na nabídku dopravce je rovněž vztažen pouze k vozidlům turnusové potřeby a zda vozidla záložní se pro tyto účely nezahrnují.

Tedy pokud dopravce v oblasti Vsetín bude od pátého roku po zahájení provozu provozovat 25 bezbariérových vozidel, zda tento požadavek splní.

ODPOVĚĎ 3

Část 1 dotazu 3:

Zadavatel upravuje znění textu způsobu hodnocení ad 1) odst. 3 následovně:

*„Uchazeč, který od zahájení provozu nabídne pokrytí dílčí části veřejné zakázky bezbariérovými vozidly ve výši **50 % a více**, obdrží v hodnocení tohoto pomocného kritéria č. 1 rovněž 100 bodů“.*

Část 2 dotazu 3:

V popisu hodnocení nabídek ani v nasazení vozidel od pátého roku poskytování služby zadavatel nerozlišuje, zda se jedná o turnusová, nebo záložní vozidla. Pro potřeby hodnocení kvality i pro plnění od pátého roku poskytování služby budou brána v potaz všechna vozidla, kterými bude uchazeč plnění služby zajišťovat.

DOTAZ 4**Dotaz č. 4**

Zadávací dokumentace Čl. 11.5. HODNOCENÍ KRITÉRIA KVALITA PLNĚNÍ

Zadavatel uvádí v části Ad 2) Vybavení vozidel klimatizací, že „Uchazeč, který od zahájení provozu nabídne pokrytí dílčí části veřejné zakázky vozidly vybavenými klimatizací ve výši **více než 50%**, obdrží v hodnocení tohoto pomocného kritéria č. 1 rovněž 100 bodů.“ (Zadavatel měl patrně na mysli kritérium č. 2).

V rozporu s tímto ustanovením je v následné tabulce již při 50 % počtu vozidel vybavených klimatizací přiřazena dopravci hodnota 100 bodů.

Vysvětlíte tento rozpor.

Dále se uchazeč dotazuje, zda se pro účely hodnocení kvality plnění berou v potaz pouze vozidla turnusové potřeby, v počtech požadovaných v „Příloze č. 1 smlouvy Rozsah veřejných služeb - Vymezení oblastí, výchozí údaje pro výpočet ceny dopravního výkonu“ a vozidla záložní se do hodnocení nezahrnují.

Tedy pokud uchazeč nabídne např. v oblasti Vsetín již od počátku plnění smlouvy 25 vozidel vybavených klimatizací, zda obdrží v hodnocení tohoto kritéria plný počet 100 bodů.

Uchazeč se v této souvislosti rovněž dotazuje, zda požadavek na pokrytí plnění dílčí veřejné zakázky min. z 50 % klimatizovanými vozidly od pátého roku po zahájení plnění bez ohledu na nabídku dopravce je rovněž vztažen pouze k vozidlům turnusové potřeby a zda vozidla záložní se pro tyto účely nezahrnují.

Tedy pokud dopravce v oblasti Vsetín bude od pátého roku po zahájení provozu provozovat 25 klimatizovaných vozidel, zda tento požadavek splní.

ODPOVĚĎ 4**Část 1 dotazu 4:**

Zadavatel upravuje znění textu způsobu hodnocení ad 2) odst. 2 následovně:

„Uchazeč, který od zahájení provozu nabídne pokrytí dílčí části veřejné zakázky bezbariérovými vozidly ve výši 50 % a více, obdrží v hodnocení tohoto pomocného kritéria č. 2 rovněž 100 bodů“.

Část 2 dotazu 4:

V popisu hodnocení nabídek ani v nasazení vozidel od pátého roku poskytování služby zadavatel nerozlišuje, zda se jedná o turnusová, nebo záložní vozidla. Pro potřeby hodnocení kvality i pro plnění od pátého roku poskytování služby budou brána v potaz všechna vozidla, kterými bude uchazeč plnění služby zajišťovat.

Dotaz č. 5

Příloha č. 4a Specifikace dílčí částí veřejné zakázky č.1 Zlín

Zadavatel uvádí, že „Minimální počet vozidel požadovaný zadavatelem pro zajištění předpokládaného ročního výkonu v rámci dílčí části Veřejné zakázky (včetně náhradních vozidel)“ činí 47 vozidel.

Ve stejné příloze však zadavatel předkládá 47 vzorových oběhů, na jejichž zajištění je potřeba v pracovní dny **47 vozidel turnusové potřeby**.

Vysvětlíte tento rozpor.

Jelikož skutečné oběhy vozidel budou dle sdělení zadavatele teprve upřesňovány, chápe uchazeč správně, že počet oběhů vozidel v pracovní dny bude redukován tak, aby dopravce se 47 vozidly pokryl turnusovou potřebu i svou provozní zálohu a správkový stav?

Obdobná nejasnost se týká i následujících příloh č. 4b až 4f.

..

ODPOVĚĎ 5

Zadavatel k dotazu uvádí, že informace uvedená v závorce ve větě: „Minimální počet vozidel požadovaný zadavatelem pro zajištění předpokládaného ročního výkonu v rámci dílčí části Veřejné zakázky (včetně náhradních vozidel)“ v příloze č. 4a Zadávací dokumentace a dále také v přílohách č. 4b, 4c, 4d, 4e a 4f Zadávací dokumentace, je reziduem předchozí (předfinální) verze těchto příloh. Vzhledem k tomu, že zadavatel od původního konceptu výpočtu požadovaných vozidel ve finální verzi dokumentu upustil, je informace uvedená v závorce ve výše citované větě: „(včetně náhradních vozidel)“ zcela irelevantní a nebude k ní přihlíženo.

Dotaz č. 6

Příloha č. 7 – Závazný návrh Smlouvy o veřejných službách, čl. 4.3

Zadavatel uvádí, že „...Koordinátor zpracuje (při respektování pravidel výše) závazné znění Oběhů vozidel, které je Dopravce povinen dodržovat.“

Uchazeč se táže, zda do Koordinátorem stanovených oběhů, pokud k tomu bude dostatečný prostor, může dopravce doplnit i jiné výkony, zajišťované pro jiné zákazníky nebo na vlastní komerční riziko dopravce. Může se jednat např. o „vložené výkony“ příležitostné osobní dopravy nebo výkony v režimu zvláštní linkové dopravy.

ODPOVĚĎ 6

Zadavatel nijak neomezuje dopravce při zařazení dalších dopravních výkonů mezi stanovené oběhy, pokud k tomu bude mít dostatečný časový prostor a pokud takové výkony nebudou znamenat porušení smluvních povinností dopravce vůči zadavateli nebo Koordinátorovi. Dopravce však bude povinen v případech, kdy bude poskytovat dopravní výkon mimo rámec Smlouvy o veřejných službách, označit vozidlo takovým způsobem (viditelně, na všech využitelných panelech a případně i na dalších místech), aby bylo jednoznačné a pro cestující srozumitelné, že vozidlo v daném okamžiku není využíváno pro plnění dopravního výkonu dle Smlouvy o veřejných službách.

Dotaz č. 7

Příloha č. 7 – Závazný návrh Smlouvy o veřejných službách, čl. 4.11

Zadavatel uvádí, že „...Tzv. sklopné sedačky ve vozidlech mohou být počítány do míst k sezení“.

V DODATEČNÝCH INFORMACÍCH Č. 1 K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM (vypořádání dotazu č. 1) však zadavatel uvádí, že „rozhodující pro zařazení do kategorie vozidel jsou údaje v Technickém průkazu vozidla.“

Uchazeč v této souvislosti upozorňuje, že sklopné sedačky nejsou v Technických průkazech vozidel uváděny.

Vysvětlíte tento rozpor.

ODPOVĚĎ 7

Jsou-li ve vozidle namontovány sklopné sedačky, používají výrobci v oddíle Karoserie v TP pro vyjádření jejich počtu zápis např. 18 + 2, je-li ve vozidle 18 pevných sedaček a 2 sklopné. Z hlediska požadavků STK je možný i zápis 20 bez rozlišení počtu pevných a sklopných. Počet sklopných sedaček je možné také uvést v oddíle Další záznamy, zejména, jsou-li montovány dodatečně.

Dotaz č. 8

Příloha č. 7 – Závazný návrh Smlouvy o veřejných službách, čl. 7 VYÚČTOVÁNÍ KOMPENZACE

Kompensace dopravce je ponížena o tržby z jízdného v Kč (položka T). Žádáme o potvrzení, že jiné tržby (např. tržby za vydávání a operace s Kartami IDS ZK, atd.) budou zůstat dopravci a nebude o ně snižována kompenzace.

Dále žádáme o upřesnění, jakým způsobem budou do vyúčtování kompenzace vstupovat vklady peněz do kreditu elektronické peněženky, zejména pak v případech, kdy držitel karty přestane kartu využívat, bude ukončena platnost karty a v kreditu na kartě zůstanou nespotřebované elektronické peníze.

ODPOVĚĎ 8

Zadavatel uvádí, že položka „T“ kompenzačního vzorce je dostatečně vysvětlena v článku 7.3, Smlouvy o veřejných službách:

„T znamená tržby z jízdného v Kč za příslušné období (měsíc), které odpovídají příjmu Dopravce za jízdné dle platného tarifu včetně příjmů Dopravce v rámci rozúčtování tržeb mezi dopravci v IDS.“

Zadavatel však přesto upřesňuje, že tržby z jiných činností, jako jsou tržby za vydávání a operace s Kartami IDS ZK by měly pokrýt náklady na tyto jiné činnosti, a proto o tuto část tržeb nebude snižována výše kompenzace.

V případě, kdy na Kartě IDS ZK zůstanou nespotřebované elektronické peníze v důsledku ukončení platnosti karty nebo v případě, kdy cestující přestane Kartu IDS ZK využívat, jedná se o vztah mezi dopravcem jako vydavatelem karty a cestujícím, který žádným způsobem neovlivňuje vyúčtování kompenzace. Dopravce jako vydavatel Karty IDS ZK bude v takových případech postupovat dle obchodních podmínek, se kterými musí být každý cestující, žádající o Kartu IDS ZK, obeznámen.

Zadavatel dále uvádí, že u transakcí prováděných na elektronické peněženke se bude mimo jiné postupovat dle čl. 4 CLEARINGOVÉ CENTRUM KOVED, Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

Dotaz č. 9

Příloha č. 7 – Závazný návrh Smlouvy o veřejných službách, čl. 7.3

V případě neuskutečnění výkonu Poptávkové dopravy obdrží dopravce kompenzaci odpovídající součinu nerealizovaného dopravního výkonu a variabilních nákladů na mzdy řidičů v Kč/km (M_v).

Žádáme o potvrzení, že položka M_v obsahuje i náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění.

ODPOVĚĎ 9

V příloze ZD č. 5, článku 1.2. 1.2. "Postup při výpočtu nabídkové ceny dopravního výkonu" uvedeno: "c) Mzdové variabilní náklady (MV) obsahují náklady na přímý výkon práce řidičů, související náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění". Stejně vysvětlení obsahuje i Příloha smlouvy č. 2. "Pravidla pro výpočet a aktualizaci ceny dopravního výkonu.)

Dotaz č. 10

Příloha č. 7 – Závazný návrh Smlouvy o veřejných službách, čl. 8.1

Zadavatel uvádí, že „Dopravce je dále povinen disponovat dostatečným počtem náhradních vozidel splňujících standard IDS ZK 1 nebo IDS ZK 2 a další podmínky dle Technických a provozních standardů."

Pojem „náhradní vozidlo" však Technické a provozní standardy neznají.

Uchazeč má zato, že vozidla turnusové potřeby musí splňovat standardy IDS ZK 1 nebo IDS ZK 2 a vozidla, která nejsou standardně nasazena do turnusové potřeby musí splňovat standard IDS ZK 3.

Žádáme o vysvětlení.

ODPOVĚĎ 10

Zadavatel pro upřesnění uvádí, že „náhradní vozidlo“, uvedené v čl. 8. Smlouvy o veřejných službách, nahrazuje vozidlo v oběhu např. v době dlouhodobé odstávky původního vozidla v případě opravy po nehodě nebo poruše, pravidelné servisní údržbě apod. Jde tedy o vozidlo „standardně“ nasazované pro turnusovou potřebu. Taková vozidla tak musí plnit podmínky uvedené v čl. 8. Smlouvy. Počet náhradních vozidel v jednotlivých kategoriích Zadavatel nestanovuje.

Od těchto vozidel je třeba odlišovat vozidla provozní zálohy podle kapitoly 4 Technických a provozních standardů (přílohy č. 5 Smlouvy o veřejných službách), jež slouží skutečně pro „nestandardní“ nasazení, zejména v případech nutnosti překlenutí krátkodobých výpadků v dopravě.

Dotaz č. 11

DODATEČNÉ INFORMACE Č. 4 K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM, dotaz č. 32

Odpověď zadavatele je nejednoznačná.

Žádáme o jasné sdělení, zda je vyžadován ve všech vozidlech (včetně vozidel standardu IDS ZK 3) vnější vozidlový reproduktor a funkční systém hlášení vně vozidla, vázaný na pokyn vydaný povelovým vysílačem nevidomého.

ODPOVĚĎ 11

Zadavatel odkazuje plně na svou odpověď na dodatečnou informaci č. 32 v sadě dodatečných informací č. 4, kterou považuje za jednoznačnou a dostatečně popisující požadavek na informační systém pro nevidomé.

Pro vyloučení jakýchkoliv pochybností však zadavatel dodává, že podmínky, uvedené v článku 1.2.2.2 Technických a provozních standardů musí splňovat vozidla standardu IDS ZK 1, IDS ZK 2 a také IDS ZK 3 (Technické provozní standardy v tomto neobsahují žádnou výjimku).

Dotaz č. 12

Příloha č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy, čl. 1.2.2.15

Zadavatel požaduje, aby „Všechna nová vozidla, tzn. vozidla pořízena po podpisu Smlouvy o veřejných službách....“ byla vybavena technologií Wi-Fi pro cestující.

Uchazeč žádá o upřesnění tohoto požadavku.

Chápe uchazeč správně, že pokud je vozidlo registrováno na jeho jméno a termín této registrace předchází termínu podpisu Smlouvy o veřejných službách, nemusí být vozidlo vybaveno technologií Wi-Fi?

Dále se uchazeč táže, zda v případě, kdy v termínu po podpisu Smlouvy o veřejných službách pořídí starší, nikoliv nová vozidla, bude povinen tato vozidla vybavit technologií Wi-Fi?

ODPOVĚĎ 12

Uchazeč chápe správně, že vozidlo registrováno na jméno uchazeče před datem podpisu Smlouvy o veřejných službách, nemusí být vybaveno technologií Wi-Fi dle čl. 1.2.2.15 Technických a provozních standardů. K druhému dotazu zadavatel doplňuje, že není rozhodné, zda po podpisu smlouvy dopravce pořídí nové vozidlo (z výroby) či vozidlo starší (např. i vozidlo uvedené do provozu ještě před podpisem Smlouvy o veřejných službách).

Dotaz č. 13

Příloha č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy, čl. 1.2.2.12 a čl. 1.4

Chápe uchazeč správně, že všechna vozidla ve standardu IDS ZK 1 a IDS ZK 2 (nově pořízená i starší vozidla) musí mít bílý nátěr a vozidla ve standardu IDS ZK 3 bílý nátěr mít nemusí?

ODPOVĚĎ 13

Zadavatel potvrzuje, že výklad uvedených ustanovení uchazečem je správný.

Dotaz č. 14

Příloha č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy, čl. 7.1 a Příloha č. 8 - Návrh Smlouvy o přistoupení k IDS ZK

V čl. 7.1. Technických a provozních standardů zadavatel uvádí, že přepravní kontrolu, včetně kontroly přepravní kázně cestujících, vykonává společnost KOVED.

V čl. 9.1. Přílohy č. 8 - Návrh Smlouvy o přistoupení k IDS ZK zadavatel uvádí, že „Dopravce tak sám vlastním jménem a na vlastní účet zejména provádí kontrolu jízdních dokladů cestujících....“

Vysvětlíte tento rozpor.

ODPOVĚĎ 14

Zadavatel k dotazu uchazeče uvádí, že v čl. 7.1 přílohy č. 5 Smlouvy o veřejných službách, Technických a provozních standardech je nesprávně, v důsledku administrativní chyby, uvedeno „společnost KOVED“. Správně má být na konci věty citovaného článku 7.1 uvedeno „dopravce“, což plně koresponduje s čl. 9.1 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK. KOVED pak vykonává kontrolu v souladu s čl. 9.3 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK.

Všichni uchazeči si upraví znění bodu 7.1. v příloze č. 5 Smlouvy o veřejných službách, Technických a provozních standardech následovně:

„Kontrolu přepravní kázně cestujících týkající se dodržování Tarifu IDS ZK a Smluvních přepravních podmínek IDS ZK a kontrolu pracovníků dopravců při prodeji jízdních dokladů provádí ve vozidlech standardu IDS ZK 1, 2 a 3 společnost **dopravce**“.

Dotaz č. 15

Příloha č. 8 - Návrh Smlouvy o přistoupení k IDS ZK, včetně příloh - Příloha č. 3 Elektronický odbavovací systém ve vozidlech IDS ZK

Dle čl. 3 musí odbavovací zařízení Dopravce:

- pracovat s bezkontaktními platebními kartami minimálně asociací VISA a MasterCard jako s jedním kanálem pro platbu.
- splňovat obecně platné podmínky pro práci s bezkontaktní platební kartou (tj. platby do 500Kč bez PIN).

Na druhou stranu v čl. 4 POŽADOVANÉ FUNKCIONALITY ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU Z POHLEDU ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH není požadavek na odbavování bezkontaktních platebních karet uveden: „Ve vozidle musí být umožněno bezhotovostní odbavení pomocí BČK IDS ZK, nebo provést platbu v hotovosti.“

Vzhledem k tomu, že náklady na pořízení zařízení se čtečkami bezkontaktních platebních karet jsou značné, žádáme o jednoznačné stanovisko, zda již od počátku plnění smlouvy bude dopravce povinen ve všech svých vozidlech (včetně záložních vozidel) akceptovat platby bezkontaktními platebními kartami vydanými asociacemi VISA nebo MasterCard a jaké vyplývají ze smlouvy dopravci sankce, pokud tuto funkcionalitu nezajistí.

ODPOVĚĎ 15

Zadavatel potvrzuje, že dopravce je povinen mít v termínech dle Smlouvy o veřejných službách a Smlouvy o přistoupení k IDS ZK vozidla vybavená odbavovacím zařízením, jež bude schopno odbavit cestující pomocí bezkontaktních bankovních karet s technologiemi EMV (tj. MasterCard PayPass a Visa Pay-Wave). Zadavatel předpokládá, že v blízkém časovém horizontu zajistí pro cestující podmínky, které umožní odbavení i prostřednictvím bezkontaktních platebních karet, na což musí být dopravci připraveni a vybaveni. Přílohy Smlouvy o přistoupení k IDS ZK budou v případě potřeby odpovídajícím způsobem upraveny.

Dotaz č. 16

V návaznosti na předchozí dotaz č. 15 uchazeč upozorňuje, že s platbami bezkontaktními platebními kartami vydanými asociacemi VISA nebo MasterCard jsou spojeny transakční poplatky za zprostředkování těchto plateb.

Bude dopravce oprávněn tyto transakční poplatky odečíst od položky T (tržby z jízdného v Kč) při výpočtu kompenzace nebo budou tyto transakční poplatky k tíži dopravce?

ODPOVĚĎ 16

Bez ohledu na to, který subjekt bude hradit transakční poplatky za zprostředkování plateb platebními kartami asociacemi VISA nebo MasterCard, zadavatel zajistí, že tyto poplatky budou pro dopravce nákladově neutrální.

DOTAZ 17

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přeprav cestujících Technické a provozní standardy 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 požaduje zobrazit staticky na čelním elektronickém informačním panelu:

- o 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“;
- o aktuální cílová zastávka spoje - pokud má linka více konečných.“

Technické možnosti požadovaných panelů jsou takové, že jsou schopny v čitelném rozlišení zobrazit pouze dva řádky textu. V horním řádku Zadavatel požaduje statické zobrazení plného textu cílové zastávky ve formátu „obec, část obce, místo“. Délka názvů některých zastávek je však výrazně delší, než jsou možnosti informačních panelů – např. zastávky Uherské Hradiště, Jarošov, náves, Uherský Brod, dopravní terminál. Pokud by Zadavatel trval na zobrazení plného textu cílové zastávky v uvedeném formátu, byl by zobrazený text malý a nečitelný.

Opravdu trvá Zadavatel na zobrazení plného textu cílové zastávky nebo připouští zkrácení textu názvu tak, aby odpovídal praxi a přitom byl zobrazitelný?

Z kontextu uvedených požadavků vyplývá, že Zadavatel požaduje zobrazení cílové zastávky linky, nikoliv toho kterého spoje linky. Z tohoto důvodu zřejmě uvádí požadavek na statické zobrazení aktuální cílové zastávky spoje – pokud má linka více konečných. Máme za to, že tento způsob zobrazení (tedy cílové zastávky linky a cílové zastávky spoje) je nejen technicky nerealizovatelný, ale zejména nepřehledný a matoucí.

Zadavatel dále požaduje na spodním řádku statické zobrazení významných nácestných zastávek a dynamické zobrazení ostatních údajů (např. výchozí zastávka spoje, důležité nácestné zastávky). Na zobrazení těchto ostatních údajů na panelu ovšem nezůstává žádný využitelný prostor.

Opravdu trvá Zadavatel na zobrazení ostatních údajů nebo je možno vzájemnou dohodou uchazeče se Zadavatelem změnit celkovou koncepci způsobu zobrazení informací na elektronických informačních panelech?

Dotaz platí dttto i pro zobrazované informace na bočním elektronickém informačním panelu.

ODPOVĚĎ 17

V souladu s Přílohou č. 5 Technické a provozní standardy zadavatel uvádí povinnost dodržet základní zobrazení v prvním řádku čísla linky a cílové zastávky s maximálně využitelným počtem znaků, přičemž případné zkrácení některého názvu není zakázáno – např. „Uh. Hradiště, ...“, „Uh. Brod, dop. terminál“, „Val. Klobouky, ...“,

Na druhém řádku je vyžadováno zobrazení významné zastávky, přičemž je opět možno zkrátit názvy např. „Ostr. Nová Ves“, „Uh. Ostroh“ apod.

Zadavatel respektuje technické omezení pro velikost zobrazovací plochy a tím i maximálně možný počet znaků u čelních i bočních panelů.

DOTAZ 18

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přeprav cestujících Technické a provozní standardy čl. 8.3 Ochrana jízdních dokladů uvádí požadavek „Všechny jízdní doklady v IDS ZK vydané dopravci nebo jinou formou musí na sobě nést ochranné prvky.“ Dopravce samozřejmě zodpovídá za všechny doklady, které vydal, ale nemůže být zodpovědný za doklady vydané jinou formou, která navíc není v zadávací dokumentaci ani jejích přílohách nikde specifikována. Žádám o vypuštění tohoto požadavku pro jeho zmatečnost.

ODPOVĚĎ 18

Zadavatel k požadavku uchazeče uvádí, že jeho požadavek nebude akceptován. Pro vyloučení jakýchkoliv pochybností však doplňuje, že pokud je v textu čl. uváděno jinou formou, je tím myšleno „jiným subjektem“, resp. „jinou osobou“, která bude povinna vydávat

jízdní doklady taktéž v souladu s Technickými a provozními standardy. Dopravce však samozřejmě odpovídá pouze za jím (dopravcem) vydané jízdní doklady.

DOTAZ 19

Příloha č. 5 Smlouvy o veřejných službách v přeprav cestujících Technické a provozní standardy čl. 10.2.1 Označník. Dle čl. 10.1 Správa zastávek probíhá správa jednotlivých zastávek v odpovědnosti dopravce, který se stal vybraným uchazečem pro provoz veřejné linkové dopravy v dané oblasti v příslušném zadávacím řízení. Správou zastávky se rozumí správa označnicků zastávek a jeho částí a správa informačního panelu zastávky. Označník se skládá ze zastávkového sloupku pevně ukotveného v zemi nebo v konzole a ze zastávkové hlavy skládající se z dopravní značky IJ4b a dodatkové tabulky. Zákon 13/1997 Sb. ve znění pozdějších změn v § 12 odst. 1 písm. d) určuje, že svislé dopravní značky jsou součástí dálnice, silnice a místní komunikace, z čehož vyplývají všechny povinnosti, související s takovýmto majetkem. Zadavatel tak určuje uchazeči povinnost, která je zákonem uložena jinému subjektu (vlastníku komunikace) a fakticky tak zbavuje správce komunikace odpovědnosti za plnění jeho zákonných povinností. Pokud měl Zadavatel na mysli umístění výše popsaného označníku nad rámec dopravního značení, bude to znamenat nesmyslné zdvojení stejné dopravní značky na každé zastávce. Žádám o vypuštění této povinnosti, která je v rozporu se zákonem 13/1997 Sb., popř. o potvrzení Zadavatele, že bude se správcem komunikací vyjednána ze strany Zadavatele dohoda o umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu ve smyslu zákona 111/1994 Sb. v aktuálním, popř. v platném znění v době vydání licencí vybranému uchazeči.

ODPOVĚĎ 19

Podle § 12 odst. 1 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, svislé dopravní značky jsou součástí pozemní komunikace, ovšem § 14 odst. 2 písm. b) téhož zákona uvádí, že označnický zastávek naopak nejsou součástí pozemní komunikace. Dopravní značka IJ4b na označnicku zastávky je podle odst. 7.1.4 ČSN 73 6425 součástí označnicku zastávky. Označník dle stávající legislativy umísťuje dopravce, dopravní značení pak správce komunikace. Dle Vyhlášky MD č.294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v § 2, odst. 9 stanoví, že na dopravních značkách a jejich sloupcích, stojanech nebo konstrukcích nesmí být vyznačeno nebo umístěno nic, co nesouvisí s dopravní značkou, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace (ty definují přílohy č. 10 a 11 uvedené vyhlášky).

DOTAZ 20

Smlouva o přistoupení k IDS ZK v čl. 9.1 určuje povinnost dopravce provádět přepravní kontrolu cestujících. Je možno si na přepravní kontrolu najmout společnost, která bude jménem dopravce a za podmínek stanovených ve Smlouvě o přistoupení k IDS ZK dodavatelsky tuto činnost zajišťovat?

ODPOVĚĎ 20

Zadavatel v návrhu Smlouvy uvádí povinnost dopravce tuto činnost zajišťovat vlastním jménem. Tím není vyloučena možnost zajistit definované kontrolní činnosti i dodavatelsky (v přímém zastoupení) s tím, že dopravce však plně odpovídá za kompletní provedení těchto

činností a současně předloží požadovaná hlášení na dokumentech označených firmou dopravce.

DOTAZ 21

Doplnění Dotazu č. 6 v Dodatečných informacích č. 1. Zadavatel ve své odpovědi upřesnil, že požadavek na správu zastávek se týká všech zastávek v obsluhovaném regionu. Zastávky, které uchazeč ve svém dotazu poptával (celkem 29 zastávek), jsou však svým umístěním, charakterem a stávajícím využitím určeny výhradně pro zajišťování městské autobusové dopravy. Zadavatel ve své odpovědi nevyloučil, že zastávky nebudou v průběhu plnění zakázky využívány. Vzhledem k tomu, že se jedná o významnou část případného plnění zakázky s výrazně odlišným charakterem, jejíž objem v současnosti dosahuje 280 tis. km/ rok, žádám o upřesnění odpovědi tak, aby zadávací dokumentace byla v této oblasti dostatečně určitá a uchazeč byl schopen zakalkulovat do nabídkové ceny podíl nákladů s výrazně odlišným charakterem.

ODPOVĚĎ 21

Zadavatel počítá s možností postupného využití (a s tím související obsluhy a správy) zastávek popsaných uchazečem v režimu příměstské autobusové dopravy, přičemž v takovém případě bude za správu označníků odpovědný dopravce vybraný v zadávacím řízení pro plnění příslušné dílčí části veřejné zakázky (oblasti). Uchazeči musí s touto možností počítat a zohlednit tak ve své nabídce i správu uvedených 29 označníků. Zadavatel okazuje současně na odpověď k dotazu č. 6 uvedené v dodatečných informacích č. 1.

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: 11. 10. 2016 Čas: 10:00 hodin
nové znění bodu IV.3.8)	Podmínky pro otevírání nabídek:
	Datum: 11. 10. 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.

V Brně dne 15. 09. 2016