



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

8.6.2020 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 11

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Výběr autobusových dopravců od 2021 – části 1 až 34

spisová značka zadavatele: **JMKVAD1119**

evid. číslo veřejné zakázky: **Z2020-011036**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Zadavatel si vyhrazuje v zadávací dokumentaci v článku 8.2 právo uzavřít s účastníkem zadávacího řízení jednu smlouvu na plnění více částí veřejné zakázky, pokud bude nabídka takového účastníka vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější ve více částech veřejné zakázky.“

Vzhledem k tomu, že zadávací dokumentace neobsahuje tento typ smlouvy, žádá uchazeč o vysvětlení, v jakých parametrech by se smlouva lišila oproti standardní smlouvě pro jednotlivou část veřejné zakázky v zadávací dokumentaci zveřejněné, jelikož je zřejmé, že tato smlouva by se významně lišila.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že smlouva ve smyslu odst. 8.2 dokumentace zadávacího řízení je součástí zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele, a to pod názvem „05_ZD_Priloha_3_Navrh smlouvy“.

Smlouva je jak v případě jejího uzavření na jednu část veřejné zakázky, tak v případě jejího uzavření na více částí veřejné zakázky co do svého textu totožná. Uzavření jedné smlouvy na více částí se pak projeví v příloze č. 1, 2 a 8 smlouvy, v nichž budou namísto údajů k jedné části veřejné zakázky údaje k více částem veřejné zakázky.

2)

Dotaz:

„Zadavatel v návrhu smlouvy v odstavci 3.7 uvádí, že cena dopravního výkonu bude upravována „s účinností od 1. 1. roku R bez ohledu na druh pohonu Vozidel v závislosti na změně cen nákladových vstupů daných meziroční změnou průměrné měsíční ceny motorové nafty (bez DPH) podle údajů „Šetření průměrných cen vybraných výrobků – pohonné hmoty a topné oleje“ Českého statistického úřadu.“

Jelikož zadavatel připouští a díky získaným bodům v hodnocení kvality i upřednostňuje nasazení vozidel na LPG, CNG, hybridní vozidla a elektrobusesy, považujeme aktualizaci ceny pouze podle změny ceny nafty za nespravedlivou. Elektrobuses jezdící pouze na elektřinu je závislý na změně ceny tohoto média, stejně tak vozidlo na LPG nebo CNG je závislé pouze na změně ceny této pohonné hmoty. Pohyb ceny elektřiny, LPG nebo CNG může být zcela odlišný od změny ceny nafty. Z tohoto důvodu žádáme o doplnění zadávací dokumentace a upravení výpočtu koeficientu

CkmPN na další typy pohonných hmot a ne pouze nafty. V opačném případě dochází ke znevýhodnění uchazeče, který nabídne tyto typy vozidel.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

3)

Dotaz:

„V zadávací dokumentaci jsou uvedené vzorové oběhy vozidel, které jsou zjevně sestavené pro vozidla na naftový pohon. Je obecně známým faktem, že plynová vozidla potřebují tankovat nejlépe v pravidelných intervalech a menší množství paliva, protože se plností nádrže se zpomaluje proces tankování. Podobně u elektrobuseů je třeba doplnit palivo i během dne, protože dojezd současný elektrobuseů nestačí na obsluhu celých navrhovaných oběhů. Dále je obecným faktem, že plničky na plyn nebo elektřinu nejsou dostupné ve všech lokalitách. Proto by bylo vhodné při nasazení těchto vozidel, aby například dlouhou dopolední mimošpičkovou pauzu trávili v blízkosti provozoven uchazeče, aby mohli pravidelně doplnit pohonné hmoty. Stávající navržené oběhy toto neumožňují, protože tyto pauzy jsou často tráveny na konečných stanicích ve velkých dopravních uzlech (Brno, Znojmo, Mikulov, Hodonín, Břeclav, Blansko apod.)

Proto se ptáme zadavatele, jakým způsobem upraví oběhy nebo vyjde vstříc požadavkům uchazeče, který se rozhodne nabídnout plynová, hybridní nebo elektrická vozidla a zde je vůbec reálné, očekávat přizpůsobení oběhů požadavkům uchazeče? Hrozí totiž, že nastane situace, kdy uchazeč slíbí nasazení pouze bezemisních vozidel, ale díky neochotě nebo nemožnosti upravit oběhy nebude prakticky možné tyto vozidla ve vzdálenějších výběrových skupinách od provozovny uchazeče provozovat.

Jelikož stávající síť dobíjecích/tankovacích stanic nepostačuje pro použití bezemisních vozidel (plynové, hybridní, elektrobusey, vodíkové) na všech linkách Jihomoravského kraje a oběhy vozidel nejsou přizpůsobeny pro použití těchto vozidel navrhujeme, aby zadavatel v zadávací dokumentaci konkrétně stanovil, na kterých obězích vozidel je možné tyto vozidla nasadit, nebo vyškrtl Podíl hybridních, plynových, vodíkových a elektro vozidel z kvalitativních hodnocení (kritérium PK03 přílohy č.7 pravidla pro hodnocení nabídek) nabídek uchazečů.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel dále uvádí, že oběhy vozidel jsou nezávazné a dopravce si je sestavuje sám podle specifik nasazovaných vozidel. Zadavatel požaduje pouze splnění stanoveného jízdního řádu. Dodavatel zároveň není povinen plynová, elektrická nebo hybridní vozidla nabídnout.

4)

Dotaz:

„PLOCHA PRO STOJÍCÍ CESTUJÍCÍ - Zadavatel v Dokumentaci zadávacího řízení, v Technických a provozních standardech definuje požadovanou plochu pro stojící cestující. V TPS zadavatel uvádí a požaduje:

V bodě 1. Terminologie

Plochou pro stojící cestující se rozumí veškerá podlahová plocha vozidla využitelná pro stání cestujících a jejich zavazadel. Plocha pod sklopnými sedadly (ve sklopeném stavu připraveném k sezení) a plocha, na níž je stání cestujících za jízdy zakázáno, se do plochy pro stojící cestující nezapočítává.

V bodě 2. Standardy vybavení vozidel provozovaných v IDS JMK, že „Vozidla zabezpečující dopravu na autobusových a trolejbusových linkách IDS JMK musí být v souladu s platnou legislativou schválena k provozu na pozemních komunikacích a musí umožňovat přepravu stojících cestujících.

V bodě 6. Doplnkové standardy vybavení vozidel jsou požadovány tyto minimální plochy pro cestující:

Doplnkový standard „V“ = minimálně 10 m²

Doplnkový standard „K“ = minimálně 8 m²

Doplnkový standard „M“ = minimálně 8 m²

Domníváme se, že zadavatel tyto své požadavky nekonzultoval s výrobcí autobusů. Pokud zadavatel požaduje, aby autobusy byly vyrobeny v souladu s platnou legislativou (viz výše bod 2)), tak není možné vyhovět nárokům na minimální obsaditelnost a zároveň dodržet uvedené minimální plochy pro stojící cestující (viz výše bod 3)). Předpokládáme-li, že pro doplnkový standard „V“ by mohl dopravce využít třínápravový autobus délky 14,5 – 15 m, tak tyto autobusy nemají plochu pro stojící cestující větší jak 10 m². Stejně tak u doplnkového standardu „K“, jedná-li se o „klasický autobus“ standardní délky cca 12 metrů, tak jejich plocha také nesplňuje kritérium 8 m². Nejhorší jsou na tom autobusy „malé“, které zadavatel označuje doplnkovým standardem „M“, u nich je zcela vyloučeno zajistit požadovanou obsaditelnost a zároveň minimální plochu pro stojící cestující 8 m².

Žádáme o úpravu těchto parametrů tak, aby vyhovovaly běžným standardně vyráběným autobusům.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel dále uvádí, že požadavky na plochu ve vozidlech jsou v Technických a provozních standardech IDS JMK obsaženy dlouhodobě, přičemž zadavateli je známo, že požadavky na plochu ve vozidlech je možno objektivně splnit.

5)

Dotaz:

„ABSENCE SMLOUVY O PŘEPRAVNÍ KONTROLE - Zadavatel v Dokumentaci zadávacího řízení, v příloze č. 11 Závazný vzor smlouvy o podmínkách přepravy KORDIS v bodě VIII. Přepravní kontrola uvádí:

„Přepravní kontrola v IDS JMK je prováděna na základě pověření Jihomoravského kraje a rovněž na základě samostatných smluv uzavřených mezi Dopravcem a KORDIS.“

Domníváme se, že stejně jako je součástí Dokumentace zadávacího řízení přiložen Závazný vzor smlouvy o výpůjčce odbavovacích zařízení (příloha č. 15), tak by součástí zadávací dokumentace měla být smlouva, kterou zadavatel zmiňuje v odst. VIII. Uchazeč by měl být obeznámen s podmínkami, povinnostmi, případně náklady, které by z této smlouvy měly vyplývat.

Žádáme o doplnění Dokumentace zadávacího řízení o text smlouvy k přepravní kontrole.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že předmětná smlouva nezahrnuje pro dopravce žádné závazky, sankce ani náklady, a zadavatel ji proto nebude zveřejňovat, neboť není pro účast v zadávacím řízení potřebná.

6)

Dotaz:

„MEZINÁRODNÍ DOPRAVA – nepředvídatelné náklady. Dokumentace zadávacího řízení předpokládá v Návrhu smlouvy (příloha č. 3 Dokumentace), že si Objednatel může objednat také spoje v rámci mezinárodní autobusové dopravy. K tomuto bychom chtěli Zadavatele upozornit, že v rámci mezinárodní linky může legislativa cizího státu (předpokládáme, že se může jednat zejména o Rakousko a Slovensko) velmi významně navýšit náklady související s provozem. Jedná se zejména o tyto nákladové položky:

Mzdové náklady – garantovaná minimální mzda řidičů, v případě Rakouska to řeší legislativa „LSD-BG“, která zaručuje řidičům autobusů minimální mzdu na úrovni cca 10 EUR/hod (dle odpracovaných let)

Emisní povolenky a mýtné – také stále častěji využívané nástroje pro omezování dopravy zejména ve větších městech

Zdanění přepravy osob v zahraničí

Náklady na zdravotní testy – např. s dalšími vlnami epidemie COVID-19 může cizí země vyžadovat po řidičích autobusů doložení negativního testu nebo jiného dokladu o zdravotní způsobilosti.

Všechny výše uvedené nákladové položky jsou specifické pro konkrétní zemi a dopravce tak nemůže předjímat jejich výši. Toto je tedy v rozporu s článkem 4.10 Návrhu smlouvy, kde je uvedeno, že: „Doprovce výslovně prohlašuje, že Kompenzace v plné míře kryje veškeré jeho náklady nutné pro zajištění Závazku veřejné služby v souladu s touto Smlouvou, vyjma mýtného a Poplatků za užití autobusových stání, a to včetně přiměřeného výnosu z kapitálu.“

V tomto případě dopravce nemůže prohlásit, že Kompenzace kryje veškeré náklady a žádáme o doplnění Dokumentace zadávacího řízení, jak budou tyto nepředvídatelné náklady kompenzovány.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

7)

Dotaz:

„NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY NA PÁTEŘNÍCH LINKÁCH - V rámci Zadavatelem stanovených podkritérií hodnocení jsou uvedena také podkritéria PK05 a PK06 ve vztahu k počtu vypravovaných vozidel splňujících Doplnkový standard „N – nízkopodlažní vozidlo“. Takto nastavené hodnocení motivuje uchazeče k nasazení co možná nejvyššího počtu vozidel kategorie „N“, což lze obecně pozitivně chápat jako zlepšení kvality služeb pro osoby s omezenou schopností pohybu.

V minulých letech však bylo výslovně dopravcům IDS JMK zakázáno (resp. nebylo povoleno) využití nízkopodlažních vozidel na vybraných spojích linek IDS JMK. Jedním z důvodů byla reálně nižší kapacita vozidel standardu N. Další zkušenosti ukazují, že např. nasazení vozidel standardu N na spojích páteřní linky 108 Brno – Znojmo způsobilo kapacitní problémy např. i z důvodu přepravy studentů a jejich zavazadel. Toto opatření se tak nepřímo podílí na nutnosti navýšit počty spojů na uvedené lince.

Neočekává Zadavatel podobný vývoj na páteřních linkách v případě, kdy bude většina spojů např. na linkách 106, 107 a 109 zajištěna nízkopodlažními vozy? Počítá při podobném vývoji s možností vzniku kapacitních problémů a tím i možným nárůstem počtu spojů a zvýšenou finanční

náročností? Považuje zadavatel využití nízkopodlažních autobusů na delších páteřních trasách za vhodné?”

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že má dostatečné informace o přepravní poptávce na daných linkách a podle toho stanovil své požadavky na vozidla a objem dopravy. Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

8)

Dotaz:

„OZNAČNÍKY - SPRÁVCOVSTVÍ

DOTAZ 1

V příloze 9 Zadávací dokumentace v adresáři „19_ZD_Priloha_9_Rozsah Zavazku verejne služby“ jsou uvedeny detaily k jednotlivým částem veřejné zakázky (ČVZ). U každé ČVZ je v závěru souboru řešena správa označníků zastávek.

V případě některých ČVZ jsou však zastávky přiděleny zcela nelogicky, dokonce někdy i bez toho, aby nějaký spoj z dané ČVZ přidělenou zastávku obsluhoval.

Např. u ČVZ 26 jsou mezi určenými zastávkami ke správě uvedeny i zastávky linky č. 520 (Židlochovice, ADOSA, Unkovice, rozc., Žabčice, Žabčice, sokolovna, Žabčice, U Mahovských, Žabčice, žel.st. a Přisnotice), přitom ani v seznamu rozsahu Závazku veřejné služby není tato linka uvedena.

Např. u ČVZ 29 jsou mezi určenými zastávkami ke správě uvedeny i zastávky linky č. 574 (Ladná, Mlýnská, Ladná, škola a Ladná, železniční stanice), přičemž např. v pracovní dny zajistí autobusy ČVZ 29 jen necelou pětinu spojů obsluhujících dané zastávky.

Žádáme, aby v zájmu efektivního a logického rozdělení správcovství byly u ČVZ 26 uvedené zastávky převedeny do jiné ČVZ (např. logicky do ČVZ 8) a zastávky uvedené u ČVZ 29 převedeny do jiné ČVZ (např. logicky do ČVZ 27). Správcovství označníků by měl zabezpečovat dopravce, který je na dané lince dominantní. Žádáme o vysvětlení takto přiděleného správcovství.

DOTAZ 2

V příloze 9 Zadávací dokumentace v adresáři „19_ZD_Priloha_9_Rozsah Zavazku verejne služby“ jsou uvedeny detaily k jednotlivým částem veřejné zakázky (ČVZ). U každé ČVZ je v závěru souboru řešena správa označníků zastávek a pod seznamem zastávek je obecně u všech ČVZ v poznámce uvedeno, že zastávky na linkách „MHD“ v Blansku, Břeclavi, Kyjově, Vyškově a Hodoníně jsou ve správě příslušného dopravce zajišťujícího linky MHD.

U některých ČVZ (např. ČVZ 11, ČVZ 15, ČVZ 16, ČVZ 21, ČVZ 28), je u zastávek ve správcovství zřejmého majitele aut. nádraží a také některých zastávek s linkami MHD pro jistotu v poznámce na řádku dané zastávky zdůrazněno, že jsou přiděleny majiteli, případně dopravci MHD.

U některých zastávek obsluhovaných také linkami MHD však taková poznámka přímo na řádku dané zastávky není, např.:

u ČVZ 11 zastávka Vyškov,Nouzka;

u ČVZ 13 zastávky Blansko,ČKD nová hala, Blansko,ČKD Orlík, Blansko,ČKD ředitelství, Blansko,ČKD strojírna, Vyškov,nemocnice;

u ČVZ 15 zastávky Blansko,Dolní Lhota, Blansko,Horní Lhota, Blansko,Metra 2,čerpací stanice, Blansko,Poříčí, Blansko,průmyslová zóna, Blansko,Svitavská;

u ČVZ 24 zastávky Hodonín,Brněnská, Hodonín,Kapřiska, Hodonín,Kapřiska,rybníky, Hodonín,u podjezdu;

u ČVZ 27 zastávky Břeclav,cukrovar, Břeclav,náměstí TGM,městský úřad, Břeclav,poliklinika, Břeclav,Stará Břeclav,křižovatka Ladná, Břeclav,Stará Břeclav,Skopalíkova;

u ČVZ 31 zastávka Kyjov,nemocnice,křižovatka;

u ČVZ 34 zastávky Vyškov,Dědice,nám. Svobody, Vyškov,Dědice,u hřbitova, Vyškov,Dělnický dům, Vyškov,Dukelská,nákup. středisko, Vyškov,garáže ČSAD, Vyškov,Remagg, Vyškov,Sochorova, Vyškov,Tovární, Vyškov,Tržiště, Vyškov,Tyršova, Vyškov,U podchodu.

Žádáme o upřesnění určeného správcovství zastávek tak, aby bylo jednoznačné a zřejmé, že o zastávky s linkami MHD se starají dopravci zajišťující provoz linek MHD. Určení počtu označků k jejich výrobě a instalaci a určení jejich počtu k následnému správcovství po dobu 10 let jsou významnou nákladovou položkou.

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

Správcovství označků zastávek je rozděleno do územních celků tak, aby je bylo možno efektivně servisovat. Ze zadávacích podmínek nevyplývá, že se musí vždy jednat o číslo výběrové skupiny s významným dopravním výkonem v zastávce, ani zadavatel takto nezamýšlel a nezamýšlí zadávací podmínky stanovit. Současně je možné, aby si v rámci vysoutěžených výběrových skupin vybraný dopravce smluvně zajistil servis u jiného dopravce podle rozmístění provozoven.

Označníky obsluhované linkami městské dopravy, které jsou součástí příslušných výběrových skupin, jsou přiděleny regionálnímu dopravci např. z důvodu okrajové obsluhy městskou

hromadnou dopravou či s převahou dopravy regionální. Případně se může jednat o samostatné označníky pro městskou hromadnou dopravu a regionální dopravu v těžce zastávce.

9)

Dotaz:

„COUVACÍ KAMERY - V příloze 3 Návrhu Smlouvy „08_NS_Priloha_3_Technicke a provozni standardy IDS JMK“ je uveden požadavek na vybavení vozidel „kamerovým systémem s displejem u řidiče umožňujícím při couvání sledování prostoru za autobusem“. Zadavatel požaduje, že „do tří let od termínu účinnosti výše uvedené smlouvy pak musí dopravce vybavit tímto kamerovým systémem všechna vozidla provozovaná dle této Smlouvy.“

Jaký praktický přínos pro cestující veřejnost a samotný provoz v rámci IDS JMK spatřuje Zadavatel v tomto vybavení? Čemu při provozu linek IDS JMK kamerový systém sledující prostor za autobusem pomůže?

Vybavit kamerovým systémem do tří let všechna vozidla, tedy např. i starší vozy, které dosud plně vyhovují, a budou i nadále vyhovovat všem požadavkům dle TPS, znamená významný zásah do konstrukce vozidla a to např. i v situaci, kdy takto dovybavené vozidlo bude v provozu s kamerovým systémem jen velmi krátkou dobu.

Pokud tento požadavek vychází z opodstatněných důvodů, pak navrhuje, aby tato povinnost zůstala, stejně jako u jiných nových požadavků na vybavení vozidel, jen u nově zařazovaných vozidel do provozu po uzavření Smlouvy dle upravené definice takového vozidla v TPS.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel uvádí, že instalaci couvacích kamer zadavatel považuje za klíčový prvek pro zvýšení bezpečnosti provozu a omezení problémů při couvání vozidel např. na autobusových nádražích či smyčkách blokových vozidel. Při vhodné volbě těchto zařízení nemusí jejich instalace znamenat zásah do konstrukce vozidla. Ceny podobných zařízení se pohybují v řádech jednotek tisíc Kč a jejich instalace je velmi snadná. Data mohou být přenášena bezdrátově, napájení je např. z couvacích světel.

10)

Dotaz:

„TARIF MHD A NOVÉ POKLADNY - Podle platného tarifu IDS JMK je v městských zónách umožněno cestujícím využití čipové karty jako platebního prostředku (elektronická peněženka) a jako předplatní jízdenky. Zároveň je ze zadávací dokumentace (příl. 15 ZD - Smlouva o vypůjce

odbavovacích zařízení) a z mediální prezentace Zadavatele zřejmá aktuální výměna odbavovacích zařízení za nová, v majetku Pověřené osoby (KORDIS JMK a.s.).

Dopravce je povinen dodržovat platný Tarif a mj. tak umožnit v městských zónách i přepravu cestujících s vydanými čipovými kartami. Žádáme o vysvětlení, jakým způsobem bude zajištěno splnění Tarifu, který je Dopravce povinen dodržovat i po zavedení nového odbavovacího zařízení?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravci jsou povinni dodržovat pokyny KORDIS pro používání jím poskytnutého odbavovacího zařízení. Dopravce je případně povinen umožnit instalaci dalších potřebných zařízení a poskytnout k tomu KORDIS potřebnou součinnost. Zařízení poskytnutá KORDIS umožní odbavení cestujících v souladu s požadavky Tarifu IDS JMK.

11)

Dotaz:

„POČTY ZÁLOŽNÍCH POKLADEN - Součástí vysvětlení zadávací dokumentace v dokumentu „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 8“ ze dne 27.5.2020 bylo v dotazu č. 20 řešeno, že dopravce obdrží odbavovací zařízení pro autobusy v počtu maximálně 1,2 násobek minimálního počtu nezbytného k plnění veřejné zakázky.

Tyto počty považujeme za naprosto nedostačující a žádáme o úpravu těchto podmínek a navýšení tohoto koeficientu na alespoň 1,4 násobek, případně aby tento počet odpovídal autobusům, které byly řádně certifikovány a nahlášeny Zadavateli. Dovolujeme si připomenout, že pořízení tohoto elektronického odbavovacího systému bylo spolufinancováno z veřejných prostředků, konkrétně z fondů Evropské unie v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (22. výzva – Telematika pro veřejnou dopravu – SC 1.2). Je také veřejně známo, že počty odbavovacích zařízení požadovaných pro tento projekt, konkrétně 1000 ks palubních počítačů, mají v plné výši pokrýt aktuální vozový park a ten je podstatně vyšší než zmiňovaný 1,2násobek. Žádáme tedy o navýšení koeficientu, jak je uvedeno výše, případně o vysvětlení, proč a jak budou kráceny počty poskytnuté z veřejných prostředků.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že počet poskytnutých odbavovacích zařízení odpovídá počtu vozidel nasazených do provozu a odpovídající provozní záloze. Zadavatel nepovažuje za efektivní, aby bylo dopravci poskytnuto o 40 % zařízení více, než je počet v provozu nasazených vozidel. Pokud dopravce není schopen udržet v provozu standardní počet vozidel, má možnost vybavit větší počet vozidel potřebnou kabeláží a vybavením, a stanovit vhodná organizační opatření ve své společnosti, aby mohl zajistit přemísťování pokladen mezi vozidly. Tyto náklady může dodavatel zahrnout do nabídkové ceny.

12)

Dotaz:

„DVOJITÉ ZASKLENÍ - V Technických a provozních standardech IDS jmk je v odst. 3.13 (analogicky 4.13 a 5.13) je uvedeno, že „Dopravce, který uzavřel Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě na základě zadávacího či nabídkového řízení zahájeného po 1.1.2020 či přímým zadáním po 1.1.2020 je povinen zajistit, aby všechna Vozidla zařazovaná do provozu po uzavření Smlouvy, splňovala Doplnkový standard „A“ dle oddílu III. článku 6.6 a byla vybavena tónovanými bočními skly s dvojitým zasklením“. Tím, že je požadavek na dvojitě zasklení stanoven pro všechna vozidla, domníváme se, že pro použití zejména u „malého autobusu“ bude jejich instalace konstrukčně obtížná nebo dokonce nemožná. Váha dvojitěho zasklení představuje podstatný zásah do konstrukce autobusu a v některých případech i do maximální obsazenosti vozidla.

Tento požadavek tak může reálně způsobit, že některá vozidla budou z použití v IDS JMK vyřazena, protože by nesplnila minimální nároky na obsaditelnost nebo nebude konstrukčně možné vyrobit takové vozidlo. Zadavatel tak tímto svým požadavkem reálně omezuje uchazeči výběr výrobce autobusů, u kterého si může autobus objednat.

Navrhujeme vyloučit alespoň malý autobus z požadavku na dvojitě zasklení vozidla.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

13)

Dotaz:

„NEOMEZENÉ SNÍŽENÍ OBJEDNÁVKY U SKUPINY 35 - U výběrové skupiny č. 35 není uveden strop na zvýšení ani snížení počtu kilometrů. Fakticky to umožňuje i snížit počet kilometrů na nula. V takovém případě smlouva nezaručuje předpokládanou délku trvání do 30.9.2030, resp. obsahuje možnost odmítnout nasazení veškerých vozidel v dané výběrové skupině. Stávající zadání umožňuje zadavateli ukončit smluvní vztah bez výpovědní lhůty, což přináší jasnou nevyrovnanost smluvních stran.

Vzhledem k počátečním nákladům, které vysoutěžení dopravci budou mít, je varianta a hrozba možného snížení počtu objednaných kilometrů na nula jednostranně objednatelům s okamžitou platností pro dopravce vysoce riziková a ekonomicky nelze nabídku pro tuto výběrovou skupinu vyhodnotit. Domníváme se, že veřejná správa by měla jít příkladem a mít zájem na stabilitě a přiměřené jistotě smluvního vztahu.

Na stát a obdobně na kraj coby účastníka smlouvy je podle našeho nutné klást vyšší požadavky, co se týká přiměřenosti a přijatelnosti postupů. Veřejná správa by měla být příkladem při stanovení norem i ve smluvních vztazích.

Žádáme o úpravu zadávací a smluvní dokumentace pro výběrovou skupinu č.35.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel pouze doplňuje, že nepředpokládá, že by rozsah dopravního výkonu klesl na nulu, jak uvádí tazatel.

14)

Dotaz:

„KILOMETRICKÉ DÉLKY – Zadavatel uvádí, že je v soutěži vše změřeno a zaokrouhleno na celé stovky metrů nahoru. Vůbec, dle našeho názoru ale je v zadávacím řízení kilometrický údaj menší, než je skutečnost. Pokud je v zadávacím řízení 12,3 km a skutečnost (měřeno cejchovaným měřidlem) je 12,5 km, tak rozdíl je v neprospěch uchazeče 0,2 km/spoj. Při 10-ti spojích to je za den 2 km, za rok (prac dny 251) 502 km, při ceně 35,- Kč je to 17.570,- Kč a za 9 roků 158.130,- Kč. Těch přeměření jsme provedli několik, a málokde se údaje shodují.

Požadujeme tedy řádné přeměření kilometrických vzdáleností nebo úpravu zadávací dokumentace, která umožní dopravci, který bude zakázku zajišťovat, ověřit v provozu reálně najížděné kilometry a objednateli dá za povinnost rozdíly uhradit.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel uvádí, že celkové kilometrické délky jednotlivých spojů byly vytvořeny složením naměřených délek jednotlivých mezizastávkových úseků. Jednotlivý mezizastávkový úsek je zaokrouhlen na stovky metrů. Z těchto důvodů může vzniknout disproporce mezi naměřenou výslednou trasou celého spoje a součtem zaokrouhlených mezizastávkových úseků spoje. I když někdy toto zaokrouhlení vyjde v celkové délce trasy méně, na jiných spojích může být tento rozdíl opačný.

Smlouva zároveň obsahuje mechanismus pro případ, kdy dopravce nesouhlasí s oznámenou délkou spojů, a to v odst. 3.16 návrhu smlouvy.

15)

Dotaz:

„NÁKLADY NA MÝTNÉ - V návrhu smlouvy je uveden v bodě 4.10 způsob hrazení nákladů na mýtné a poplatky za užití autobusového stání. Žadatel řeší problematiku mýtného, která je v návrhu smlouvy řešena jen za skutečně ujeté kilometry po zpoplatněných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění Závazku veřejné služby na spojích dle přílohy č. 1 Smlouvy.

Žadatel se domnívá, že s ohledem na možnost rozšíření sítě zpoplatněných silnic a dálnic či na změnu výše sazby za užití této sítě, je oprávněný požadavek na změny zadávací dokumentace s ohledem na skutečnost vyplývající ze zadávací dokumentace, kdy v nezávazném návrhu oběhů vozidel plánuje objednavatel přejezdy vozidel mezi jednotlivými spoji. Tyto přejezdy nespadají do rozsahu kompenzace úhrady mýtného, ačkoliv je pro realizaci takového přejezdu prakticky nemožné využít jinou než zpoplatněnou komunikaci.

Taktéž v průběhu plnění smlouvy může dojít k nárůstu těchto přejezdů vlivem krátkodobých (např. uzavírka komunikace) či dlouhodobých změn jízdních řádů a tím k nárůstu platby mýtného, která nebude ze strany objednavatele proplacena. Taktéž může dojít k řešení problematiky úhrady mýta u přejezdů v souvislosti s vysláním vozidla provozní zálohy na zabezpečení požadavku objednavatele.

S ohledem na výše uvedené navrhuje žadatel o úpravu zadávací dokumentace o kompenzaci takto zaplaceného mýta, protože tyto neznámé náklady nemůže zakomponovat do kalkulace nabídkové ceny.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá. Zadavatel tak uvádí, že objednatel přejezdové kilometry mezi spoji ani s nimi související mýtné nehradí. Zadavatel však uvádí, že ujeté kilometry i mýtné u přejezdů v souvislosti s vysláním tzv. Záložního Vozidla Centrálním dispečinkem IDS JMK (viz definice Záložního Vozidla v části IV. přílohy č. 3 návrhu smlouvy - Technických a provozních standardů IDS JMK) na zabezpečení požadavku objednatele jsou hrazeny.

16)

Dotaz:

„PODMÍNKY POJIŠTĚNÍ ODBAVOVACÍHO ZAŘÍZENÍ - V předcházejících dotazech byl i dotaz ke smlouvě ohledně odbavovacího systému. Byla podána odpověď ve vysvětlení č. 8 pod dotazem č. 54. Zadavatel uvádí, že spol. KORDIS má uzavřenu pojistnou smlouvu ve výši 70.000,- na jeden kus palubního počítače. Více k tomu zadavatel neuvádí. Uchazeči nejsou poskytnuty detaily pojistné smlouvy, ze které by bylo patrné, na co vše se pojistná smlouva vztahuje. Jelikož půjde

o pronájem palubního počítače, uchazeči by měli být o všech pojistných rizicích, zejména o pojistných výlukách případného plnění (případná škoda) informováni. Může nastat situace, že případnou škodu nebude možné plnit z pojistné smlouvy spol. KORDIS a škoda bude požadována po uchazeči.

Žádáme proto z výše uvedených důvodů o sdělení podrobností o pojistné smlouvě.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že pojistná smlouva o pojištění majetku je uzavřena se společností UNIQA pojišťovna, a.s. v rozsahu:

- základní živelní nebezpečí – v rozsahu čl. 1, odst. 1, VPP UCZ/Živ/14,
- ostatní živelní nebezpečí – v rozsahu čl. 1, odst. 2, písm. a) až e) VPP UCZ/Živ/14,
- katastrofická pojistná nebezpečí – v rozsahu čl. 1, odst. 2, písm. f) VPP UCZ/Živ/14,
- vodovodní škody – v rozsahu čl. 1, odst. 3, VPP UCZ/Živ/14,
- krádež vloupáním – v rozsahu čl. 1, odst. 1, písm. a) – b), VPP UCZ/Odc/14 a DPP LIM/14, vztahuje se i na poškození, zničení, odcizení nebo ztrátu při dopravní nehodě,
- vandalismus – v rozsahu čl. 1, odst. 1, písm. d) VPP UCZ/Odc/14,
- poškození nebo zničení elektronických zařízení – v rozsahu VPP UCZ/Ele/14, vztahuje se i na poškození a zničení skleněných dílů a částí.

17)

Dotaz:

„Žádáme o vysvětlení ke způsobu zpracování Jistoty, viz kapitola 18. Jistota v Dokumentaci zadávacího řízení. Původní Dokumentace zadávacího řízení, která byla zveřejněna a platila od okamžiku zahájení výběrového řízení až do okamžiku vydání dokumentu „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 8“, obsahovala následující textaci:

Kap. 5.5. Pokud dokumentace zadávacího řízení nestanoví jinak, je dodavatel povinen předložit požadované dokumenty či doklady pro každou část veřejné zakázky, na kterou podává nabídku, zvlášť.

Kap. 18.2. Pokud účastník zadávacího řízení podává nabídku pro více částí veřejné zakázky, je povinen poskytnout zadavateli jistotu ve výši součtu všech částek jistoty stanovených pro jednotlivé části veřejné zakázky, na něž účastník zadávacího řízení podává nabídku

Podotýkáme, že naprosto stejné podmínky byly zadavatelem nastaveny také v předchozích výběrových řízeních, např. v případě zakázky „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci IDS JMK – části oblastí Brněnsko, Boskovicko a Jihovýchod“, která byla uveřejněna pod evidenčním číslem zakázky Z2018-032814.

Postupovali jsme tedy v souladu s výše uvedenými kapitolami a nechali jsme si bankou vystavit originál záruční listiny, z jejíhož textu bylo zcela zřejmé, na které části veřejné zakázky má být nabídka podávána a jejíž celková částka byla rovna součtu těchto částí veřejné zakázky. Originál takto vystavené bankovní záruky by byl doložen ke každé části veřejné zakázky zvlášť. Vše by tedy bylo naprosto v souladu s podmínkami zadávací dokumentace. Bankovní záruka nám již dle těchto podmínek byla vystavena.

Následně došlo k tomu, že jste dne 27.5.2020 v 19:14 zveřejnili dokument „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 8“, který zásadním způsobem změnil původní podmínky. Bod 18.2. byl doplněn následovně:

Kap. 18.2. *Pokud účastník zadávacího řízení podává nabídku pro více částí veřejné zakázky, je povinen poskytnout zadavateli jistotu ve výši součtu všech částek jistoty stanovených pro jednotlivé části veřejné zakázky, na něž účastník zadávacího řízení podává nabídku, tj. jistoty se na sebe nezapočítávají. Účastník zadávacího řízení tak v souladu s odst. 5.5 dokumentace zadávacího řízení předkládá pro každou část veřejné zakázky, do které podává nabídku, samostatný doklad o poskytnutí jistoty prokazující poskytnutí jistoty ve výši odpovídající výši jistoty té části veřejné zakázky, do které účastník zadávacího řízení podává nabídku.*

Tímto ustanovením však došlo k tomu, že bankovní záruku, kterou jsme měli vystavenou a 2 dny před odevzdáním nabídky (27.5.2020 dopoledne) byla v pořádku a byla připravena k odevzdání, tak po zveřejnění výše uvedených dodatečných informací přestala platit. Chtěli bychom poukázat na to, že vystavení bankovní záruky je zpoplatněno.

*Žádáme tedy zadavatele o vysvětlení, proč byly takto zásadním způsobem změněny zadávací podmínky, které způsobili nejen nám, ale zřejmě i ostatním uchazečům nejen zvýšené náklady na vystavení bankovní záruky, ale i nutnost nových jednání s bankami. **Požadujeme, aby zadavatel tuto změnu zadávacích podmínek přehodnotil a s ohledem na výše uvedené ponechal body 5.5. a 18.2. v původní podobě. Pokud by zadavatel na nových podmínkách trval, tak žádáme o adekvátní posun termínu pro odevzdání nabídek z důvodu nutnosti nových jednání s bankami. Za přiměřený posun termínu považujeme minimálně 14 dnů.***

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

Zadavatel dále uvádí, že Vysvětlením, změnou nebo doplněním č. 8 došlo pouze k explicitnímu uvedení požadavku, který byl v zadávací dokumentaci od počátku stanoven, a to v odst. 5.5 Dokumentace zadávacího řízení. Zcela určitě se tak nejedná o zásadní změnu zadávacích podmínek, jak tazatel uvádí.

18)

Dotaz:

„V bodě 3 Návrhu smlouvy (příloha č. 3 ZD) je uveden postup výpočtu kompenzace za plnění Závazku veřejné služby. Mimo jiné je zde definována úprava nabídkové ceny při změně vybraných nákladových položek dopravce, například při změně průměrné mzdy. Potencionální uchazeč se však domnívá, že daná úprava není dostatečná, neboť k růstu celkových mzdových nákladů Dopravce může dojít i v situaci, kdy nedojde ke zvýšení průměrné hrubé mzdy, a to v důsledku změny legislativy či ostatních závazných předpisů a zároveň pro řešení problému nebude možné využít ani ustanovení 4.12 Návrhu smlouvy.

Jako příklad uvádíme situaci, ke které může dojít při zahrnutí doby čekání mezi spoji do fondu pracovní doby řidiče. Daná problematika byla v minulosti často předmětem diskuzí a sporů a pravděpodobně již existují i některé judikáty s tím související. V případě její realizace by toto mělo podstatný dopad zejména na zvýšení osobních nákladů Dopravce i na plnění veřejné zakázky, a to však nikoliv výlučně z důvodu růstu průměrné hrubé mzdy řidiče (s touto situací navíc smlouva počítá), ale zejména z důvodu významného zvýšení potřeby řidičů. Protože v zadávací dokumentaci není stanoven minimální/maximální počet řidičů nutných k zajištění zakázky, ani potenciální uchazeč při podání nabídky neuvádí počet řidičů, který uvažuje využít pro zajištění zakázky, nejsou nám zřejmá transparentní pravidla, jak řešit situaci v případě legislativní změny, která by měla za následek nárůst počtu řidičů nutných k zajištění zakázky v průběhu zakázky.

V tomto ohledu vnímáme jako žádoucí úpravu Zadávací dokumentace tak, aby bylo zcela zřejmé, jak přesně by v Zadavatel kompenzoval Dopravci vyšší mzdové náklady související se zahrnutím doby čekání do fondu pracovní doby a stejně tak vyšší mzdové náklady související s vyšší potřebou řidičů pro zajištění objednávaných přeprav.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

19)

Dotaz:

„V bodě 3 Návrhu smlouvy (příloha č. 3 ZD) je uveden postup výpočtu kompenzace za plnění Závazku veřejné služby. Mimo jiné je zde definována úprava nabídkové ceny při změně vybraných nákladových položek dopravce, například při změně průměrné mzdy. Potencionální uchazeč se však domnívá, že daná úprava není dostatečná, neboť k růstu celkových mzdových nákladů Dopravce může dojít i v situaci, kdy nedojde ke zvýšení průměrné hrubé mzdy a to v důsledku změny legislativy či ostatních závazných předpisů a zároveň pro řešení problému nebude možné využít ani ustanovení 4.12 Návrhu smlouvy.

Jako příklad uvádíme tuto situaci - dle podkladů zadávací dokumentace a Návrhu smlouvy, kdy rámcové jízdní řády a nezávazné návrhy oběhů vozidel obsahují jednotlivé linky a jejich spoje do 50 km délky, na nichž je možné se odchýlit od dodržení ustanovení Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ve smyslu Nařízení vlády č. 589/2006 Sb. především v oblasti dob řízení, bezpečnostních přestávkách a dob odpočinků. Na základě těchto skutečností potencionální uchazeč kalkuluje nabízenou cenu.

Jako potencionální uchazeč se tedy dotazujeme na způsob úpravy nabídkové ceny při změně délky spoje (nad 50 km), mající za vliv nemožnost využití výše popsaného odchýlení s ohledem na skutečnost, že tyto změny délky spoje mohou vyvolat zvýšené náklady na mzdy zaměstnanců či na jejich počet. Tyto změny mohou být vyvolány změnou dlouhodobějšího či krátkodobého charakteru. Uchazeči je známo, že k takovéto situaci již v dřívějších dobách požadavkem objednavatele došlo. Jedná se o změny délky spojů vlivem změny potřeby dopravního spojení či například vlivem změny délky trasy v důsledku uzavírek.

V tomto ohledu vnímáme jako žádoucí úpravu smluvní dokumentace tak, aby bylo zcela zřejmé, jak přesně by v případě této změny Zadavatel kompenzoval Dopravci vyšší mzdové náklady vyvolané růstem počtu řidičů nutných k zajištění zakázky.

V návaznosti na výše uvedené také prosíme o stanovisko, jakým způsobem bude řešena nutnost případného vybavení vozidel digitálními tachografy v případě, že vozidlo bude nutné nasadit na linku nad 50 km. Domníváme se, že dovybavení starších vozidel není nákladově smysluplné a zároveň také upozorňujeme na nejistotu v tom, zda je takové dovybavení z technického a legislativního hlediska vůbec možné.“

Odpověď:

Zadavatel na výše uvedený dotaz odpovídá tak, že na zadávacích podmínkách trvá.

20)

Dotaz:

„V bodě 3 Návrhu smlouvy (příloha č. 3 ZD) je uveden postup výpočtu kompenzace za plnění Závazku veřejné služby. Mimo jiné je zde definována úprava nabídkové ceny při změně vybraných nákladových položek Dopravce. Potencionální uchazeč se však domnívá, že daná úprava není dostatečná, neboť k růstu nákladů Dopravce může dojít i v situaci, která není v Návrhu smlouvy ošetřena a zároveň pro řešení problému nebude možné využít ani ustanovení 4.12 Návrhu smlouvy.

Jako příklad uvádíme situaci, kdy potencionální uchazeč při kalkulaci vychází z platné legislativy, mimo jiné v personální oblasti se řídí i ustanoveními tzv. Kolektivní smlouvy vyššího stupně (KSVS), která se na uchazeče vztahuje, a to dle našeho názoru právě v důsledku rozhodnutí ústředních orgánů státní správy. Nelze však reálně předpokládat, že v případě změny KSVS bude

možné využít ustanovení bodu 4.12 Smlouvy. Pro ujasnění dodáváme, že povinnosti z KSVS se mohou promítnout i do jiných než mzdových nákladů – zejména se může jednat o povinnosti ve vztahu k zajištění vhodného společenského prostředí a sociální zázemí pro řidiče. Vnímáme snahu zadavatele řešit takové otázky např. umístěním WC ve vybraných exponovaných lokalitách jednotlivých oblastí veřejné zakázky, nicméně dle existujících výkladů např. MPSV je možné dovodit, že pro zajištění zmíněného prostředí a zázemí musí dopravci vynakládat i další prostředky např. na vybavení místností řidičů apod..

V tomto ohledu vnímáme jako žádoucí úpravu smluvní dokumentace v tom smyslu, že na případné změny KSVS nebo i další obdobné legislativy bude možné využít postup dle bodu 4.12 Smlouvy a to i v situaci, kdy se příslušné ústřední orgány státní správy nezaváží k úhradě takto navýšených nákladů dopravci prostřednictvím Objednatele.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

PODPIS

Jihomoravský kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)