

Zadavatel:

Moravskoslezský kraj

se sídlem Ostrava, 28. října 117, PSČ 702 18

IČO: 70890692

Veřejná zakázka:

**Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko -
Třinecko**

**zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 27 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných
zakázkách, ve znění pozdějších předpisů**

DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM

dle ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
(dále jen „ZVZ“)

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, sídlem Jakubská 1, 602 00 Brno, jako zástupce výše uvedeného zadavatele v předmětném zadávacím řízení poskytuje tímto v souladu s ustanovením § 49 ZVZ dodatečné informace k zadávacím podmínkám veřejné zakázky „*Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko - Třinecko*“, uveřejněné ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 1. 2015 pod evidenčním číslem VZ 402184.

Dotaz č. 1 (obdržen dne 3. 2. 2015):

1. K čl. 2.2 ZD, Rozsah veřejné zakázky

Rozumí Uchazeč správně, že v případě změn v jízdních řádech, které vyvolají změnu v dopravním výkonu v intervalu +/- 5% v porovnání s Výchozím rozsahem plnění, nebude mít dopravce právo na úpravu ceny dopravního výkonu ani v případě, že prokazatelně dojde ke změně v počtu nasazených vozidel?

Odpověď zadavatele:

Ano, Uchazeč rozumí správně. V případě změn v jízdních řádech, které vyvolají změnu v dopravním výkonu v intervalu do +/- 5% v porovnání s Výchozím rozsahem plnění, nebude mít dopravce právo na úpravu ceny dopravního výkonu ani v případě, že prokazatelně dojde ke změně v počtu nasazených vozidel. V případě změny rozsahu dopravního výkonu v intervalu do +/- 5% v porovnání s Výchozím rozsahem plnění se cena dopravního výkonu nemění s výjimkou postupu dle odst. 6.3 Smlouvy (zohlednění inflačního vývoje cen a podílu jednotlivých typů pohonu).

2. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Ze zadávací dokumentace přesně nevyplývá, na jaké spoje bude Objednatel požadovat nasazení vozidel ve standardu K „klasický autobus“. Žádáme o identifikaci spojů, které mají být v prvním dopravním roce obsluhovány vozidlem ve standardu K „klasický autobus“. Bez těchto údajů nelze správně provést kalkulaci nabídkové ceny.

Odpověď zadavatele:

Zadávací dokumentace nestanovuje nasazení vozidel ve standardu K „klasický autobus“ na jednotlivé spoje. Zadavatel v zadávací dokumentaci pouze stanovil požadavek minimálního procentuálního poměru vozidel ve standardu K „klasický autobus“ ve vozovém parku dopravce, který musí činit minimálně 50 %. Nasazení konkrétních vozidel na jednotlivé spoje v předmětné oblasti je tak na rozhodnutí konkrétního dopravce, s výjimkou specifických případů, kdy si zadavatel vyhradil možnost nařídit nasazení příslušného typu vozidla na konkrétní spoj (viz zadávací dokumentace a odpověď níže na dotaz č. 3).

3. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Objednatel uvádí, že bude oprávněn nařídit nasazení příslušného typu vozidla na konkrétní spoj a dopravce bude povinen tento pokyn akceptovat. Bude Objednatel přihlížet ke skutečnosti, že dopravce nemusí disponovat takovým počtem vozidel kategorie K, aby uspokojil všechny požadavky Objednatele na nasazení vozidel této kategorie? Je povinnost dopravce limitována aktuálním složením vozového parku pro tuto zakázku (samozřejmě respektující závazná technická kritéria nabídky dopravce pro příslušný dopravní rok), tzn. že v situaci, kdy bude např. Objednatel požadovat současné nasazení 20 klasických autobusů a dopravce bude mít dle své závazné nabídky k dispozici počet menší, nebude dopravce povinen požadavek Objednatele splnit?

Odpověď zadavatele:

Oprávnění zadavatele (Objednatele dle smlouvy) nařídit nasazení příslušného typu vozidla na konkrétní spoj je limitováno aktuálním složením vozového parku dopravce v příslušném dopravním roce, za předpokladu, že toto aktuální složení vozového parku dopravce je v souladu s jeho nabídkou pro příslušný dopravní rok (viz rovněž odst. 5.4 Smlouvy o poskytování veřejných služeb). Zadavatel nebude nařizovat nasazení vyššího počtu vozidel příslušného typu, než je dle nabídky vybraného dopravce technicky možné.

Zadavatel v této souvislosti uvádí, že možnost nařídit nasazení příslušného typu vozidla na konkrétní spoj, vyhrazená v zadávací dokumentaci veřejné zakázky a Smlouvě o poskytování veřejných služeb, bude zadavatelem využívána spíše výjimečně, a to pouze

v těch případech kdy by nasazení menšího vozidla (malý autobus) kapacitně nevyhovovalo počtu cestujících na konkrétním spoji linky.

4. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Rozumí Uchazeč správně, že ukazatel maximálního průměrného stáří vozidel ve výši 5,5 roků se vztahuje za celé období Smlouvy o poskytování veřejných služeb, a je tedy možné, aby v některých letech překročil tento ukazatel uváděnou hodnotu 5,5 roků (např. při nasazení pouze nových vozidel by byl v prvních letech trvání této Smlouvy průměr pod maximální hodnotou pro průměrné stáří vozidlového parku, ale v druhé polovině této Smlouvy by ji naopak převyšoval)?

Odpověď zadavatele:

Ano, Uchazeč rozumí správně. Maximální průměrné stáří vozidel ve výši 5,5 roků se vztahuje na celou dobu poskytování plnění z uzavřené smlouvy.

5. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Objednatel vymezuje jako palivo, které mohou vozidla využívat, naftu, CNG nebo elektrickou energii. Žádáme o upřesnění výkladu pojmu „nafta“. Rozumí Objednatel pod tímto pojmem kromě minerální nafty také bionaftu (tj. MEŘO, označováno jako B100) nebo směsnou naftu (směs minerální nafty a MEŘO, označováno jako SMN B30)?

Odpověď zadavatele:

Objednatel v zadávací dokumentaci definuje pouze vozidlo s pohonem „nafta“. Je tedy na uchazeči takto definovaným vozidlem zajistit požadované služby, a to s palivem, které kvalitu požadovaných služeb nesníží.

6. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Objednatel ve specifikaci minimálních technických kritérií požaduje, aby vozidla na pohon CNG tvořila minimálně 20% ze všech vozidel nezbytných k zajištění veřejné zakázky. Dle našich informací se však v obsluhované oblasti nenachází žádná plnicí stanice CNG. Bude dopravce této povinnosti po dobu neexistence takovéto plnicí stanice dočasně zproštěn?

V této souvislosti se dopravce dotazuje, zda má Objednatel informace o současném nebo budoucím umístění případné čerpací stanice, jejím provozovateli a plnicím výkonu?

Odpověď zadavatele:

Objednatel v zadávací dokumentaci definuje pouze povinnost zajištění požadovaných služeb minimálně 20 % vozidel na CNG z celkového počtu vozidel uchazeče v každém dopravním roce. Je tedy zcela na samotném uchazeči, jak výše uvedené zajistí, a to včetně zajištění jejich plnění ve stanicích.

Objednatel má za to, že v současné době je možné využít také mobilních plnicích stanic nebo stávajících veřejných stanic, proto Váš dotaz na zproštění této povinnosti považujeme za irelevantní.

7. K čl. 2.2 ZD, Technické podmínky

Rozumí Uchazeč správně, že rozsah výkonů realizovaných provozními zálohami není nijak omezen?

Odpověď zadavatele:

Objednatel v zadávací dokumentaci definuje pouze povinnost uchazeče vypravit vozidlo na trať nejpozději 10 minut po ohlášení výpadku tak, aby na místo, odkud bude hradit, dojelo nejpozději 45 minut od svého výjezdu, přičemž k vozidlu sloužícímu jako provozní záloha nemusí být přímo přidělen řidič. Za provozní zálohu se nepovažují vozidla, která jsou ve stavu oprav.

S ohledem na výše uvedené je tedy zřejmé, že provozní záloha nemá rozsah svého výkonu jinak omezen.

8. K čl. 5.4 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

V jaké podobě budou Objednatелеm předloženy zastávkové jízdní řády, tj. budou v tištěné nebo v elektronické podobě?

Odpověď zadavatele:

Zastávkové jízdní řády budou zadavatelem (Objednatелеm dle smlouvy) předkládány v elektronické podobě.

9. K čl. 5.5 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Jak bude Objednatel postupovat v případě, že dopravní úřad nevydá z objektivních důvodů na určitou linku licenci. Bude to skutečnost považovaná za událost vylučující odpovědnost dopravce?

Odpověď zadavatele:

Uchazeč je povinen v souladu se Zákonem o silniční dopravě a jeho prováděcími právními předpisy požádat Dopravní úřad o udělení příslušných dopravních licencí a předložit Zastávkové jízdní řády, Zastávky Třinecko a Jablunkovsko ke schválení. Uchazeč je tedy ve výše uvedené věci povinen vykonat veškerou součinnost, tak, aby výše uvedené bylo naplněno. V případě, že uchazeč výše uvedené naplní, pak za případné neudělení licence je vyloučena jeho odpovědnost.

10. K čl. 6.14 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Umožňuje nebo požaduje Objednatel, aby cestující mohl hradit jízdné za jednotlivou jízdenku i jiným způsobem než peněžní hotovostí a z elektronické peněženky čipové karty ODISKA (např. úhradou bezkontaktní bankovní kartou)?

Odpověď zadavatele:

Objednatel toto nepožaduje, ale zároveň nijak nevylučuje další prodejní možnosti dopravce, které ale nesmí snižovat výsledné tržby ze stanoveného tarifu vykázané dopravcem.

11. K čl. 6.14 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

V případě, že prodej jízdenek bude zajištěn externími prodejci, může dopravce vykázat tržby z jízdného ponížené o prodejní provizi zprostředkovatele?

Odpověď zadavatele:

Objednatel nevylučuje prodej jízdenek externími prodejci v předmětné oblasti, přičemž uchazeč nemůže vykázat tržby z jízdného ponížené o prodejní provizi zprostředkovatele.

12. K čl. 7.5 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Na základě článku 7.5 Smlouvy o poskytování veřejných služeb má dopravce povinnost informovat Objednatele o vozidlech, která byla nasazena v předchozím dopravním roce. Má dopravce obdobnou povinnost informovat o struktuře vozového parku, který dopravce plánuje nasadit v následujícím roce?

Odpověď zadavatele:

Povinnost informovat o struktuře vozového parku, který dopravce plánuje nasadit v následujícím roce, dopravce nemá.

13. K čl. 7.7 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Rozumíme správně, že v souvislosti se stanovením zvláštních požadavků na plnění v sociální oblasti se za mzdu řidiče považuje jen hrubá tarifní mzda (t.j. před uplatněním daně z příjmů fyzických osob a příspěvků na sociální a zdravotní pojištění hrazených zaměstnancem) vztažená k základnímu fondu pracovního času, a která nezahrnuje další příjmy řidičů v podobě různých příplatků např. za práci o víkendu a státních svátcích, práci přes čas, čekání, odměn a benefitů?

Odpověď zadavatele:

Ano, Uchazeč rozumí správně.

14. K čl. 8 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Rozumíme správně požadavku Objednatele na testovací provoz, že není požadováno, aby tento proběhl na všech vozidlech určených pro plnění této zakázky? V opačném případě není možné tento požadavek naplnit, pokud mají být nasazena zejména nová vozidla, neboť požadovaná 60 denní lhůta na úspěšné provedení testovacího provozu je příliš krátká na to, aby dopravce objednal, výrobce dodal nový autobus a byl realizován zkušební provoz odbavovacího zařízení a komunikace vozidla s centrálním dispečinkem, neboť běžné dodací lhůty autobusů se pohybují v řádech několika měsíců od jejich objednání a dopravce nemůže vozidla objednat bez uzavřené Smlouvy o poskytování veřejných služeb.

Odpověď zadavatele:

Ano, Uchazeč rozumí správně. Testovací provoz bude probíhat v jednom Používaném vozidle, které si určí Dopravce, které bude přistaveno na místo předem stanovené Objednatel (viz rovněž odst. 8.5 Smlouvy o poskytování veřejných služeb). Testovací provoz slouží primárně k prokázání a ověření připravenosti odbavovacího zařízení Dopravce pro odbavení cestujících.

15. K čl. 8.1 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Bude Objednatel kompenzovat dopravci náklady spojené s testovacím provozem?

Odpověď zadavatele:

Ne, Objednatel nebude zvlášť kompenzovat náklady Dopravce spojené s testovacím provozem. Dopravce je povinen případné náklady spojené s testovacím provozem promítnout do nabídkové ceny veřejné zakázky.

16. K čl. 8.1 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Bude se požadavek na testovací provoz aplikovat i v případě vozidel, která budou nově nasazována na plnění smlouvy kdykoliv později v jejím průběhu, nebo se tento požadavek vztahuje jen na situaci před zahájením plnění z této smlouvy?

Odpověď zadavatele:

Ne, požadavek na testovací provoz se vztahuje výhradně na situaci před zahájením plnění ze Smlouvy o poskytování veřejných služeb.

17. K čl. 8.2 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Na základě dosavadních zkušeností s odbavením ODISky dopravce upozorňuje, že stanovený časový limit 2,5 sekund je nerealizovatelný se SAM modulem dodávaným společností KODIS, který potřebuje dle procesů MSK 2200-3300 ms na vlastní činnost spojenou s odbavením. Navíc v případě zápisu transakce z GL potřebuje SAM modul dodatečných 250 ms.

Z tohoto důvodu se dotazujeme, zda Objednatel bude přihlížet k výše uvedené skutečnosti a na stanoveném časovém limitu 2,5 sekund nebude trvat?

Odpověď zadavatele:

Zápis nákupů z e-shopu uvedených na greenlistech je samostatná operace, která nesouvisí s časem odbavení cestujícího. V požadavku 2,5 s je operace pouze odbavení cestujícího. Z toho vyplývá, že v případě kontroly greenlistu a případného nahrání bude toto považováno jako operace samostatná, po které bude následovat odbavení jako další samostatná operace.

Pro příklad rychlosti SAM udáváme tyto hodnoty:

**Odbavení s neúspěchem hledání platné
jízdenky a prodejem elektronické jízdenky**

	RSAM2 čas (ms)
CardInfo	220
AllTickets	640
CardHolderInfo	240
ReadWalletSettings	0
DebitPurse	570
WriteTicket	410
Celkem	2080

Z uvedeného vyplývá, že celkový čas práce se SAM modulem je max 2,08 s, zbytek do 2,5 s požadavku času odbavení bude naplněno prací odbavovacího zařízení.

18. K čl. 8.11 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

S ohledem na požadavky vztažené k centrálnímu dispečinku ODIS žádáme o sdělení GPS souřadnic jednotlivých zastávek, o kterých má systém dopravce předávat informace tomuto dispečinku?

Odpověď zadavatele:

GPS souřadnice jednotlivých zastávek budou vybranému uchazeči předány po podpisu smlouvy.

19. K čl. 9.2 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Kdo bude vydavatelem čipových karet ODISKA distribuovaných prostřednictvím dopravních infocenter?

Odpověď zadavatele:

Vydavatelem bezkontaktních čipových karet ODISka bude dopravce. Dle TPS, čl. VII, bod 5: Dopravce na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti je povinen si smluvně zajistit u provozovatele dopravního infocentra prodej jízdních dokladů jeho jménem a také zajištění všech úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou ODISka.

20. K čl. 9.2 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Za jakých podmínek bude KODIS prodávat jízdní doklady v dopravních infocentrech?

Odpověď zadavatele:

V souvislosti s odpovědí na dotaz č. 19, kde je specifikováno, že dopravní infocentra zprostředkovávají prodej jízdních dokladů a zajištění úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou jménem dopravce, jedinou podmínkou KODISu je bezplatné poskytnutí potřebné prodejní technologie dopravcem a zaškolení obsluhy. Dopravce je povinen hradit náklady, které mu vyvstanou s propojením svého software zázemí s dopravním infocentrem. Provozní náklady dopravního Infocentra hradí KODIS.

21. K čl. 9.4 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Žádáme Objednatele, aby blíže specifikoval povinnost dopravce využívat e-shop, který je provozován společností KODIS, tj. rozdělení zodpovědnosti a souvisejících nákladů?

Odpověď zadavatele:

Společnost KODIS bude spravovat e-shop po stránce provozní a vývojové, tzn. bude zajišťovat správu infrastruktury, na které je e-shop provozován, bude zajišťovat předávání informací do systému clearingů, bude definovat funkcionality e-shopu směrem k cestujícím, definovat vzhled e-shopu včetně údržby textů a správy informací předávaných zákazníkům pomocí e-shopu, bude zadávat parametry e-shopu týkající se tarifní politiky a údržby číselníků vztahující se k této problematice (zóny, ceníky, profily zákazníků, výše hodnoty el. peněženky apod.).

Dopravce spolupracující s e-shopem bude především zajišťovat výrobu a prodej (distribuci) objednaných čipových karet ODISka přes e-shop a dále zajišťovat platební rozhraní pomocí bankovní karty a převodem z bankovního účtu. Jeho povinností bude rovněž zveřejňovat dokumenty ke stažení pro cestující související s objednávkou karty a konkrétním vydavatelem (např. návod, souhlas se zpracováním osobních údajů, atd.), zadávat informaci o výpadcích funkčnosti nebo údržby platební brány a také spravovat odkaz na e-shop na webových stránkách dopravce. Dopravce bude spravovat informace týkající se životního cyklu dopravcem vydávaných karet, jejich objednávek, objednávek časových kupónů a kreditů na karty vydané dopravce.

Dopravce bude povinen hradit bankovní poplatky či jiné náklady, které mu vyvstanou s propojením svého softwarového zázemí s e-shopem. Poplatky za správu a rozvoj e-shopu bude hradit KODIS.

22. K čl. 9.4 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Má dopravce povinnost zřídit a provozovat předprodejní místo, a pokud ano, žádáme o určení místa a náplně?

Co má Objednatel konkrétně na mysli pod termínem „prodej souvisejících produktů“?

Odpověď zadavatele:

Dopravce nemá povinnost zřídit a provozovat předprodejní místo, je povinen si smluvně zajistit u KODIS prodej jízdních dokladů ve dvou dopravních infocentrech ve městech Třinec a Jablunkov za podmínek blíže vymezených v kapitole VII TPS.

Náplní předprodejního místa (dopravní infocentra) se rozumí prodej veškerého sortimentu dlouhodobých časových jízdenek ODIS, nahrávání elektronických peněz na ODISku, vystavování průkazů určených k prokazování nároku na slevy dle tarifu ODIS a veškeré úkony související s bezkontaktní čipovou kartou ODISka, včetně reklamací daného vydavatele. V dopravních infocentrech jsou poskytovány veškeré informace o ODIS a o všech dopravcích v ODIS a jsou zde vydávány informační materiály, resp. prodávány materiály propagační.

„Prodejem souvisejících produktů“ se má na mysli prodej zejména bezkontaktních čipových karet a jiných služeb definovaných v Ceníku produktů a služeb BČK, který tvoří přílohu č. 17 Smlouvy. Zároveň se nevylučuje možnost smluvního prodeje jiných produktů souvisejících s veřejnou dopravou jménem dopravce, např. suvenýrů či propagačních předmětů.

23. K čl. 14.3 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Objednatel uvádí v čl. 14.3 Smlouvy o poskytování veřejných služeb, že bankovní záruka musí být vydána renomovanou bankou. Uchazeč žádá objednatele o bližší definici toho, kterou banku považuje za renomovanou, případně aby zveřejnil seznam bank, které za renomované považuje.

Odpověď zadavatele:

Renomovanou bankou je každá banka, která má své sídlo v České republice a má bankovní licenci České národní banky.

24. K čl. 14.7 Smlouvy o poskytování veřejných služeb

Žádáme Objednatele o sdělení typu pojistky, která splňuje definované požadavky dle čl. 14.7 Smlouvy o poskytování veřejných služeb?

Odpověď zadavatele:

Pokud požadavky obsažené v odst. 14.7 nejsou zahrnuty a splněny již v rámci pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla dle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů (ať již obecně nebo formou speciálního připojištění), musí se jednat o pojištění odpovědnosti ve smyslu ustanovení § 2861 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, jehož parametry jsou konkrétně stanoveny v čl. 14.7 Smlouvy o poskytování veřejných služeb.

25. K Příloze č. 7 ZD

Jak bude Objednatel postupovat v případě, kdy dojde ke změně Technických a provozních standardů ODIS, dopravce bude povinen je akceptovat, avšak tato skutečnost vyvolá na straně dopravce dodatečné náklady, které nemohl v okamžiku podání nabídky rozumně předpokládat. Budou tyto dodatečné náklady dopravce kompenzovány např. jednorázovou platbou nebo změnou ceny dopravního výkonu? Uchazeč má např. na mysli různé úpravy odbavovacího systému.

Odpověď zadavatele:

Pokud dojde ke změně TPS ODIS v průběhu platnosti smlouvy, všechny nové náklady s tímto spojené nebudou po dopravci vyžadovány a budou uhrazeny z jiných zdrojů. Náklad dopravce stanovený v nabídce se nezmění.

26. K čl. 2 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Objednatel uvádí v čl. II.2 Technických a provozních standardů ODIS (TPS ODIS), že vozidlům uvedeným před 1. 12. 2015 může společnost KODIS vydat výjimku z plnění některých bodů TPS ODIS. Žádáme Objednatele, aby byl v této věci více specifický a uvedl, které konkrétní body TPS ODIS nemusí tato vozidla splňovat (např. informační systém, signalizační zařízení, rozteč sedadel, počet a šířka dveří apod.), případně jaké existují minimální požadavky pro tato vozidla.

Rozumíme také správně, že vozidlům, která budou pořízena po tomto datu, tj. po 1. 12. 2015, nemůže být žádná výjimka udělena a musí být zcela v souladu s TPS ODIS?

Odpověď zadavatele:

Výjimku lze udělit v případě, že splnění podmínek by vyžadovalo neúměrné náklady (klimatická pohoda, počet a uspořádání sedadel, velikost plochy pro stojící cestující) nebo by bylo technicky neproveditelné (šířka dveří).

Na vozidla pořízená po 1. 12. 2015 se nebude vztahovat žádná výjimka.

27. K čl. 2.1 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Jelikož čelní a boční panely mají omezený počet možných zobrazených znaků, dotazujeme se Objednatele, jakým způsobem budou na čelních a bočních panelech zobrazeny zastávky s dlouhými názvy, bude možné rozdělit text do dvou řádků?

Odpověď zadavatele:

Na čelním panelu bude možné použít zkrácený název v jednom řádku po odsouhlasení KODISem, pokud toto nebude možné, tak se název rozdělí do dvou řádků. Na bočních panelech jsou přípustné zkrácené názvy.

28. K čl. 2.2 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Musí být v případě použití informačního panelu tvořeného LED diodami použit zároveň i zobrazovač času a pásma nebo postačí, když se informace budou střídát v taktu, tj. linka + cílová zastávka, čas + zóna, nácestné zastávky...?

Odpověď zadavatele:

Postačuje zobrazování času a tarifní zóny na LED informačním panelu uvnitř vozidla. Není třeba vozidla vybavovat samostatným zobrazovačem času a tarifní zóny.

29. K čl. 2.4 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Rozumíme správně, že vozidla nemusí být vybavena systémem poptávkového otevírání dveří?

Odpověď zadavatele:

Ano, vozidla nemusí být vybavena systémem poptávkového otevírání dveří.

30. K čl. 2.4 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Prostory určené pro přepravu cestujících na invalidním vozíku musí být vybaveny i úchyty pro invalidní vozík. Vzhledem ke skutečnosti, že každý výrobce vozidla má tento prostor homologován, žádáme Objednatele o sdělení, jak mají být tyto úchyty provedeny?

Odpověď zadavatele:

Pokud je prostor pro invalidní vozík homologován, a odpovídá tedy platné legislativě včetně úchytů, tak v takovém případě postačuje jakékoliv provedení, které odpovídá platné legislativě.

31. K čl. 2.6 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Je preferován určitý typ signálu řidiči? Různé typy vozidel jsou vybaveny odlišně. Některé mají akustický tón při každém stisku tlačítka, jiné zase vyvolají optický signál na palubní desce, u některých vozidel je možná kombinace obou způsobů.

Odpověď zadavatele:

Není, záleží čistě na preferencích uchazeče.

32. K čl. 2.7 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Je možné, aby komunikující modem využíval ke komunikaci s centrálním dispečinkem ODIS (CED) také jinou technologii než GPRS?

Odpověď zadavatele:

Je možné použít i jiné technologie, ale musí být splněna podmínka sledování polohy vozidla on-line v reálném čase a dodaná data musí splňovat strukturu stanovenou příslušnou datovou větou.

33. K čl. 2.7 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Musí být palubní počítač ve vozidle přímo propojený s CED nebo postačí, když bude posílat informace přes SW aplikaci dopravce?

Odpověď zadavatele:

Lze komunikovat mezi CED ODIS a vozidlem přes SW aplikaci dopravce.

34. K čl. 2.9 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Bude společnost KODIS akceptovat různé provedení piktogramů od různých výrobců vozidel nebo bude vyžadován standard DPO a.s.?

Odpověď zadavatele:

TPS nedefinují přesný vzhled piktogramů. Doporučujeme, aby uchazeč používal jednotný vzhled piktogramů na všech vozidlech.

35. K čl. 2.9 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

V případě logotypu MSK je stanovena přesná velikost „kruhu“ nad bočnicí, nebo je postačující dodržet rozmezí 1,5 – 2,3 m?

Je pro objednatele akceptovatelné, když logotyp kruhu bude vyveden nikoli z lité fólie ale ze speciální perforované fólie atestované pro polep oken?

V případě logotypu umístěvaného do předních dveří se dotazujeme, zda je možné logotyp zmenšit v případě, kdy šířka předních dveří je pouze 650 mm (logotyp má mít velikost 750 – 900 mm)?

Odpověď zadavatele:

Objednatel v Technických a provozních standardech ODIS definuje průměr základního grafického prvku (kruh) min. 1500 mm a max. 2300 mm a definuje litou folii pro aplikaci v exteriéru.

V případě předních dveří o jiné šířce než 750 – 900 mm bude logotyp zmenšen na příslušnou velikost a odsouhlasen objednatelem.

36. K čl. 2.9 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Kdo ponese náklady na vyhotovení logotypů MSK, kraj nebo dopravce?

Odpověď zadavatele:

Náklady na vyhotovení logotypů nese uchazeč.

37. K čl. 2.11 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

V případě vozidla nevybaveného systémem chlazení prostoru pro cestující musí být vybaveno posuvnými ventilačními prostory. Je požadavek Objednatele splněn, když v daném okně budou dva ventilační průduchy o celkové šířce větší než polovina šířky okna?

Odpověď zadavatele:

Je splněn, podstatné je dodržení celkové šířky otevřeného prostoru.

38. K čl. 2.12 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Dopravce je povinen vyčlenit vně vozidla plochy pro umístění samolepících fólií. Jak často plánuje Objednatel jejich obměnu? Tento údaj potřebuje dopravce pro rozhodnutí o typu provedení povrchové úpravy vnějšku vozidla.

Muže být daná plocha přerušena např. technologickou mezerou mezi oplechováním vozidla?

Odpověď zadavatele:

Interval obměny plánujeme maximálně jednou ročně.

Doporučujeme plochu souvislou. V případě plochy rozdělené oplechováním vozidla však lze akceptovat i tuto variantu.

39. K čl. 2.14 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Ve vozidlech uvedených do provozu po 1. 12. 2015 nesmí být vzdálenost mezi přední stranou opírací části a zadní stranou opírací části sedadla před ním v případě sedadel směřujících stejným směrem měřená vodorovně a ve všech výškách nad podlahou mezi úrovní vrcholu sedáku a bodem ležícím 620 mm nad podlahou menší než 650 mm u vozidel třídy „I“ a „A“ a 680 mm u vozidel třídy „II“.

Uchazeč se dotazuje, ve které části sedadla se má tato hodnota měřit? Je to střed nebo okraj sedadla (sedadla jsou tvarována do mírného oblouku)?

Odpověď zadavatele:

Pro účely měření uvedené hodnoty se použije vzdálenost měřená mezi středy sedadel.

40. K čl. 3.2 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

V případě vymezení plochy pro stojící cestující se Uchazeč dotazuje, jak je tato

plocha definována? Je možné do této plochy započítat také plochu pro kočárek nebo invalidní vozík, prostor předních a zadních dveří, plochu schodů mezi nízkopodlažní a vysokopodlažní částí?

Odpověď zadavatele:

Podmínky pro stanovení plochy pro stání jsou uvedeny ve směrnici 2001/85/ES.

Doporučujeme plochu souvislou. V případě plochy rozdělené oplechováním vozidla však lze akceptovat i tuto variantu.

41. K čl. 3.3 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Objednatel stanovuje velikost prostoru pro stojící cestující ve vozidle standardu „malý autobus“ na 8 m² stejně jako pro vozidla standardu „klasický autobus“, která jsou však delší až o 3 m. Dopravce považuje požadavek ve výši 8 m² plochy pro stojící cestující za nadsazený a dotazuje se, zda je možné tento požadavek zmírnit u kategorie „malý autobus“ na 6 m²?

Odpověď zadavatele:

V rámci kategorie „malý autobus“ lze požadavek na plochu pro stojící cestující zmírnit pouze u vozidel uvedených do provozu před 1. 12. 2015.

42. K čl. 3.3 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Uchazeč se dotazuje, zda určení spojů obsluhovaných nízkopodlažním vozidlem bude zcela ponecháno v pravomoci dopravce? Má dopravce možnost odmítnout případný požadavek KODIS na nasazení nízkopodlažního vozidla na konkrétní spoj, pokud to v rámci oběhu vozidel nebude technologicky možné?

Odpověď zadavatele:

Objednatel v zadávací dokumentaci definuje pouze povinnost zajištění požadovaných služeb minimálně 25 % nízkopodlažními vozidly z celkového počtu vozidel v prvním až třetím dopravním roce a minimálně 80 % nízkopodlažními vozidly z celkového počtu vozidel ve čtvrtém a každém dalším dopravním roce. Pravomoc nasazení nízkopodlažních vozidel na konkrétní spoje je ponechána na samotném uchazeči. S ohledem na výše uvedené považujeme Váš dotaz na případné požadavky KODIS ve věci konkrétního nasazení nízkopodlažních vozidel na daný spoj za zcela irelevantní.

43. K čl. 5 Přílohy č. 7 ZD, kap. II (STANDARD VOZIDEL ODIS)

Existuje předepsaný vzhled a umístění evidenčního čísla vozidla přiděleného společností KODIS nebo je toto ponecháno zcela na dopravci?

V jakých situacích a dokumentech bude nutné toto evidenční číslo používat?

Odpověď zadavatele:

Předepsaný vzhled a umístění evidenčního čísla není definován, doporučujeme umístění čísla nad přední dveře zvenku. Číslo bude pětimístné, výška číslic a vzhled bude upřesněn vybranému uchazeči dle typu a barevného řešení vozidel uchazeče.

Evidenční číslo bude používáno k evidenci vozidel pro potřeby CED ODIS.

44. K Příloze č. 7 ZD, kap. III

Jaký standard vozidel je Objednatel vyžadován pro vozidla sloužící jako provozní záloha?

Odpověď zadavatele:

Záložní vozidlo musí odpovídat standardu dle zadávací dokumentace.

45. K čl. 2 Přílohy č. 7 ZD, kap. IV (STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ)

Jakým způsobem Objednatel předpokládá, že bude probíhat komunikace řidiče s centrálním dispečinkem ODIS (CED)? Bude CED provozován v nepřetržitém režimu?

Odpověď zadavatele:

Komunikace se předpokládá prostřednictvím předdefinovaných zpráv, které bude mít možnost řidič navolit v palubním počítači nebo prostřednictvím spojení mobilním telefonem s dispečerem CED ODIS.

Provoz CED ODIS je provozován automaticky přes SW aplikaci – tato probíhá v non-stop režimu.

46. K čl. 4.1 Přílohy č. 7 ZD, kap. IV (STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ)

Požaduje Objednatel přímou komunikaci vozidla se softwarovým systémem MPV, kterým je CED vybaven, nebo je toto možné realizovat prostřednictvím obdobného systému dopravce?

Odpověď zadavatele:

Odpověď na dotaz je blíže upřesněna v odpovědi na dotaz č. 33.

47. K čl. 4.2.6 Přílohy č. 7 ZD, kap. IV (STANDARD GARANCE NÁVAZNOSTÍ, ČEKACÍCH DOB A DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ)

Bude Objednatel kompenzovat dodatečné km, které budou realizovány v důsledku rozhodnutí CED o vykonání odjezdu po jiné (delší) trase?

Odpověď zadavatele:

Objednatel bude dodatečné výkony uchazeči hradit v případě, že výše uvedená situace bude naplňovat termín „Objížďka“ ze Zadávací dokumentace a u níž vzniklé náklady vypočtené dle odst. 1.2 Výpočtu kompenzace po dobu trvání činí více než 10.000 Kč.

V případě, že výše uvedené není naplněno, nebude objednatel uchazeči uvedené výkony kompenzovat.

48. K čl. 5 Přílohy č. 7 ZD, kap. VII

Objednatel uvádí v čl. VII.5 TPS ODIS, že dopravce bude mít povinnost si smluvně zajistit u provozovatele dopravního infocentra (DI), jehož provozovatelem je společnost KODIS, prodej jízdních dokladů jeho jménem a také zajištění všech úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou ODISka.

Zároveň v zadávací dokumentaci není nikde stanovena povinnost dopravce provozovat DI.

Dotazy:

- Rozumíme správně, že stávající DI v Třinci a Jablunkově, která nyní provozuje stávající dopravce, budou převzata včetně personálu a dále provozována společností KODIS?
- Žádáme Objednatele, jako jednoho ze zřizovatelů společnosti KODIS, o poskytnutí smlouvy na prodej jízdních dokladů a zajištění úkonů souvisejících s bezkontaktní čipovou kartou ODISka. Bez znalosti podmínek tohoto smluvního vztahu s KODIS nemůže Uchazeč správně kalkulovat náklady spojené s poskytováním služby.
- Má dopravce povinnost zajistit prodej i jinými způsoby než prostřednictvím DI, prodejem u řidiče a přes internet, tj. např. prostřednictvím externích prodejců (není nijak upraveno v TPS)?
- V případě, že prodej jízdenek bude zajištěn také externími prodejci, může dopravce vykázat tržby z jízdného ponížené o prodejní provizi zprostředkovatele?

Odpověď zadavatele:

Odpovědi na dotazy jsou blíže upřesněny v odpovědích na dotazy č. 19, 20 a 22.

K jednotlivým dotazům zadavatel uvádí následující:

- Převzetí jakéhokoliv personálu ani prostor od dopravce není možné takto předjímat.
- Nepředpokládá se uzavření samostatné smlouvy na tyto činnosti, vše je obsahem přílohy č. 15 - Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS mezi KODISem a dopravcem, kde jsou stanoveny povinnosti smluvních stran a úhrada.
- Nemá takovou povinnost.
- Odpovědi na dotazy jsou blíže upřesněny v odpovědích na dotazy č. 10 a 11.

49. K čl. 6.1 Přílohy č. 7 ZD, kap. VII

Vztahuje se formulace „v každém okamžiku“ také na povinnost řidiče navrátit příslušný obnos při obdržení bankovky v hodnotě 1000 Kč? Pokud by tomu tak mělo být, je toto jen velmi těžko realizovatelné, neboť řidič bude muset být vybaven nepřírozeně velkým množstvím hotovosti, což kromě provozních problémů bude znamenat větší bezpečnostní riziko. Navrhujeme, aby formulace „v každém okamžiku“ se na tuto povinnost nevztahovala.

Odpověď zadavatele:

Uvedený požadavek na vrácení peněz v každém okamžiku při obdržení bankovky v hodnotě 1.000,- Kč je mírnější, než udává zákon č. 136/2011 Sb., O oběhu bankovek a mincí, kde je stanovena dokonce povinnost vrátit na jakoukoliv hodnotu bankovky, a to i přesto, že je její nominální hodnota mnohem vyšší než uskutečněný nákup jízdného. Dle zákona je definováno, kdy je možno tuzemské bankovky nebo mince odmítnout, a u bankovek je toto omezení dáno pouze u pamětních tuzemských bankovek nebo bankovek prohlášených Českou národní bankou za neplatné, dále bankovky které jsou poškozené, či neúplné, také je možné odmítnout bankovky, u kterých existuje důvodné podezření, že jsou padělané nebo pozměněné.

50. K čl. 7 Přílohy č. 7 ZD, kap. VII

Je povinnost dopravce zajistit prodej jízdenek po internetu prostřednictvím e-shopu splněna využitím e-shopu provozovaným společností KODIS?

Odpověď zadavatele:

Ano.

51. K čl. 5 Přílohy č. 7 ZD, kap. VIII

Kdo je zodpovědný za vyhotovení informační brožury a testu znalostí ODIS

(dopravce, KODIS, Objednatel)?

Odpověď zadavatele:

KODIS

52. K Příloze č. 7 ZD, kap. IX

Rozumíme správně, že dopravce nemá povinnost zajišťovat přepravní kontrolu, neboť ji bude zajišťovat společnost KODIS, která také ponese všechny s tím spojené náklady, tzn. po dopravci nebude mimo poplatek KODIS ve výši 1,1 Kč/km vyžadována jeho finanční spoluúčast na krytí těchto nákladů?

V případě, že je cestujícímu uložena pokuta, kterou nezaplatí, kdo je zodpovědný za vymáhání této pokuty a nese s tím spojené náklady?

Pokud bude přepravní kontrola zajišťována společností KODIS, bude mít dopravce možnost provádět vlastní přepravní kontrolu, např. prostřednictvím řidičů?

Odpověď zadavatele:

Ano, ale objednatel zároveň nijak nevylučuje možnost zajištění další přepravní kontroly mimo činnost KODISu.

V souladu s čl. 9.3 Smlouvy bude KODIS zmocněn v rozsahu práv Dopravce vůči cestujícím k vymáhání nedoplateků jízdného, přírážek k jízdnému, které bude Dopravce oprávněn v souladu se Smluvními přepravními podmínkami a Tarifem ODIS požadovat. Vymožené částky v rozsahu přírážky k jízdnému získané KODIS při provádění přepravní kontroly jsou příjmem Objednatele.

Nikoliv „pokud“, ale spíše „přestože“ bude přepravní kontrola zajišťována společností KODIS, objednatel zároveň nijak nevylučuje možnost zajištění další přepravní kontroly mimo činnost KODISu.

53. K Příloze č. 12 ZD

Jak je postupováno při výpočtu průměrného stáří vozového parku v případě registrace vozidla v průběhu daného dopravního roku, např. je-li vozidlo pořízeno v roce 2016, tj. během prvního dopravního roku, je správná hodnota jeho stáří pro tento rok rovna hodnotě 0 nebo 1 (v pomocném nástroji, který je přílohou č. 12 ZD, se při tomto zadání ukazuje hodnota 0 v prvním dopravním roce, tato však není zvýrazněna na rozdíl od hodnot stáří v dalších letech)?

Odpověď zadavatele:

Pro vozidlo pořízené v průběhu daného dopravního roku a zařazené do provozu ještě v tom daném roce je hodnota stáří na konci roku uvažována jako nula. V tabulce pomocného nástroje sice hodnota „0“ není podbarvena, ale do výpočtu vstupuje správně a není to tedy chybou. Zároveň však upozorňujeme, že nelze na jednu pozici uvažovat více vozidel (například *staré vozidlo* a zároveň *nové vozidlo* pořízené jako náhrada), došlo by totiž k převýšení Výchozího počtu Používaných vozidel. Podrobnost výpočetního nástroje je roční. Proto doporučujeme postupovat tak, aby *staré vozidlo* „tabulkově“ ukončilo svou činnost již v roce předcházejícím nákupu a zařadit *nové vozidlo*.

Například: pro dopravní rok 2017 je zařazeno *nové vozidlo* až v průběhu roku 2018. Do pomocného nástroje sloupce E je uveden skutečný rok výroby „2018“, do sloupce K a následujících je uvedeno „ano“. Nahrazované *staré vozidlo* je uvedeno jako provozní pouze pro dopravní roky 2015 a 2016 („ano“ zadáno do sloupců I a J), přestože k jeho vyřazení dochází až v průběhu dopravního roku 2017.

54. K Příloze č. 17 ZD, Tabulka 3

V definici cenového indexu „Index mezd v MSK“ uvádí Objednatel, že hrubá měsíční mzda za rok t-1 je dělena hodnotou stejného ukazatele za rok 2013. Znamená to, že např. změna nákladové položky přímých mezd bude pro dopravní rok začínající v prosinci 2016 upravena indexem vypočteným podílem hrubé měsíční mzdy v roce t-1 (tj. v roce 2015) a v roce 2013? Neměl Objednatel na mysli použití jako výchozí hodnotu za rok 2014 místo roku 2013?

Odpověď zadavatele:

Výsledný cenový index, kterým se násobí hodnoty v nabídce Dopravce při následné tvorbě cen, je dán tímto vzorcem:

$$CI_{j,t} = \frac{I_{j,t}}{\bar{I}_{j,t}}$$

kde $I_{j,t}$ představuje index za konkrétní Dopravní rok t a $\bar{I}_{j,t}$ představuje index za Výchozí rok.

S využitím definice v Příloze č. 17 ZD, Tabulka 3, to znamená, že pro Dopravní rok, který začíná v prosinci 2015, index mezd $I_{j,t}$ konkrétně $I_{3,2015}$ = (Hrubá měsíční mzda v Moravskoslezském kraji za rok 2014 / Hrubá měsíční mzda v Moravskoslezském kraji za rok 2013).

Za předpokladu, že Výchozí rok dle odst. 2.2 Přílohy č. 17 ZD bude r. 2015, index za Výchozí rok $\bar{I}_{j,t}$ (konkrétně $\bar{I}_{3,2015}$) bude mít stejnou hodnotu.

To znamená, že výsledný cenový index CI pro cenotvorné položky 16a, 16b, 17a a 17b v Dopravním roce 2015 bude za těchto okolností mít hodnotu jedna. K faktické indexaci

mezd a odvodů dojde teprve v Dopravním roce 2016, a to s využitím údajů za r. 2015, tzn. pro Dopravní rok 2016 dojde k úpravě těchto cenotvorných položek v poměru hrubé měsíční mzdy v MSK r. 2015 k hodnotě stejného ukazatele r. 2014.

55. K Příloze č. 17 ZD, Tabulka 3

Objednatel dále definuje indexy pro naftu a CNG jako podíl cen za posledních 12 měsíců ke konci října v roce t děleno stejnou hodnotou za posledních 12 měsíců ke konci října roku 2014 v případě nafty a roku 2015 v případě CNG. Domníváme se, že zde došlo pravděpodobně k písařské chybě, neboť výchozí rok by měl být pro oba indexy totožný. Žádáme Objednatele o potvrzení výchozího roku pro oba indexy, zda je správný rok 2014 nebo 2015.

Odpověď zadavatele:

Opět odkazujeme na definici

$$CI_{j,t} = \frac{I_{j,t}}{\bar{I}_{j,t}}$$

obdobně jako v případě otázky č. 54. S využitím definice v Příloze č. 17 ZD, Tabulka 3, to znamená, že můžeme psát:

$$CI_{nafta,t} = \frac{I_{nafta,t} / I_{nafta,2014}}{I_{nafta,2015} / I_{nafta,2014}}$$

protože $\bar{I}_{nafta,t} = I_{nafta,2015} / I_{nafta,2014}$ v případě, že Výchozí rok bude r. 2015.

Z výše uvedeného vzorce pro $CI_{nafta,t}$ je patrné, že hodnota $CI_{nafta,t}$ bude stejná ať definice v Tabulce 3 přílohy č. 17 je vztažena k roku 2014 nebo k roku 2015.

Dodatečné informace poskytnuté zadavatelem bez předchozí žádosti:

Informace zadavatele č. 1 ze dne 5. 3. 2015:

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, sídlem Jakubská 1, 602 00 Brno, jako zástupce výše uvedeného zadavatele v předmětném zadávacím řízení poskytuje tímto v souladu s ustanovením § 49 odst. 4 ZVZ dodatečné informace k zadávacím podmínkám z vlastního podnětu a vysvětluje v návaznosti na již poskytnutou odpověď na dodatečné informace č. 41 (viz výše) zadání uvedené v příloze č. 7 zadávací dokumentace „Technické a provozní standardy ODIS“, kde v čl. II., bodu 3.2 Doplnkový standard „klasický autobus“ („K“) a 3.3 Doplnkový standard „malý autobus“ („M“) je uveden údaj o velikosti plochy pro stojící cestující, jenž je stanoven na velikost „minimálně 8 m²“. Tento údaj zahrnuje kompletní celou plochu vozu uzpůsobenou pro možnost stání. Jelikož jsou vozidla homologována na normu pro stojící cestující na menší plochu (tato homologace nezahrnuje např. plochu u prvních dveří u řidiče, která je určena pro volný rozhled řidiči, a další plochy ve voze, např. prostor kolem schodů), pak homologovaná plocha výrobcem vozidla je požadována na velikost „minimálně 5 m²“ pro stojící cestující u vozidel se standardní výškou podlahy (zde je větší podíl plochy nezapočitatelné do homologované plochy) a „minimálně 7 m²“ pro stojící cestující u vozidel nízkopodlažních, a to pro oba typy vozidel definovaných v bodech 3.2 a 3.3 přílohy č. 7 zadávací dokumentace. Uvedené platí rovněž pro vozidla uvedená do provozu před 1. 12. 2015.

Zadavatel v souvislosti s těmito Dodatečnými informacemi současně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to

do 7. 4. 2015 do 11:00 hodin.

Zadavatel tímto současně oznamuje v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 ZVZ provedení úpravy v uveřejněném vyhlášení veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko - Třinecko“, uveřejněné ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 1. 2015 pod evidenčním číslem VZ 402184, konkrétně úpravy provedené v souvislosti s výše uvedeným prodloužením lhůty pro podání nabídek.

Dotaz č. 2 (obdržen dne 25. 3. 2015):

Otázka č. 1:

V čl. 2.2 zadávací dokumentace Zadavatel v rámci „*Dalších požadavků zadavatele na plnění veřejné zakázky*“ stanovil, že vybraný uchazeč je povinen zajišťovat správu označníků zastávek, přičemž způsob a rozsah správy je blíže vymezen v kapitole I Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy ODIS („**Technické standardy**“).

Dle části I., článku 6 Technických standardů zabezpečuje údržbu a obnovu označnicku konkrétní zastávky či stanoviště na své náklady její správce. Pokud jsou zastávky či stanoviště vybaveny označníkem nesplňujícím standard, je správce označnicku povinen na své náklady označnicku uvést do souladu se standardem daným tímto dokumentem, a to v nejkratší možné době, není-li dáno kapitolou 4 jinak.? Dle části I., článku 4 Technických standardů mohou zastávkové označníky zůstat v původním stavu a to nejdéle po dobu 3 měsíců od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti. Po uplynutí této doby musí být označníky vybaveny minimálně informacemi dle bodů 4.2 b), 4.2 f) a 4.3, a to po dobu maximálně 24 měsíců od termínu započetí provozování dopravy na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrových řízení na autobusové dopravce v dané oblasti.

Vzhledem k tomu, že stávající označníky Technickým standardům nevyhovují, budou se muset na náklady správce obnovit, tj. vyměnit za nové, které budou Technickým standardům odpovídat.

Dle § 14 odst. 2 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích („**ZPK**“) nejsou označníky zastávek součástí silnice a místní komunikace, přičemž dle § 29 odst. 1 ZPK je zastávkový označnick definován jako pevná překážka.

Vzhledem k tomu, že vybraný uchazeč má povinnost umístit pevnou překážku (označnick) na pozemní komunikaci, měla by být součástí zadávacích podmínek veškerá povolení a souhlasná stanoviska všech majitelů dotčených pozemků ve smyslu § 29 odst. 2 ZPK, na základě kterých bude možné označníky na požadovaných zastávkách zákonně umístit.

Vzhledem k absenci výše uvedených povolení a stanovisek je zadávací dokumentace pro účely podání nabídky neúplná. Dodavatel proto žádá o doplnění zadávacích podmínek o příslušná povolení.

Odpověď zadavatele:

Označnick zastávek (který není součástí ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace) nelze ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZPK**“) všeobecně klasifikovat jako pevnou překážku na dálnici, silnici a místní komunikaci, jak upravuje ust. § 29 odst. 1 ZPK. Pevnými překážkami na dálnici, silnici a místní komunikaci jsou reálně předměty, které naplňují zákonem daná kritéria a jejichž umístění nebylo povoleno příslušným silničním správním úřadem po

projednání s vlastníkem dotčené pozemní komunikace a se souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie České republiky.

Naopak pro umístění označníku stanoví přímo ust. § 25 odst. 12 ZPK, že umístění označníku (věci vymezené v ust. § 14 odst. 2 písm. b) ZPK) není zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace, vyžaduje však předchozí souhlas vlastníka dotčené komunikace.

S ohledem na platné licence k provozování linkové osobní dopravy v předmětné lokalitě, které byly mimo jiné vydány na základě souhlasů příslušných orgánů Policie ČR, vlastníka pozemní komunikace i obce, máme za to, že dojde-li k fyzické obnově stávajících označnicků zastávek, nedojde ani ke vzniku pevné překážky, jak ji upravuje zákon o pozemních komunikacích.

Otázka č. 2:

Zadavatel v části I., článku 4 a 4.4 Technických standardů požaduje provedení zastávkových označnicků dle textu uvedeného v Technických standardech a vzoru uvedeného v čl. 4.4. Dodavatel má možnost využít v oblasti působnosti stávající zastávkové označnický, které jsou v souladu s normou ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště, avšak zadávací podmínky ve stávajícím znění nepřipouštějí jiná, kvalitativně a technicky obdobná řešení ve smyslu § 46 odst. 3 ZVZ.

Dodavatel proto požaduje, aby Zadavatel upravil zadávací dokumentaci v souladu s § 46 odst. 3 ZVZ a připustil i jiná, kvalitativně a technicky obdobná řešení.

Odpověď zadavatele:

Zadavatel v rámci Technických a provozních standardů ODIS, které tvoří přílohu č. 7 zadávací dokumentace, vymezil požadavky na náležitosti zastávkového označníku formou vymezení konkrétních požadavků na provedení těchto zastávkových označnicků, na jejichž dodržení zadavatel nadále a bez dalšího trvá, nikoli tedy s využitím odkazu na technické normy dle § 46 ZVZ, jak uvádí tazatel.

Příloha č. 7 zadávací dokumentace ani jiná část zadávacích podmínek neobsahuje ve vztahu ke konkrétní specifikaci zastávkových označnicků výslovný odkaz na ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště, ani na jakoukoli jinou obdobnou technickou normu, jak uvádí tazatel v dotazu. Nicméně i pokud by tomu tak bylo, zadavatel by v takovém případě postupoval plně v souladu s ustanovením § 46 odst. 3 ZVZ, a připustil by použití i jiných, kvalitativně a technicky obdobných řešení. Zadavatel chápe ustanovení § 46 odst. 3 ZVZ jako tzv. „zákonnou licenci“, tedy zákonný požadavek, který se uplatní automaticky a přímo ze zákona vždy, pokud zadavatel při

vymezení technických podmínek využije možnost formulovat technické podmínky s využitím odkazu na technické a jiné normy a osvědčení dle § 46 ZVZ, aniž by zadavatel nutně musel výslovný zákonný požadavek kopírovat do zadávacích podmínek.

Bez ohledu na výše uvedené však zadavatel pro odstranění jakýchkoliv pochybností uvádí, že pokud jsou technické podmínky obsažené v zadávacích podmínkách veřejné zakázky v jakékoli části formulovány s využitím odkazu na technické či jiné normy dle § 46 ZVZ, zadavatel současně v souladu s ustanovením § 46 odst. 3 ZVZ v takovém případě vždy výslovně připouští použití i jiných, kvalitativně a technicky obdobných řešení.

Otázka č. 3:

V čl. 3 zadávací dokumentace Zadavatel připouští, že pokud z důvodu prodlužování zadávacího řízení nedojde k podpisu smlouvy do 31. 7. 2015, je možné zahájení plnění posunout až do prosince 2017.

Za stávajícího znění zadávacích podmínek však Dodavatel nemá možnost sestavit řádnou nabídku zaručující aktuální informace po dobu následujících dvou let (termín ukončení zadávacího řízení má vliv např. na poskytnutou jistotu), na stáří vozového parku dopravce (čím později začne realizace, tím starší bude vozový park aktuální ke dni podání nabídky) apod.

Dodavatel žádá úpravu zadávacích podmínek, aby mohli zájemci o Veřejnou zakázku podat řádné a porovnatelné nabídky.

Odpověď zadavatele:

Zadavatel příliš nerozumí tomuto dotazu dodavatele, nicméně uvádí, že v zadávacích podmínkách pouze výslovně pojmenoval a konkrétním, předvídatelným a pro všechny uchazeče stejným způsobem řešil problém, který v zadávacím řízení může nastat a běžně také nastává, tedy situaci, kdy zejména kvůli námitkám a následnému podání návrhů na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a případně i rozkladu dochází k prodlužování zadávacího řízení o ne zcela předem odhadnutelnou dobu. S touto situací ostatně počítá rovněž sám ZVZ v institutu zastavení běhu zadávací lhůty a jejího „prodlužování“. Nejedná se tedy o situace, kdy by zadavatel svévolným způsobem prodlužoval zadávací řízení po ukončení zadávací lhůty (ostatně v takové situaci by již uchazeči svými nabídkami nebyli vázáni), ale o objektivní a ZVZ předvídané situace prodloužení zadávacího řízení, kdy současně dochází rovněž k „prodloužení“ zadávací lhůty a vázanosti uchazečů jejich nabídkou. Zadavatel právě za účelem umožnění podání řádných a porovnatelných nabídek všemi uchazeči tuto situaci v zadávacích podmínkách výslovně popsal a stanovil konkrétní, jednoznačný a pro všechny uchazeče stejný postup řešení dané situace. Všichni uchazeči tak jsou s touto skutečností předem a výslovně seznámeni a mají možnost tuto situaci a rizika s ní související ve své nabídce nacenit.

Pokud jde o dodavatele v této souvislosti uváděnou jistotu, rovněž tuto situaci ZVZ výslovně řeší, neboť jistotu je uchazeč povinen zajistit po celou dobu běhu zadávací lhůty. Pokud tedy dojde k prodloužení zadávacího řízení a s tím souvisejícímu „prodloužení“ zadávací lhůty, je uchazeč povinen zajistit v souladu s ustanovením § 67 odst. 5 ZVZ platnost jistoty po celou dobu zadávací lhůty.

Otázka č. 4:

V čl. 8.1 zadávací dokumentace stanovil Zadavatel následující způsob hodnocení v rámci kritéria Nabídková cena s váhou 90 %.

Nabídková cena bude v nabídce uvedena jako vážená průměrná nabídková cena za 1 Vozokm, jež bude spočtena jako vážená cena ze dvou dílčích nabídkových cen:

- (i) z nabídkové ceny Vážený průměr nabídkové ceny za 1 Vozokm pro modelové výkony (vypočtena formulářem Závazného nástroje jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu – NAFTA, CNG, ELEKTRO za celou dobu plnění veřejné zakázky, dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky) - **váha 75 %** a
- (ii) z přepočtené nabídkové ceny Cena za Vozokm pro upravené výkony a upravený počet vozidel (vypočtena formulářem Závazného nástroje jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu – NAFTA, CNG, ELEKTRO za celou dobu plnění veřejné zakázky dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky při změněném – sníženém rozsahu dopravních výkonů o 10 % a změněném – sníženém počtu vozidel na celkem 26 vozidel) – **váha 25 %**.

Nabídková cena ad (i) je stanovena jako průměrná jednotková cena za celou dobu plnění veřejné zakázky (tj. 10 dopravních let) **a slouží primárně pro účely vzájemného porovnání a hodnocení nabídek**. Nabídková cena ad (ii) slouží pro účely následného plnění Veřejné zakázky a stanovení ceny za skutečně realizované dopravní výkony v jednotlivých letech.

Rozdělení nabídkové ceny do 2 dílčích kritérií (z nichž jedno slouží pro účely hodnocení nabídek a druhé pro účely skutečného plnění), spolu s přiřazením vah je nestandardní, přičemž není zřejmé, jakým způsobem takto nastavené kritérium a způsob jeho hodnocení odpovídá ekonomické výhodnosti. Standardně je hodnocena cena způsobem buď ad (i) anebo ad (ii).

Dodavatel proto žádá vysvětlení takto nastaveného způsobu hodnocení v rámci kritéria Nabídková cena, popř. jeho úpravu tak, aby kritérium a způsob jeho hodnocení odpovídalo ekonomické výhodnosti.

Odpověď zadavatele:

Hodnocení nabídek v dílčím hodnotícím kritériu „Nabídková cena“, která je stanovena jako vážený průměr cen za (i) modelové výkony a (ii) snížené výkony zcela odpovídá hodnocení nabídek na základě jejich celkové ekonomické výhodnosti, protože zadavatel není schopen v okamžiku zahájení zadávacího řízení předem přesně stanovit, jaké dopravní výkony bude po celou dobu plnění zakázky (tj. v následujících 10 dopravních letech) vyžadovat a má jednoznačně zájem rovněž na tom, aby i v případě zejména snížených výkonů měl co nejnižší náklady. Náklady v případě snížených výkonů jsou dané nejenom absolutní výší nákladových položek (které lze hodnotit adekvátně pomocí (i)) ale také podíly těchto nákladů, které jsou vázané na Vozokm a na počet vozidel, a postup (ii) právě vyjadřuje a odráží vliv těchto podílů v případě snížené poptávky dopravních výkonů ze strany zadavatele, pomocí modelového scénáře.

Zadavatel se s ohledem na výše uvedené neztotožňuje s domněnkou tazatele, že nabídková cena ad (i) slouží primárně pro účely vzájemného porovnání a hodnocení nabídek a nabídková cena ad (ii) slouží pro účely následného plnění Veřejné zakázky a stanovení ceny za skutečně realizované dopravní výkony v jednotlivých letech. Pro účely vzájemného porovnání a hodnocení nabídek byla zadavatelem naopak stanovena výhradně Nabídková cena ve formě Váženého průměru nabídkové ceny za 1 Vozokm, tj. nabídková cena složená ve stanoveném poměru z nabídkové ceny ad (i) a z nabídkové ceny ad (ii), která pomocí zadavatelem stanoveného modelového scénáře vhodným způsobem odráží a zohledňuje jak cenu v případě rozsahu dopravního výkonu v rozmezí do $\pm 5\%$ oproti Výchozímu rozsahu plnění, tak upravenou cenu v případě možného zvýšení či snížení rozsahu dopravního výkonu nad $\pm 5\%$ oproti Výchozímu rozsahu plnění.

Dotaz č. 5:

V článku 9.2 zadávací dokumentace jsou v rámci dílčího hodnotícího kritéria „*Technická kritéria nabídky*“ s váhou 10 % stanovena tato subkritéria:

- 1) Poměr vozidel na CNG (v % vozového parku) s váhou 50 %;
- 2) Poměr klimatizovaných vozidel (v % vozového parku) s váhou 20 %;
- 3) Poměr nízkopodlažních vozidel (v % vozového parku) s váhou 30 %.

Hodlá-li Zadavatel hodnotit poměr CNG/klimatizovaných/nízkopodlažních vozidel ve vztahu k celkovému vozovému parku dodavatelů, nikoli ve vztahu k těm autobusům, jež bude dopravce na zajištění dopravní obslužnosti pro tuto Veřejnou zakázku skutečně využívat, pak taková subkritéria, resp. takové kritérium, neodpovídá § 78 odst. 4 ZVZ, neboť se nevztahuje k předmětu Veřejné zakázky - viz např. rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S336/2008/VZ-2572/2009/540/KKo ze dne 14. 4. 2009 (plné znění), potvrzené rozhodnutím předsedy č. j. ÚOHS-R57,63/2009/VZ-15245/2009/310-ASc ze dne 23. 11. 2009 (plné znění), nebo rozhodnutí č. j. ÚOHS-S346/2008/VZ-4354/2009/540/KKo ze dne 14. 4. 2009 (plné znění), potvrzené rozhodnutím předsedy č. j. ÚOHS-R59,62/2009/VZ-15199/310-ASc ze dne 23. 11. 2009 (plné znění), kterými Úřad předmětná zadávací řízení zrušil.

Paradoxně tak může zvítězit dopravce s nejlepším poměrem uvedených vozidel, který však následně pro realizaci Veřejné zakázky nebude používat žádné z nich.

S odkazem na citovaná rozhodnutí ÚOHS je na místě dílčí hodnotící kritérium „*Technická kritéria nabídky*“ upravit tak, aby odpovídalo § 78 odst. 4 ZVZ.

Odpověď zadavatele:

Dotaz, resp. obavy zájemce vyjádřené v dotazu vycházejí pouze z interpretace tabulky v článku 9.2 zadávací dokumentace, aniž by přihlížely k bližší specifikaci způsobu hodnocení v dílčím hodnotícím kritériu „Technická kritéria nabídky“, jež následuje dále v článku 9.2 zadávací dokumentace, a zejména dalším součástí zadávací dokumentace, na které článek 9.2 zadávací dokumentace odkazuje, tedy příloze č. 13 Manuál pro výpočetní nástroje, příloze č. 11 Závazný nástroj a příloze č. 12 Pomocný nástroj.

Ze zadávací dokumentace jako celku totiž jednoznačně vyplývá, že hodnocen bude poměr vozidel vždy k celkovému počtu vozidel používaných pro plnění této veřejné zakázky, nikoliv k vozovému parku dopravce jako celku. Uvedené podíly jsou automaticky počítány na základě doplnění tabulky „Souhrnná tabulka technických kritérií“ na listu „NABÍDKA DOPRAVCE“ v příloze č. 11 Závazný nástroj. Jak přitom plyne z pokynů v příloze č. 13 Manuál pro výpočetní nástroje, jde vždy o podíly oproti celkovému počtu vozidel používaných pro plnění této veřejné zakázky. Uchazeč je přitom oprávněn (nikoliv povinen) využít pro výpočet těchto podílů přílohu č. 12 Pomocný nástroj. Z ní opět jednoznačně plyne, že výstupy, tj. příslušné hodnoty jsou vypočteny jako podíly celkového počtu vozidel používaných pro plnění této veřejné zakázky v jednotlivých rocích a příslušného podílu vozidel s hodnocenou charakteristikou (CNG, klimatizace, nízkopodlažnost).

Zvolený způsob hodnocení tedy naprosto splňuje požadavek na to, aby se hodnocená kritéria vztahovala k předmětu veřejné zakázky a tudíž splňuje požadavky § 78 odst. 4 ZVZ i příslušné evropské a české judikatury.

Dotaz č. 6:

Článek 10.10. návrhu smlouvy (viz příloha č. 6 zadávací dokumentace) stanoví: „*Smlouva stanovuje právo zadavatele pozastavit platbu jakékoliv zálohy nebo doplatku v případě, že je dopravce v prodlení se splněním **kterékoli** své povinnosti.*“

Dodavatel žádá o specifikaci konkrétní povinnosti, při jejímž porušení by Zadavatel mohl uplatnit pozastávky. Stávající znění návrhu smlouvy je velmi obecné, přičemž umožňuje pozastavit platbu i v případě porušení banálních povinností.

Odpověď zadavatele:

Uvedené ustanovení má především preventivně motivační funkci. Obecná formulace či používání obecných pojmů je přitom v právu běžné a není s právními předpisy v rozporu. Zadavatel zároveň ubezpečuje zájemce, že bude toto ustanovení vykládat a uplatňovat v souladu se zásadou poctivého obchodního styku, jak ostatně přikazuje § 6 odst. 1 zákona

č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „NOZ“) a bude postupovat v souladu s § 8 NOZ, dle kterého zjevné zneužití práva nepožívá právní ochrany, a svého práva účelově nezneužije. Zadavatel proto uvedené ustanovení zadávacích podmínek ponechává beze změny.

Informace o podaných námitkách dle § 111 odst. 3 ZVZ a informace o provedené úpravě v uveřejněném oznámení dle § 147 odst. 8 ZVZ

Zadavatel tímto současně informuje zájemce o veřejnou zakázku v souladu s ustanovením § 111 odst. 3 ZVZ o tom, že dne 27. 3. 2015 obdržel námitky proti zadávacím podmínkám dle § 110 odst. 3 ZVZ. Zadavatel obdržené námitky přezkoumá a rozhodne o nich ve lhůtě a způsobem stanoveným ZVZ.

Zadavatel tímto současně informuje zájemce o veřejnou zakázku, že v souvislosti s vypořádáním další žádosti o dodatečné informace dle § 49 odst. 1 ZVZ, kterou obdržel dne 26. 3. 2015, a v souvislosti s vypořádáním výše uvedených námitek proti zadávacím podmínkám, předpokládá provedení dílčí úpravy v zadávacích podmínkách veřejné zakázky (zejména v Obchodních podmínkách (Návrhu smlouvy), které tvoří přílohu č. 6 zadávací dokumentace).

V souvislosti s touto předpokládanou úpravou zadávacích podmínek proto zadavatel v souladu s ustanovením § 40 odst. 3 ZVZ prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to

do 20. 4. 2015 do 11:00 hodin.

Zadavatel tímto současně oznamuje v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 ZVZ provedení úpravy v uveřejněném vyhlášení veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko - Třinecko“, uveřejněné ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 1. 2015 pod evidenčním číslem VZ 402184, konkrétně úpravy provedené v souvislosti s výše uvedeným prodloužením lhůty pro podání nabídek.

Moravskoslezský kraj
právně zastoupený MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
na základě plné moci
Mgr. David Dvořák, LL.M., Ph.D.
jednatel
(podepsáno elektronicky)