

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti MAD na území města Třebíče a vybraných okolních obcí
Evidenční číslo ve VVZ:	Z2023-025124
Druh veřejné zakázky:	Služby
Režim veřejné zakázky:	Nadlimitní režim
Druh zadávacího řízení:	Otevřené řízení
Název zadavatele:	Město Třebíč
Sídlo zadavatele:	Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
IČO zadavatele:	00290629
Právní forma zadavatele:	801 - obec nebo městská část hlavního města Prahy
Zastoupení zadavatele:	Mgr. Pavel Pacal, starosta
Adresa profilu zadavatele:	https://zakazky.trebic.cz/

(„veřejná zakázka“, „zadavatel“)

Zadavatel sděluje všem dodavatelům vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace v souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, („ZZVZ“), a to takto:

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 1:

Dotaz:

V příloze č. 2 Zadávací dokumentace zvané Návrh smlouvy (dále jen „Návrh smlouvy“) zadavatel v ustanovení odst. 2.8 uvádí: „Smluvní strany berou na vědomí, že po dobu trvání příslušných Jízdních řádů může dojít k dočasné změně trasy Spoje v důsledku výluk a objížděk, s tím, že se pro účely této Smlouvy se považují za relevantní pouze výluky nebo objížděky, které byly písemně oznámeny Objednatelem Dopravci nebo na základě oznámení Dopravce Objednatelem písemně odsouhlaseny včetně délky objízděné trasy a počtu Spoju.“

Uchazeč žádá Zadavatele o objasnění, jak budou řešeny neovlivnitelné situace v dopravě (např. dopravní nehoda), v jejichž důsledku (např. objízděná trasa) najede dopravce více kilometrů. Tyto situace nebude zpravidla možné se zadavatelem předem písemně odsouhlasit dle čl. 2.8. Návrhu smlouvy. Budou Zadavatelem hrazeny tyto odjeté kilometry navíc?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel uvádí, že ustanovení odst. 2.8 nestanovuje, že objížděky mají být oznámeny předem. Objednatel je může odsouhlasit i zpětně na základě odůvodnění Dopravcem.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 2:

Dotaz:

Zadavatel v odst. 2.12 Návrhu smlouvy stanovuje Dopravci povinnost přijmout, zpracovat a začít plnit Službu v pozměněném rozsahu dle změn provedených v souladu s odst. 2.9 až 2.11 ve lhůtě, která nebude kratší než 1 měsíc od písemného oznámení změny Objednatelem.

Uchazeč upozorňuje, že lhůta 1 měsíce od písemného oznámení změny objednatelům na změnu rozsahu poskytované služby je reálně nedostatečná v případě, že bude znamenat nárůst počtu pracovníků, příp. počtu vozidel. Uchazeč žádá Zadavatele o prodloužení stanovené lhůty v odst. 2.12 Návrhu smlouvy a stanovení samotné lhůty pro případné nasazení dalšího vozidla, jež není v Zadávací dokumentaci řešena.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel považuje stanovenou lhůtu za přiměřenou a její změnu nezvažuje.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 3:

Dotaz:

Uchazeč žádá Zadavatele o definici pojmu „prázdných kilometrů“ obsaženého v ustanovení odst. 4.3 Návrhu smlouvy.

Odpověď na dotaz:

Prázdné kilometry jsou všechny kilometry mimo kilometry dle jízdních řádů. Jedná se typicky o přístavné a odstavné kilometry, manipulační jízdy apod.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 4:

Dotaz:

Ustanovení odst. 3.4 bod d) Návrhu smlouvy umožňuje Objednateli odstoupit od Smlouvy „v případě porušení kterékoliv z povinností specifikovaných v čl. 5 Smlouvy, pokud Dopravce povinnost nesplnil ani v dodatečně stanoveném termínu ze strany Objednatele“.

Uchazeč považuje ustanovení za zcela nepřiměřené, neboť Zadavatel může odstoupit od Smlouvy v podstatě za jakékoli marginální porušení Smlouvy ze strany Dopravce, a žádá proto Zadavatele o jeho úpravu tak, aby bylo ustanovení Smlouvy vyvážené.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel uvádí, že s ohledem na své postavení veřejného zadavatele považuje způsob, jakým řídí svá rizika ve smluvních vztazích, za adekvátní a přiměřený. Z toho důvodu zadavatel změnu dotazovaného ustanovení smlouvy nezvažuje.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 5:

Dotaz:

Odst. 3.5 Návrhu smlouvy stanovuje lhůtu 15 dnů na odstranění porušení povinností ze strany Dopravce. Uchazeč konstatuje, že lhůta 15 dnů nemusí být adekvátní a měla by být přiměřená povaze porušení.

Zároveň Uchazeč shledává rozpor mezi odst. 3.5 a 3.6 Návrhu smlouvy. Dle ustanovení 3.6 se za opakované porušení povinností považuje prodlení s plněním již po 7 kalendářních dnech, přestože má Dopravce dle ustanovení 3.5 Návrhu smlouvy stanovenu lhůtu na nápravu ve výši 15 dní. Při takto stanovených lhůtách by bylo porušení povinností považováno za opakované porušení ještě dříve, než Dopravci vypršela lhůta na jeho nápravu. Uchazeč žádá o úpravu.

Odpověď na dotaz:

Dle názoru zadavatele dotčené ustanovení řeší dvě rozdílné situace. 7 dní se váže k porušení povinnosti, které má trvalý charakter, tedy při trvajícím porušení běží lhůta 7 dní, pak se jedná o opakované porušení, a pokud dopravce neodstraní ani ve lhůtě 15 dnů od výzvy, může objednatel odstoupit. Dle zadavatele tedy toto ustanovení není vnitřně rozporné a zadavatel neplánuje jeho změnu.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 6:

Dotaz:

Ustanovení odst. 4.8 Návrhu smlouvy představuje pojem „DNÚ“ jako „dodatečné náklady (kladná hodnota) nebo dodatečné úspory (záporná hodnota) v příslušném kalendářním měsíci“, které budou dopravci zohledněny v rámci kompenzace.

Chápe uchazeč správně, že budou dopravci hrazeny v plné výši níže uvedené dodatečné náklady?

- • *Veškeré náklady související s dodatečně pořízeným vozidlem (např. v případě nutného navýšení počtu vozidel),*
- • *náklady spojené se zavedením emisních povolenek,*
- • *náklady za vjezdy na autobusové nádraží související se změnou potřeby a požadavku na autobusové nádraží vjíždět.*

Odpověď na dotaz:

Dopravci budou uhrazeny Objednatelům předem písemně schválené náklady. Konkrétní náklady ani skutečnost, zda by byly hrazeny v plné výši, v tuto chvíli nelze předjímat. Mají být hrazeny náklady nebo úspory v případě, kdy by vznikl požadavek Objednatelů na navýšení počtu Používaných vozidel, případně na další požadavky Dopravce mající vliv na výši nákladů Dopravce, typicky právě na náklady související s dodatečně pořízeným vozidlem. Náklady na vjezdy na autobusové nádraží související se změnou potřeby a požadavku na autobusové nádraží vjíždět, tzn. změny nákladů, by také bylo možné pod toto ustanovení podřadit.

Co se týče emisních povolenek, tak by záleželo na způsobu, jakým by se promítly do právního řádu. Pouhé zvýšení nákladů na poskytování služby bez změny požadavků objednatelů pod

předmětné ustanovení nelze podřadit.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 7:

Dotaz:

Zadavatel v odst. 5.18 Smlouvy a ustanovení 3.3 Přílohy č. 4 Smlouvy – Technické a provozní požadavky (dále jen „TPS“) udává dopravci povinnost zřídit objednateli bezplatný online dálkový přístup do dispečerského systému.

Uchazeč žádá o definici rozsahu přístupu do dispečerského systému, neboť tento systém zahrnuje řadu funkcionalit (nikoliv pouze GPS pro sledování vozidel) nezbytný pro řízení provozu, plánování práce řidičů atd.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel požaduje přístup do dispečerského SW dopravce v režimu čtení. Žádáme o náhled zejména na:

- aktuální polohu vozidel na mapě s grafickým rozlišením, každé vozidlo na mapě musí být označeno číslem linky a směrem jízdy, mapa musí obsahovat funkci „zoom“,
- informace o vozidle (po rozkliknutí pomocí kursoru) musí obsahovat: číslo linky, číslo spoje, název počáteční a konečné zastávky, číslo turnusu, číslo a jméno řidiče, doba trvání jízdy, průměrná rychlost vozidla od začátku jízdy, aktuální čas

V dispečerském systému požaduje zadavatel přístup ke statistikám v rozsahu „14 dnů zpětně“, ideálně ve formě přehledné tabulky. V tabulce zadavatel požaduje následující údaje: číslo spoje, číslo linky, název počáteční a koncové zastávky (dle JŘ), reálné časy průjezdu vztahované ke schváleným jízdním řádům, počet cestujících na jednotlivých zastávkách (výstup/nástup), poznámky s uvedením např. mimořádných událostí. Tabulka musí obsahovat možnost generování součtů v případě numerických hodnot (počet odjetých spojů, zpoždění, počet cestujících).

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 8:

Dotaz:

Zadavatel odst. 5.23 Návrhu smlouvy stanovuje, že „Doprovce není oprávněn při čekání mezi Spoji přesahujícím 10 minut odstavení Používaná vozidla na Karlově nám. v Třebíči.“ Umožní objednatel pro tyto případy bezplatné odstavení vozidel na autobusovém nádraží v Třebíči?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel toto odstavení vozidel z provozně-technických důvodů bohužel neumožní.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 9:

Dotaz:

Ustanovení 6.2 Návrhu smlouvy uvádí: „Smluvní strany se dohodly, že Testovací provoz se pro účely této Smlouvy považuje za úspěšně ukončený za předpokladu, že tato skutečnost bude Objednatelům písemně potvrzena.“ Žádáme o konkrétní specifikaci předmětu testování, které bude potvrzovat objednatel.

Odpověď na dotaz:

K dotazu č. 9 zadavatel sděluje, že rozsah funkční zkoušky považuje za dostatečně specifikovaný odkazem na příslušná ustanovení smlouvy, resp. její přílohy (Technické a provozní požadavky), a pro vyloučení nejasností specifikuje způsob provedení funkční zkoušky úpravou znění ustanovení 6.1, 6.2 a 6.3 smlouvy.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 10:

Dotaz:

Odst. 6.16 Návrhu smlouvy udává dopravci povinnost poskytnout objednateli informace zahrnující „údaje o poptávce cestujících, jízdě, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících“. Údaje o nákladech dopravce považuje za obchodní tajemství, a žádá proto Zadavatele o jejich odstranění z výčtu požadovaných informací.

Odpověď na dotaz:

Jedná se o povinné ustanovení na základě čl. 4 odst. 8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Musí být ponecháno.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 11:

Dotaz:

Zadavatel v ustanovení 3.3 TPS uvádí: „Všechna vozidla jsou vybavena zařízením, které je schopné komunikovat online s místem centrálního zpracování po celé síti veřejné linkové autobusové dopravy v Lokalitě a umožňuje tak oboustrannou datovou komunikaci mezi vozidlem a dispečinkem.“

Žádáme Zadavatele o doplnění specifikace, jak má probíhat oboustranná datová komunikace mezi místem centrálního zpracování a dopravcem (vozidlem). Chápe dopravce správně, že následná implementace bude řešena dle odst. 6.4 Návrhu smlouvy?

Odpověď na dotaz:

K dotazu zadavatel sděluje, že realizace a způsob komunikace vozidla s dispečinkem je plně v kompetenci dopravce. Zadavatel pouze požaduje zpřístupnit funkce specifikované v rámci odpovědi na dotaz č.7. Odstavec ustanovení 3.3, citovaný v dotazu účastníka, zadavatel z dokumentu TPP vypustil.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 12:

Dotaz:

Článek 1.3 TPS v posledním odstavci určuje: „GPS Modul s otevřeným rozhraním musí zajišťovat přístup cestujících k aktuální poloze každého jednotlivého Používaného vozidla za účelem zjištění zpoždění a skutečném příjezdu daného vozidla“.

Žádáme Zadavatele o konkrétní specifikaci fungování. Chápe dopravce správně, že následná implementace bude řešena dle odst. 6.4 Návrhu smlouvy?

Odpověď na dotaz:

Viz odpověď na dotaz č. 13.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 13:

Dotaz:

Zadavatel v ustanovení 1.6 TPS uvádí: „Všechna vozidla jsou vybavena lokalizačním systémem na bázi GPS, který je schopen odesílat data online do místa centrálního zpracování. Následně tyto data použít pro identifikaci vozidel v inteligentních zastávkách a ve webových aplikacích.“

Žádáme o doplnění popisu a konkrétní specifikace odesílání dat do místa centrálního zpracování. Jaká data, v jaké četnosti a struktuře budou požadována? Chápe dopravce správně, že následná implementace bude řešena dle odst. 6.4 Návrhu smlouvy?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel k dotazům 12 a 13 společně uvádí že oba požadavky směřovaly k udržení provozu již realizovaných projektů zadavatele (mobilní aplikace MAD, Preference dopravy). Za účelem vyloučení nejasností jsou příslušné pasáže z dokumentu TPP vypuštěny a nahrazeny novým ustanovením 1.7 týkajícím se integrace se zadavatelem provozovaným systémem Preference dopravy. Zadavatel zároveň upravuje související ustanovení 6.17, 6.18 a 7.4 smlouvy.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 14:

Dotaz:

Jedním z požadavků, které musí dle článku 4 „Standard odbavení cestujících“ TPS splňovat validátory ve vozidlech je „Zaregistrovat nástup s předplatní kartou VDV“.

Co je to přepravní karta? Jedná se o elektrické odbavení cestujících dle VDV, kde není specifikace v současné době k dispozici? Žádáme Zadavatele o doplnění chybějící specifikace a potvrzení, že bude následná implementace řešena dle odst. 6.4 Návrhu smlouvy.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel sděluje, že požadavkem je, aby validátor bylo možné v budoucnu rozšířit i o podporu jiných typů karet, např. čipové karty VDV. Zadavateli je známo, že různé typy čipových karet využívají různé technologie, nicméně je možný takový souběh těchto technologií, kdy zařízení

(validátor) má v sobě integrováno více čteček čipových karet. Zadavatel odpovídajícím způsobem upravil znění části 4 přílohy TPP. Zadavatel dále sděluje, že při implementaci VDV bude postupováno dle odst.6.4 návrhu smlouvy.“

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 15:

Dotaz:

Příloha č. 8 Návrhu Smlouvy „Pravidla pro úpravu kompenzace“ uvádí v odst. 2.2.1 pojem „úhrnná provozní doba autobusů“. Žádáme Zadavatele o doplnění, kde je uvedena úhrnná provozní doba autobusů a kdo ji bude stanovovat v případě změn zadání dopravní služby. V jaké situaci bude k této indexaci překročeno – při každé změně jízdních řádů?

Odpověď na dotaz:

Výchozí úhrnná provozní doba autobusů za průměrný den stanovená objednatelům činí 264,93 hodin a je uvedena v čl. 2 Příloha č. 8 Návrhu Smlouvy „Pravidla pro úpravu kompenzace“. Stejně tak jsou tam uvedeny pravidla stanovené níže.

Pravidla pro stanovení úhrnné provozní doby autobusů za průměrný den jsou následující:

- vychází se ze vzorových oběhů objednatel (vztažených k minimálnímu počtu autobusů nezbytnému pro plnění zakázky) vztažených k požadovaným jízdním řádům
- provozní doba autobusu je pro potřeby tohoto výpočtu vymezena dobou od času odjezdu prvního spoje z výchozí zastávky do času příjezdu posledního spoje na poslední zastávku (manipulační jízdy / přejezdy mezi technickým zázemím dopravce a výchozími/koncovými zastávkami v oběhu nejsou / nebudou do výpočtu zahrnuty)
- hodnota úhrnné provozní doby autobusů bude vztažena na průměrný den v týdnu (součet hodnot za každý den v týdnu děleno číslem 7)
- při převodu výpočtu úhrnné provozní doby je vždy počítána provozní doba každého autobusu zvlášť v hodinách a je zaokrouhlena na 2 desetinná čísla, a to vždy nahoru

Aktualizace ceny dopravního výkonu dle odst. 2.2 (Přepočet CDV v případě změn zadání dopravní služby) Přílohy č. 8 Návrhu Smlouvy „Pravidla pro úpravu kompenzace“ bude provedena vždy k datu účinnosti změny dopravního zadání (zahájení provozu, mimořádná změna jízdních řádů nebo jiná mimořádná změna dle smlouvy). Úhrnnou provozní dobu autobusů pro účely indexace stanoví objednatel.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 16:

Dotaz:

Žádáme Zadavatele o upřesnění výpočtu dle ustanovení 2.3 Přílohy č. 8 Návrhu smlouvy.

$$K\check{C}OBD_1 = \frac{K\check{C}OBD}{365} \times D_{OBD1}$$

Kam výpočet vstupuje a v jaké situaci bude použit? Postrádáme provázanost s ostatními

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti MAD na území města Třebíče a vybraných okolních obcí“

složkami indexace.

Odpověď na dotaz:

V případě, že nová cena dopravního výkonu nebude stanovována na období celého kalendářního roku, budou hodnoty stanovené na období („[Kč/období]“ a „[km/období]“) stanoveny tak, aby odpovídaly období, na které je nová cena dopravního výkonu stanovována. Například v případě, kdy by došlo k předčasnému ukončení smlouvy apod.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 17:

Dotaz:

Uchazeč shledává rozpor mezi odst. 2.1 Návrhu smlouvy a Přílohou č. 3 Návrhu smlouvy „Nabídka dopravce“. V Návrhu smlouvy uvedený Výchozí rozsah Služby ve výši 1.000.000 Vozokm za příslušný kalendářní rok neodpovídá hodnotě uvedené v nabídkovém listu. Žádáme zadavatele o opravu a sjednocení údajů.

Odpověď na dotaz:

Výchozí rozsah Služby ve výši 1.000.000 Vozokm za příslušný kalendářní rok je stanoven pro účely změn rozsahu dle odst. 2.11 Návrhu smlouvy. Pro účely nacenění je rozhodující hodnota uvedená ve formuláři pro zpracování nabídkové ceny.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 18:

Dotaz:

Uchazeč konstatuje, že shledává dokument „Příloha č. 4 ZD – Tarif a Smluvní přepravní podmínky platné a účinné ke dni zahájení zadávacího řízení“ v rozporu s dokumentem „PŘÍLOHA 4 Technické a provozní požadavky“. Uchazeč našel odlišnosti například v počtech cestujících, pro které je speciálně vyhrazen prostor ve vozidle či v podmínkách nástupu a odbavení cestujících. Žádáme Zadavatele o kontrolu obou dokumentů a sjednocení požadavků.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel potvrzuje, že se liší požadavky v odbavení, to proto, že smluvní přepravní podmínky jsou pro současný provoz MAD a požadavky v příloze 4 jsou koncipovány pro budoucí provoz MAD.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 19:

Dotaz:

V odst. 5.1 bod a) Zadavatel uvádí: „Objednatel je oprávněn Technické a provozní požadavky kdykoli po dobu trvání Smlouvy v souladu s účelem této Smlouvy a závaznými právními předpisy aktualizovat.

Aktualizované znění Technických a provozních požadavků je pro Dopravce závazné

okamžikem jejich doručení dopravci.“ Uchazeč žádá Zadavatele o výčet změn Technických a provozních požadavků, které budou pro Dopravce závazné okamžikem jejich doručení Dopravci.

Uchazeč zároveň upozorňuje Zadavatele na nepřiměřenost ustanovení, neboť škála možných změn Technických a provozních požadavků je rozsáhlá a jen malé množství z nich bude Uchazeč schopen realizovat okamžikem jejich doručení. Uchazeč příkladem uvádí možné požadavky na změnu barvy nebo vybavení vozidla, jež nebude s jistotou schopen realizovat ze dne na den. Uchazeč žádá Zadavatele o stanovení přiměřené lhůty na realizaci změn.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel toto ustanovení nepovažuje za nepřiměřené a jeho změnu neplánuje. Účastníkem použitý příklad je evidentně excesivní a navíc nezohledňuje, že i při okamžité účinnosti jakékoli nové normy může být stanovena lhůta na přizpůsobení se takové normě, a to zvláště za situace, kdy by bylo okamžité splnění nějakého požadavku fakticky nerealizovatelné.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 20:

Dotaz:

V ustanovení odst. 4.9 Návrhu smlouvy Zadavatel stanovuje termín pro předložení Celkového vyúčtování za příslušný kalendářní rok do 10. ledna bezprostředně následujícího kalendářního roku.

Termín předložení Celkového vyúčtování není v souladu s termínem dle odst. 4.8. Návrhu smlouvy pro odevzdání Měsíčního výkazu výkonů a Tržeb stanoveného do 10. dne následujícího kalendářního měsíce. Uchazeč uvádí, že v době zpracování a předložení Celkového vyúčtování nebude objednatel schválen Měsíční výkaz výkonů a Tržeb. Žádáme Zadavatele o úpravu termínu pro odevzdání Celkového vyúčtování, a to minimálně na 15 dní po schválení Měsíčního výkazu výkonů a Tržeb.

Odpověď na dotaz:

Na dotčeném ustanovení a v něm uvedených termínech zadavatel trvá.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 21:

Dotaz:

Z článku 4 TPS „Standard Odbavení cestujících“ vyplývá, že e-shop zřizuje dopravce. Chápe dopravce správně, že nosičem jízdenek budou již pouze bankovní karty a stávající čipové karty tak nebudou provozovány?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel sděluje, že ako identifikátor pro předplatní jízdenky může sloužit i čipová karta vydaná dopravcem (předplatní karta MAD). Zadavatel odpovídajícím způsobem upravil znění části 4 přílohy TPP.“

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 22:

Dotaz:

V článku 4 TPS „Standard odbavení cestujících“ se uvádí: „Bankovní Karta slouží jako nosič dlouhodobých nebo krátkodobých časových jízdenek uložených v její paměti.“ Uchazeč konstatuje, že na bankovní kartu nelze nahrávat a ukládat do paměti. Je uvedena funkcionality myšlena tak, že bude registrována v e-shopu a dle tohoto pak bude poskytována informace o nákupu časového kupónu? Jsou uvažovány současné typy časových kupónů nebo jiné varianty řešení?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel sděluje, že bankovní karta neslouží jako nosič informace o jízdenkách, ale jako identifikátor, se kterým je zakoupená jízdenka v systému propojení. Zadavatel odpovídajícím způsobem upravil znění části 4 přílohy TPP.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 23:

Dotaz:

Jedním z požadavků, které musí dle článku 4 „Standard odbavení cestujících“ TPS splňovat validátory ve vozidlech je „Dopravce bude prodávat bankovní karty pouze na jízdné“. Požadavek shledává Uchazeč nejasným a žádá Zadavatele o jeho specifikaci.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel sděluje, že Jeho záměrem je, aby uživatelé MAD primárně jako identifikátor pro předplatní jízdenky využívali bankovní karty. Nicméně pro uživatele, kteří nemají bankovní kartu, nebo ji pro předplatní jízdenku nechtějí použít, musí existovat možnost jiného identifikátoru, za tímto účelem může dopravce vydávat vlastní identifikační karty (předplatní karty MAD). Zadavatel odpovídajícím způsobem upravil znění části 4 přílohy TPP.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 24:

Dotaz:

Zadavatel v příloze č. 4 Návrhu smlouvy „Technické a provozní požadavky“ uvádí systém „pípní a jed“, který představuje robustní řešení pro MHD v Brně. Uchazeč žádá Zadavatele o podrobnou specifikaci, jak má vypadat odbavení cestujících ve Městě Třebíč.

Odpověď na dotaz:

Cílem zadavatele není tvorba podrobné specifikace systémového řešení. Úkolem účastníka zadávacího řízení je zřídit e-shop s navazujícími technologiemi. Označení „Pípní a jed“ je obecným pojmenováním faktu, že cestujícímu ve veřejné dopravě stačí k zakoupení jízdního dokladu a případné identifikaci bankovní karta.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 25:

Dotaz:

Dle čl. 5.4 Návrhu smlouvy je dopravce povinen plnit podíly nízkoemisních vozidel dle zákona č. 360/2022 Sb. prostřednictvím elektrovozidel. Zákon 360/2022 Sb. Stanovuje pro období do konce roku 2025 podíl vozidel na úrovni 41% a od roku 2026 podíl na úrovni 60% všech provozovaných vozidel.

Uvažuje-li dopravce provozovat 26 vozidel (24 kmenových vozidel, 2 rezervní vozidla), činí pak v roce 2025 stanovený počet elektrovozidel 11 a od roku 2026 pak 16 elektrovozidel.

V příloze č. 1 ZD - Turnusy Zadavatel uvažuje pouze 11 ks elektrovozidel. Chápe dopravce správně, že toto rozdělení není pro dopravce závazné a musí plnit limity zákona č. 360/2022 Sb. bez ohledu na tuto přílohu zadávací dokumentace?

Vzhledem k tomu že zadavatel požaduje k plnění smlouvy použít pouze nová vozidla, je uchazeč nucen uvažovat o provozu elektrobusů dle limitů pro rok 2026 již od zahájení plnění smlouvy. Umožní zadavatel pro přechodné období roku 2025 použít starší naftová vozidla v počtu rozdílů limitů elektrovozidel potřebných pro rok 2025 a roky následující?

V případě, že v průběhu plnění smlouvy dojde ke zvýšení objemu přeprav a počtu provozovaných vozidel, bude dopravce muset navýšit počet elektrovozidel tak, aby v každém okamžiku plnil limity podílu nízkoemisních vozidel?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel kalkuluje s počtem 24 vozidel. Ten je rozhodující i pro indexaci, změny počtu vozidel apod. Dopravce vždy musí dodržet právní předpisy, takže dopravce bude muset postupovat tak, aby neporušil zákon. Zadavatel však pro úplnost uvádí, že s ohledem na skutečnost, že smlouva se bude uzavírat v období do konce roku 2025, je dle jeho názoru rozhodný podíl na úrovni 41 % po celou dobu trvání smlouvy, neboť se jedná o zajištění dopravní obslužnosti, nikoli o veřejnou zakázku na pořízení vozidel, kdy je rozhodný podíl z pořizovaných vozidel v daném období. Naproti tomu v případě veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti je rozhodný podíl ze všech vozidel pro plnění, ale vykazuje se spolu s odesláním formuláře o zadání veřejné zakázky do VVZ a TED, tj. jednorázově k uzavření smlouvy.

V případě změn počtu vozidel je dle názoru zadavatele třeba dodržet zákonem stanovený limit, který se na zakázku vztahuje, což jsou dle zadavatele hodnoty pro období do konce roku 2025.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 26:

Dotaz:

Ustanovení odst. 6.1 Návrhu smlouvy stanovuje dopravci povinnost zajistit nejpozději v období do 90 dnů před Zahájením provozu úspěšné provedení testovacího provozu. Uchazeč žádá Zadavatele o objasnění, jak si má Uchazeč lhůtu 90 dnů před Zahájením provozu vykládat. Zadavatel fakticky zkracuje lhůtu před začátkem realizace zakázky, neboť Uchazeč předpokládá, že testovací provoz musí být ukončen 90 dnů před zahájením provozu a zároveň musí být proveden na novém vozidle a novém odbavovacím zařízení.

Vybraný dodavatel bude mít od uzavření smlouvy do začátku poskytování služby pouze 12

měsíců na zajištění potřebných nových vozidel, která je současně zkrácena o tento zkušební provoz, tj. reálná lhůta na přípravu činí 9 měsíců. Tato lhůta neodpovídá dobře potřebné nařízení autobusů ani vybudování potřebné infrastruktury, uchazeč proto žádá o odstranění povinnosti zkušebního provozu nebo o adekvátní prodloužení lhůty na přípravu zakázky.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel sděluje, že Testovacím provozem se rozumí provedení funkční zkoušky odbavovacího zařízení za účelem prokázání splnění požadavků specifikovaných zadávací dokumentací a za účelem předejití nejasnostem zadavatel upravil příslušná ustanovení Návrhu smlouvy. Provedení funkční zkoušky zadavatel požaduje formou simulovaného provozu odbavovacího zařízení v reálném vozidle. V kontextu dotazu uchazeče zadavatel sděluje, že pro provedení funkční zkoušky není nutné mít k dispozici všechna vozidla určená pro plnění předmětu smlouvy. Zadavatel dále sděluje, že lhůtou pro prokázání splnění požadavků na funkčnost odbavovacího zařízení nejpozději 90 dnů před Zahájením provozu považuje za dostatečnou pro přípravu a realizaci technického řešení.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 27:

Dotaz:

Zadavatel stanovuje lhůtu 12 měsíců od podpisu smlouvy jako dobu na přípravu plnění Smlouvy. Uchazeč považuje tuto lhůtu za neadekvátní, jelikož:

- *dobu dodací lhůta elektrických autobusů činí 9 – 15 měsíců (dle výrobce autobusu)*
- *minimální potřebná doba za zajištění vybavení vozidel dle požadavků přílohy č. 4 Smlouvy činí 1 měsíc*
- *zkušební provoz musí být proveden 3 měsíce před zahájením plnění Smlouvy*
- *minimální doba potřebná pro vybudování nabíjecí infrastruktury činí 12 měsíců*

Reálná doba přípravy se tak pohybuje v rozmezí 13 – 19 měsíců (dle dodavatele autobusu). Stanovením lhůty na přípravu kratší než 19 měsíců tak zadavatel znemožňuje uchazečům se veřejné zakázky účastnit. Uchazeč žádá o opravu zadávací dokumentace tak, aby byla lhůta na přípravu plnění Smlouvy adekvátní.

Odpověď na dotaz:

K části dotazu, která se týká testovacího provozu, zadavatel odkazuje k vysvětlení na základě dotazu č. 26. Ke zbývající části dotazu zadavatel uvádí, že údaje uváděné účastníkem nelze považovat za obecně platné, a že lhůtu 12 měsíců zadavatel považuje za adekvátní a splnitelnou.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 28:

Dotaz:

V Návrhu smlouvy, odst. 4.2, Zadavatel uvádí: „Kompenzace v plné míře kryje veškeré náklady Dopravce nutné pro poskytnutí Služby.“ Uvedené ustanovení neřeší možnost nečekaných

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti MAD na území města Třebíče a vybraných okolních obcí“

legislativních změn (úpravy daňových povinností u silniční daně, zavedení ekologických daní, změny v sociálním pojištění apod.), které mohou velmi snadno vést k ekonomické neudržitelnosti provozu na straně dopravce, a tedy i neudržitelnosti dopravní obslužnosti.

V souvislosti s výše uvedeným Uchazeč žádá o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byl dopravce oprávněn smlouvu vypovědět bez udání důvodu s přiměřenou výpovědní lhůtou pro Zadavatele (např. 18 měsíců) tak, aby pro případ neočekávaných legislativních změn nebyl nucen dopravce do nabídky zahrnovat rezervy na případné legislativní a jiné nepředvídatelné změny a tím by Zadavatel disponoval vzájemně neporovnatelnými nabídkami.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel doplnil do návrhu smlouvy ustanovení 3.10 v následujícím znění:

3.10 Objednatel i Dopravce mohou tuto Smlouvu písemně vypovědět bez uvedení důvodu. Výpovědní lhůta činí 36 měsíců a začíná běžet od prvního dne měsíce následujícího po měsíci, ve kterém byla výpověď doručena druhé smluvní straně.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 29:

Dotaz:

V příloze č. 4 Smlouvy – Technické a provozní požadavky v čl. 1.2 Zadavatel v poslední větě zmiňuje „poptávkové ovládání dveří“. V jiné části zadávací dokumentace není tato funkcionální popsána. Uchazeč žádá o upřesnění, zda skutečně zadavatel požaduje poptávkové ovládání dveří. Pokud ano, žádá Uchazeč o specifikaci způsobu funkčnosti poptávkového ovládání dveří, případně informaci, že specifikaci funkčnosti stanoví dopravce.

Odpověď na dotaz:

Podrobnější specifikaci ovládání dveří zadavatel ponechává na účastnících.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 30:

Dotaz:

Jedním z kvalifikačních předpokladů zadavatele veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti MAD na území města Třebíče a vybraných okolních obcí (evidenční číslo VVZ: Z2023-025124) je poskytování významných služeb v celkovém objemu alespoň 500 000 km v průběhu 12 měsíců, a to v městské autobusové dopravě. Dle vyhlášky 137/1979 Sb. je městská autobusová doprava definována jako veřejná hromadná doprava osob a jejich zavazadel, provozovaná pravidelně na základě jízdního řádu, k uspokojování přepravních potřeb na území města, popřípadě spádových příměstských obcí městskými dráhami a autobusy. Definice městské hromadné dopravy dle uvedené vyhlášky se tak shoduje s typem veřejné linkové osobní přepravy v závazku veřejné sužby. V návaznosti na výše uvedené žádáme o sdělení, zda kilometry poskytnuté jednotlivým krajům formou veřejné linkové osobní dopravy v rámci závazku veřejných služeb (na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a na základě licencí vydaných Krajskými úřady) splňují Vámi stanovené kvalifikační předpoklady na poskytování služeb v městské autobusové dopravě.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel k dotazu účastníka uvádí, že kilometry poskytnuté jednotlivým krajům formou veřejné linkové osobní dopravy v rámci závazku veřejných služeb (na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a na základě licencí vydaných Krajskými úřady) nesplňují stanovené kvalifikační předpoklady na poskytování služeb v městské autobusové dopravě. Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících formou městské autobusové dopravy je specifickým a samostatným předmětem odlišujícím se od ostatních druhů silniční dopravy, proto zadavatel k prokázání výše uvedeného kritéria technické kvalifikace připustil pouze předložení seznamu významných služeb spočívajících v poskytování přepravních služeb v městské autobusové dopravě a nikoli jiného druhu služeb přepravy osob, a to vzhledem ke specifickým a odlišnosti charakteru městské autobusové dopravy od jiných druhů silniční dopravy.

Změna zadávací dokumentace včetně jejích příloh:

Zadavatel požaduje zpracovat nabídku podle zadávací dokumentace v aktualizovaném znění, tj. ve znění aktualizovaném ke dni uveřejnění tohoto vysvětlení zadávací dokumentace; v opačném případě nabídka nesplňuje podmínky zadávacího řízení.

Přílohy zadávací dokumentace v aktualizovaném znění, tj. ve znění ke dni uveřejnění tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, jsou poskytnuty současně s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

Změna lhůty pro podání nabídek:

Zadavatel z důvodu vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace prodlužuje lhůtu pro podání nabídek takto:

Lhůta pro podání nabídek končí dne **11. 8. 2023 v 10:00 hodin**.

Způsob a místo podání nabídek, ani způsob a místo otevírání nabídek se nemění.

V Brně dne 14. 7. 2023

Za město Třebíč

LAWYA tender, s.r.o., smluvní zástupce zadavatele

Jakub Špeta