

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec
Předmět veřejné zakázky:	Služby
Dle předpokládané hodnoty:	Nadlimitní veřejná zakázka
Druh zadávacího řízení:	Užší řízení
Název zadavatele:	statutární město Třinec
Sídlo zadavatele:	Jablunkovská 160, 739 61 Třinec
IČO zadavatele:	00297313
Právní forma zadavatele:	801 - Obec
Zastoupen:	RNDr. Věra Palkovská, primátorka
Adresa profilu zadavatele:	https://zakazky.trinecko.cz/

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

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 1:

Dotaz:

Zadavatel stanovil bodě 6.1.5. Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třince (dále jen „Smlouva“) požadavek na stáří každého jednotlivého Používaného vozidla (včetně zálohových vozidel) na 7,5 roku u elektrobusů a 11 let u naftových vozidel. V bodě 6.5. Smlouvy stanovuje povinnost dopravci doložit výpočet průměrného stáří. Uchazeč se tedy předně ptá, zda rozumí správně, že stáří vozidel uvedené v bodě 6.1.5 je stáří průměrné a nikoliv maximální?

Současně uchazeč uvádí, že z ohledem na konstrukci vozidel nedává smysl rozlišovat pro účely plnění veřejné zakázky stáří mezi elektrobusy a naftovými vozidly, neboť mezi vozidly je rozdíl pouze v pohonném ústrojí, a naopak elektrobus lze po celou dobu jeho životnosti považovat za bezemisní vozidlo (na rozdíl od naftového vozidla, kde se emisní normy mohou v průběhu životnosti měnit); z pohledu provozu lze v případě elektrobusu pouze počítat s výměnou baterie při zachování funkčnosti a životnosti ostatních částí elektrobusu. Z tohoto pohledu se uchazeč domnívá, že by vhodnější bylo stanovení průměrného stáří jednotně pro všechna vozidla použitá pro plnění smlouvy dohromady a to na 8 let.

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

Odpověď na dotaz:

Zadavatel potvrzuje, že podmínkou uvedenou v bodě 6.1.5. Smlouvy stanovuje maximální stáří vozidel.

Zadavatel současně potvrzuje stanovené zadávací podmínky ve smyslu rozlišení na elektrobusey a naftovými vozidly a nebude měnit zadávací podmínky.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 2:

Dotaz:

Zadavatel ve Smlouvě neupravuje situaci vyvolanou vznikem nákladů z důvodu vzniku nákladů na straně dopravce v důsledku nepředvídaných okolností, např. změny právních předpisů (navýšení zákonné dovolené pro zaměstnance, změny v daňových předpisech atd.)

Riziko spojené zejména se změnou právních předpisů, ale i s řadou dalších okolností mimo kontrolu dodavatele, není v zakázce, která má desetileté trvání, ocenitelné. V zájmu Zadavatele by mělo být zajistit dlouhodobou udržitelnost dopravní obslužnosti, nikoliv vystavovat provozovatele nepřiměřenému ekonomickému riziku, které je zcela mimo jeho kontrolu.

Uchazeč se proto dotazuje, zda zadavatel nezamýšlí do Smlouvy doplnit ustanovení, dle kterého by takto vzniklé nepředvídatelné a dopravcem neovlivnitelné vícenáklady mohly být zadavatelem kompenzovány ve skutečné prokazatelné výši?

Odpověď na dotaz:

Výpočet kompenzace zohledňuje všechny vlivy, které jsou předvídatelné a zpětně vyčíslitelné v oficiálních statistických zdrojích. Tím se mj. upravuje i výše cenotvorných položek formou každoroční indexace zohledňující růst vstupních nákladů. Povaha veřejné zakázky však neumožňuje přenést na vrub zadavatele okolnosti, které nejsou v jejím zadání předjímány. Současně zadavatel konstatuje, že v případě předem nepředvídatelných okolností, lze postupovat ve smyslu § 222 ZZVZ.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 3:

Dotaz:

Zadavatel v bodě 6.1.2. Smlouvy stanoví, že dopravce je povinen bez dalšího akceptovat jakoukoliv změnu TPS. Uchazeč se táže, zda v případě, kdy změna TPS povede ke vzniku vícenákladů na straně dopravce (změna olakování, změna systému odbavení, atd.), zda mu budou tyto náklady uhrazeny ve skutečné prokazatelné výši a zda bude v tomto smyslu upravena Smlouva. V opačném případě se pro uchazeče jedná o těžko nacenitelné riziko pro jeho nabídku.

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

Odpověď na dotaz:

Zadavatel trvá na takto stanovené podmínce a nebude upravovat znění smlouvy.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 4:

Dotaz:

Uchazeč považuje smluvní pokutu v bodě 9.3. Smlouvy ve výši 1.000.000 Kč za porušení povinnosti dopravce specifikované v odst. 6.15 Smlouvy, tj. porušení povinnosti zajistit provozní zálohu za podmínek stanovených v kapitole III TPS ODIS za nepřiměřenou a její výši za neodůvodněnou. Dopravce předně s ohledem na předchozí dotaz upozorňuje, že podmínky pro provozní zálohu v TPS mohou být ze strany Zadavatele nebo KODIS jednostranně změněny, což vede k nepředvídatelnosti a nenacennitelnosti rizika spojeného s dodržováním této části TPS. Současně není zřejmé, zda se smluvní pokuta vztahuje na každý případ, kdy např. nebude přistavena provozní záloha v časovém limitu stanoveném v TPS, nebo pouze o případ, kdy provozní záloha nebude vůbec k dispozici atp. Výše smluvní pokuty poté neodpovídá významu a hodnotě zajišťované smluvní povinnosti. Uchazeč tedy žádá úpravu tohoto bodu Smlouvy a vypuštění této smluvní pokuty nebo její podstatné snížení a zpřesnění.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel trvá na takto stanovené podmínce a nebude upravovat znění smlouvy.

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 5:

Dotaz:

Zadavatel v bodě 5.7.2. Smlouvy umožňuje změnu počtu Používaných vozidel, které jsou nezbytné k poskytování služby v případě změny rozsahu služby oproti výchozímu rozsahu, přičemž odkazuje na postup spočívající v předložení oběhu dle odst. 4.7. Smlouvy (tyto je dopravce povinen předložit nejpozději 5 pracovních dní před zahájením provozu dle aktualizovaných jízdních řádů). Současně ovšem dává Zadavateli lhůtu 20 dnů na schválení oběhu nebo dohodu o aktualizaci počtu Používaných vozidel. Z výše uvedeného je jednak zřejmé, že před zahájením provozu podle aktualizovaných jízdních řádu nemusí dojít ke schválení nových oběhu, především ovšem je nutné v případě schválení aktualizovaného počtu Používaných vozidel ponechat dopravci dostatečnou lhůtu pro pořízení nového vozidla, tzn. není možné schválit navýšení počtu Používaných vozidel 5 dnů před zahájením platnosti nových jízdních řádů a oběhů, neboť v tomto termínu žádný dopravce není schopen nové vozidlo pořídit. Uchazeč tedy požaduje upravení Smlouvy tak, aby v případě nutnosti pořízení nového autobusu bylo mezi schválením aktualizovaného počtu Používaných vozidel objednatelem a jeho nasazením do provozu podle schválených oběhů alespoň 8 měsíců.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel doplňuje ustanovení 5.7.2. smlouvy takto: „Navýšení počtu vozidel je nutné oznámit

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

nejméně 30 dní předem. Do doby dodání nových vozidel je provoz možné zajistit staršími vozidly, které nemusí splňovat TPS ve všech bodech (např. klimatizace, vnitřní LCD panely, jiné uspořádání sedadel a šířku dveří). Provoz takovými vozidly je možné realizovat po dobu nejdéle 8 měsíců, než bude dodáno vozidlo nové, které bude splňovat všechny náležitosti dle TPS.“

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 6:

Dotaz:

V příloze č. 4 Smlouvy – Výpočetní nástroj, jsou na záložce Běh smlouvy v buňkách D14, H14, J14, F18, H18 předvyplněné hodnoty pro Změnu počtu vozidel s pohonem Nafta a Změnu počtu vozidel s pohonem Elektro v jednotlivých dopravních rocích. Uchazeč se ptá, proč jsou tyto hodnoty vyplněné a zda znamenají Zadavatelem požadovanou změnu v počtu vozidel v jednotlivých letech smluv, tj. např. v 3 roce smlouvy navýšení elektrobuseů o 2.

Odpověď na dotaz:

Výchozí požadavky Zadavatele jsou formulovány na listu „Nastavení Objednatele“, kde je mj. uveden dopravní výkon a požadovaný počet vozidel s pohonem Elektro pro každý dopravní rok. Na tyto výchozí podmínky podává uchazeč svou nabídku. List „Běh smlouvy“ se používá v postupně jednotlivých dopravních letech pro stanovení ceny na základě plánovaných dopravních výkonů a případných změn počtu vozidel, pokud jsou k tomu splněny podmínky dané smlouvou. Dokud však není plánovaný dopravní výkon do nástroje zadán, výpočet není aktivní. Hodnoty v uvedených buňkách byly pouze ilustrativní a pro odstranění pochybností připojujeme tentýž výpočetní nástroj bez uvedených hodnot. Vliv na listy používané k podání a vyhodnocení nabídky zde však neexistuje. Zadavatel přesto poskytuje novou verzi výpočetního nástroje. (viz příloha č. 1 tohoto vysvětlení)

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 7:

Dotaz:

Uchazeč se táže ke stávající lince „Třinec – Třinec, Tyra, hájenka“, u které, stejně jako u všech ostatních je požadováno vozový park v podobě nízkopodlažního vozidla v MHD provedení. Ve skutečnosti se jedná v podstatě o příměstskou linku, kde je vysoký počet cestujících důchodců (je to mimo jiné linka k domovu důchodců) a v případě nasazení vozidla v provedení MHD lze předpokládat pokračující stížnosti na malý počet míst k sezení. Uchazeč se táže, zda zadavatel neplánuje změnit zadávací dokumentaci tak, aby bylo možné na tuto linku nasadit vozidlo v provedení příměstském?

Odpověď na dotaz:

Zadavatel trvá na zadání.

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 8:

Dotaz:

V článku 2 přílohy P09, provozní a technické standardy je uvedeno, že v článku 2 jsou dále rozpracovány součásti standardního vybavení vozidla, mj. se zmiňuje vnější nátěr vozidel. Ten ovšem ve zbylé části dokumentu není dále nijak specifikován, ani se o něm dokument dále nezmiňuje. Uchazeč se tedy ptá, jaké jsou požadavky Zadavatele na vnější nátěr vozidel s naftovým pohonem (vnější nátěr elektrobusů je upraven v dokumentu P09_techicke_a_provozni_standardy_priloha_1_TPS-vzhled elektrobusů.pdf).

Odpověď na dotaz:

Vnější nátěr autobusů je upraven v dokumentu P09_techicke_a_provozni_standardy_priloha_1_TPS-vzhled autobusů.pdf.

Změna lhůty pro podání žádosti o účast:

Zadavatel z důvodu změny nebo doplnění zadávací dokumentace prodlužuje lhůtu pro podání žádostí o účast takto:

Lhůta pro podání žádostí o účast končí dne **12. 10. 2020 v 10:00 hodin.**

Způsob a místo podání žádostí o účast, ani způsob a místo otevírání žádostí o účast se nemění.

V Brně dne 2. 9. 2020

Za statutární město Třinec
PMA tender s.r.o., smluvní zástupce zadavatele
JUDr. Michal Šilhánek