

DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM – SADA Č. 8 ZE DNE 26. 11. 2015
--

ZADAVATEL: Královéhradecký kraj
Sídlem: Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové
Zástupce: Bc. Lubomír Franc, hejtman
IČ: 708 89 546

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“

Výše uvedený Zadavatel v souladu s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), sděluje následující dodatečné informace k zadávacím podmínkám vztahující se k výše uvedené veřejné zakázce zadávané dle zákona.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 1:

Dotaz:

Oznámení dle čl. 7 odst. 2 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 (dále jen „nařízení 1370/2007“), uveřejněné Zadavatelem v Úředním věstníku EU dne 2. 10. 2013 pod č. 2013/S 191-330330, neobsahuje celou řadu povinně uváděných údajů a navíc v zásadním ohledu odporuje zadávací dokumentaci zakázky.

V předmětném oznámení konkrétně v rozporu s formulářem vypracovaným Evropskou komisí (viz <http://simap.ted.europa.eu/cs/web/simap/standard-forms-for-public-procurement>) nejsou uvedeny zejména tyto povinně uváděné údaje: (i) NUTS kódy oblastí, na které se má smlouva o veřejných službách vztahovat, (ii) klasifikace předmětu zakázky dle společného slovníku pro veřejné zakázky (tzv. CPV kódy), (iii) informace o subdodávkách a (iv) druh řízení. Postup zadavatele je netransparentní, neboť nezveřejnil alespoň s ročním předstihem veškeré informace, které byl povinen zveřejnit a které jsou zároveň nezbytné pro včasnou a řádnou přípravu dopravců na zadávací řízení zakázky.

V oznámení se dále výslovně uvádí, že smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou (dále jen „smlouva o veřejných službách“ nebo „smlouva“) bude uzavřena nejpozději do 1. 1. 2017. V čl. 4.3.1 zadávací dokumentace se však oproti tomu stanoví, že nejpozdějším přípustným termínem pro uzavření smlouvy je až 31.7.2018. Zadavatel tak v rozporu se zveřejněným oznámením posunul termín pro uzavření smlouvy o více než jeden a půl roku, což je z obchodního a technického hlediska podstatná změna mající bezprostřední vliv na zpracování nabídek.

S ohledem na shora uvedené nedostatky zveřejněného oznámení dle čl. 7 odst. 2 nařízení 1370/2007 a jeho rozpor se zadávací dokumentací zakázky se uchazeč ptá, zda zadavatel zveřejní v Úředním věstníku EU nové (opravené) oznámení a odloží realizaci zadávacího řízení zakázky nejméně o jeden rok tak, aby toto nové (opravené) oznámení bylo v souladu s čl. 7 odst. 2 nařízení 1370/2007 uveřejněno alespoň jeden rok před zahájením zadávacího řízení. V opačném případě by dopravci neměli možnost se na zadávací řízení zakázky náležitě připravit.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že povinnost zveřejnit informace dle čl. 7 odst. 2 nařízení 1370/2007 v Úředním věstníku EU se vztahuje na zahájení nabídkového řízení nebo přímé uzavření smluv, tedy na postup zadavatelů v případě zahájení nabídkového řízení nebo při přímém uzavření smluv podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších předpisů („ZVS“), který stanovuje tuto uveřejňovací povinnost v § 19 ZVS. Zadavatel však zadává Veřejnou zakázku v otevřeném řízení dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, který mu povinnost uveřejnit předběžné oznámení v Úředním věstníku EU alespoň jeden rok před zahájením zadávacího řízení nestanovuje. Zadavatel přitom v souladu se zákonem uveřejnil předběžné oznámení dle § 86 zákona ve Věstníku veřejných zakázek (dne 29. 7. 2015 pod ev. č. 519152) a v Úředním věstníku VZ (dne 31. 7. 2015 pod ev. č. 2015/S 146-269085).

Oznámení č. 2013/S 191-330330, jež bylo v Úředním věstníku EU zveřejněno dne 2. 10. 2013, uveřejnil Zadavatel z důvodu opatrnosti, jelikož koncem roku 2013 ještě neměl najisto vyřešenou otázku, zda bude Veřejnou zakázku zadávat v nabídkovém řízení dle § 10 a násl. ZVS anebo zda bude postupovat dle zákona. Zadavatel je však přesvědčen, že dobrovolné oznámení uveřejněné v Úředním věstníku EU i tak splňuje veškeré náležitosti dle čl. 7 odst. 7 nařízení 1370/2007, neboť obsahuje název a adresu Zadavatele, informace o typu plánovaných smluv a službách a oblastech, na něž se možné smlouvy vztahují. Ačkoli uveřejněné oznámení v Úředním věstníku EU není relevantní, Zadavatel k termínu uzavření Smlouvy uvádí, že předpokládá uzavření Smlouvy a zahájení realizace Veřejné zakázky v uvedeném termínu 1. 1. 2017. Pozdější termíny uzavření Smlouvy jsou přípustné jen z objektivních důvodů, v souladu s čl. 13 Návrhu smlouvy a bodem 4.3.1 zadávací dokumentace.

Zadavatel proto nebude uveřejňovat žádné další oznámení v Úředním věstníku EU, neboť k takovému postupu není povinen.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 2:

Dotaz:

Zadavatel v čl. 4.1 zadávací dokumentace upozorňuje, že předmětem zakázky nejsou skupiny konkrétně vymezených spojů a autobusových linek, ale pouze služba v podobě dopravního výkonu určeného určitým počtem kilometrů a určitým územím.

Vzhledem k takto obecnému a nejednoznačnému vymezení předmětu zakázky objektivně nelze ocenit nabídku. Konkrétně není možné správně kalkulovat náklady na vjezdy na autobusová nádraží, které jsou součástí jednotkové ceny dopravního výkonu, neboť ze zadávací dokumentace vůbec nevyplývá, na která konkrétní autobusová nádraží a v jaké frekvenci bude dopravce zajižďet. Skutečná výše těchto nákladů bude závislá výlučně na rozhodnutí zadavatele a nebude moci být dopravcem nijak ovlivněna, neboť zadavatel je v souladu se smlouvou oprávněn stanovit, kam a jak často budou autobusy zajižďet, zcela dle svého volného uvážení. Nejistota spojená s náklady na vjezdy na autobusová nádraží je o to vyšší, že zadavatel dle dostupných informací v současnosti vjezdy na některá nádraží (např. autobusový terminál v Hradci Králové) zčásti dotuje, přičemž nelze vyloučit, že po uzavření smlouvy s vybraným uchazečem zadavatel tyto dotace přestane poskytovat (když riziko spojené s náklady na vjezdy na autobusová nádraží - a tedy i s jejich případným navýšením - ponese v plné míře vybraný uchazeč).

Shora popsaná rizika a nejistoty znemožňují řádné zpracování a ocenění nabídky. Žádáme proto o úpravu zadávací dokumentace tak, aby riziko spojené s náklady na vjezdy na autobusová nádraží bylo v plné míře na straně zadavatele, tzn. aby se zadavatel ve smlouvě zavázal uhradit dopravci veškeré náklady na vjezdy na autobusová nádraží v plné výši. Pokud zadavatel zadávací dokumentaci v tomto smyslu neupraví, je pravděpodobné, že od jednotlivých uchazečů obdrží nerealné a vzájemně neporovnatelné nabídky.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na bod 4. zadávací dokumentace, ze kterého vyplývá, že předmět Veřejné zakázky je vymezen zadávacími podmínkami, tedy zadávací dokumentací včetně veškerých jejích příloh. Předmět Veřejné zakázky a její předpokládaný rozsah je mj. určen přílohou č. 9 zadávací dokumentace – Rámcové návrhy jízdních řádů a přílohou č. 10 zadávací dokumentace – Rámcové návrhy oběhů vozidel. Z těchto příloh lze jednoznačně určit vjezdy na autobusová nádraží.

V otázce poplatků spojených s vjezdy na autobusová nádraží odkazuje Zadavatel v plném rozsahu na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 3 ze dne 3. 11. 2015, konkrétně na znění dodatečné informace č. 1.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 3:

Dotaz:

Zadavatel v čl. 4.1 zadávací dokumentace upozorňuje uchazeče, že oběhy a jízdní řády uvedené v zadávací dokumentaci jsou jen rámcové a že zadavatel pouze garantuje začátek a konec oběhů vozidel. Toto nejednoznačné a netransparentní zadání znemožňuje řádné ocenění nabídky, neboť se změnami jízdních řádů (které jsou dle smlouvy plně v dispozici objednatele) může docházet k podstatným změnám v obězích vozidel a tím i ke změnám v objemu přejezdových kilometrů a nesouladům mezi oběhy vozidel a turnusy řidičů. V důsledku těchto nepředvídatelných změn závislých na jednostranném rozhodnutí objednatele nelze objektivně spočítat fixní náklady dopravce ani jednotkovou cenu dopravního výkonu.

Dotazujeme se proto, zda zadavatel bude alespoň garantovat určité maximální % přejezdových km v obězích (začátek a konec výkonu ve stejné lokalitě, přejezdy během turnusu)? Pokud zadavatel odmítne tuto garanci poskytnout, pak se ptáme, zda se budou v průběhu plnění smlouvy přepočítávat fixní náklady a jednotková cena dopravního výkonu tak, aby korespondovaly zadavatelem upravovaným jízdním řádům a oběhům? Pokud by tento přepočet nebyl prováděn, budou fixní náklady a jednotková cena dopravního výkonu, s nimiž dopravce kalkuloval ve své nabídce, z povahy věci nereálné.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na bod 5.1 zadávací dokumentace, v němž pro vyloučení jakýchkoliv pochybností o předmětu Veřejné zakázky jednoznačně uvedl, že předmětem plnění Veřejné zakázky je služba v podobě dopravního výkonu určeného určitým počtem kilometrů a určitým územím specifikovaným v tomto článku, ve kterém je garantován začátek a konec oběhů vozidel dle přílohy zadávací dokumentace (viz příloha č. 8 zadávací dokumentace). Předmětem Veřejné zakázky tedy nejsou skupiny konkrétně vymezených spojů a autobusových linek. Zadavatel požaduje od uchazečů poskytnutí určité kapacity, s níž bude následně Zadavatel za podmínek stanovených ve Smlouvě nakládat. U takto poptávaného dopravního výkonu následně Zadavatel určí způsob, jakým bude využit, a tímto bude zajištěna dostatečná flexibilita při organizování veřejné linkové dopravy v Královéhradeckém kraji.

Zadavatel přitom stanovil podrobné podmínky výpočtu nabídkové ceny (viz bod 7.3 zadávací dokumentace). Pokud dopravce uzná za vhodné, je v souladu s čl. 4.15 Návrhu smlouvy oprávněn sdělovat Zadavateli podněty a vyjadřovat se k Zadavatelem připravovaným a zamýšleným změnám v organizaci dopravy a souvisejícím změnám jízdních řádů a autobusových linek.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 4:

Dotaz:

V čl. 4.3.1 zadávací dokumentace se dále stanoví, že po uplynutí termínu 31.7.2018 je zadavatel „oprávněn“ zrušit zadávací řízení z důvodů hodných zvláštního zřetele dle § 84 odst. 2 písm. e) ZVZ, a to zejména s ohledem na neaktuálnost finančních a ekonomických ukazatelů či jiných údajů v nabídkách uchazečů.

Znamená shora uvedené ustanovení, že pokud se zadavatel rozhodne zadávací řízení nezrušit, bude s ním uchazeč povinen uzavřít smlouvu i po 31. 7. 2018, přestože v předcházející větě je uveden opak?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel s ohledem na neaktuálnost finančních a ekonomických ukazatelů či jiných údajů v nabídkách uchazečů nepředpokládá, že by nevyužil svého oprávnění zadávací řízení po uplynutí výše uvedené doby zrušit.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 5:

Dotaz:

V čl. 4.3.1 zadávací dokumentace dále zadavatel stanoví, že k ukončení plnění zakázky dojde za každé situace v den celostátní změny jízdních řádů vyhlášené Ministerstvem dopravy v prosinci 2026, nejpozději však 31. 12. 2026.

Z výše uvedeného fixně stanoveného konce doby trvání smlouvy v kontextu zadavatelem připuštěného pohyblivého termínu zahájení plnění smlouvy (mezi 1. 1. 2017 a prosincem 2018) vyplývá, že doba plnění smlouvy reálně může dosahovat délky od 8 do 10 let. Tato nejistota ohledně celkové doby trvání smlouvy prakticky znemožňuje ocenit nabídku, neboť skutečnost, zda bude smlouva realizována 8, 9 nebo 10 let, má zcela zásadní dopady na výši nákladů spojených s plněním smlouvy (např. na rozpočítání fixních nákladů do jednotlivých let). Zároveň není jasné, s jakými vozidly bude vybraný uchazeč moci zahájit plnění smlouvy, a to zejména s ohledem na zadavatelův požadavek na maximální průměrné stáří vozového parku.

Žádáme o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo předem jasné, na jak dlouhé období bude smlouva uzavírána.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že plnění Veřejné zakázky bude probíhat od 1. 1. 2017 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2026, nejpozději však do 31. 12. 2026, tedy přibližně 10 let. K pozdějšímu zahájení realizace Veřejné zakázky může dojít pouze v případě objektivních důvodů a za předem stanovených podmínek (viz bod 4.3.1 zadávací dokumentace a čl. 13 Návrhu smlouvy). Předpokládané období realizace Veřejné zakázky je tedy od 1. 1. 2017 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2026, nejpozději však do 31. 12. 2026.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 6:

Dotaz:

Zadavatel na konci čl. 4.5 zadávací dokumentace stanoví, že případné změny rozsahu plnění zakázky mohou mít vliv také na rozsah, resp. složení vozového parku dopravce, a že vybraný uchazeč bude povinen takové změny akceptovat

Shora uvedené ustanovení je netransparentní a nejasné, neboť vůbec není zřejmé, jaké změny v rozsahu a složení vozového parku bude dopravce povinen při změnách rozsahu plnění zakázky akceptovat. Uvedená nejasnost znemožňuje dopravcům řádně ocenit své nabídky, neboť nelze předvídat, jaké změny vozového parku (a s jakými náklady) budou dopravci během trvání smlouvy povinni akceptovat.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na znění Návrhu smlouvy, zejména jeho čl. 5, jenž upravuje rozsah poskytované veřejné služby a stanovuje podmínky pro změny v rozsahu plnění Veřejné zakázky, jakož i podmínky pro změnu v počtu a kategorii požadovaných vozidel pro plnění Veřejné zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 7:

Dotaz:

Podle čl. 4.6 zadávací dokumentace nesmí průměrné stáří vozového parku dopravce (bez vozidel operativní zálohy) v žádném kalendářním roce plnění zakázky přesáhnout 5 let.

Rozumíme uvedenému ustanovení správně tak, že průměrné stáří se počítá za vozový park jako celek a nikoliv ve vztahu k jednotlivým vozidlům? Tzn. že uvedená podmínka bude splněna například i tehdy, pokud polovina vozidel bude stará 8 let a druhá polovina vozidel bude stará 1 rok?

Rozumíme dále uvedenému ustanovení správně tak, že průměrné stáří vozového parku se počítá za kalendářní rok jako celek? Tzn. že uvedená podmínka bude splněna například i tehdy, pokud půl roku bude dopravce používat jen vozidla stará 8 let a půl roku jen vozidla stará 1 rok?

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, za jakých podmínek bude požadavek na průměrné stáří vozového parku splněn.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na bod 4.6 zadávací dokumentace, která stanovuje, že „průměrné stáří vozového parku dopravce, bez vozidel operativní zálohy, nesmí v žádném kalendářním roce plnění Veřejné zakázky přesáhnout 5 let. ... Maximální stáří každého jednotlivého vozidla, včetně vozidel operativní zálohy, přitom nesmí překročit 10 let.“ Zadavatel proto potvrzuje předpoklad tazatele. Zároveň Zadavatel odkazuje na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 6 ze dne 16. 11. 2015, konkrétně na znění dodatečné informace č. 1, 2 a 3, v němž Zadavatel blíže popsal požadavek na stáří vozového parku a nastavení hodnotícího kritéria „průměrné stáří vozového parku“.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 8:

Dotaz:

Dle čl. 4.6 zadávací dokumentace se stáří vozidel operativní zálohy nepočítá do průměrného stáří vozového parku.

Platí obdobně nějaká úleva z vozidlového standardu pro vozidla operativní zálohy (např. nové vozidlo nebude vybaveno systémem pro chlazení prostoru pro cestující apod.)?

Dále se dotazujeme, které standardy nemusí splňovat záložní vozidlo (nikoli operativní záloha), které by bylo využíváno v případech, kdy základní vozidlo nelze nasadit z důvodu nehody, pravidelné údržby či opravy?

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, které standardy nemusejí vozidla operativní zálohy a záložní vozidla splňovat.

Odpověď Zadavatele:

Veškeré požadavky na vybavení vozidel jsou stanoveny v příloze č. 3 Technických a provozních standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje („TPS VD KHK“). Zadavatel zdůrazňuje, že v čl. 2.1 Návrhu smlouvy výslovně stanovil, že vozidlo operativní zálohy musí splňovat veškeré podmínky uvedené v TPS VD KHK. Pojem záložní vozidlo, uvedený v dotazu tazatele, Návrh smlouvy nepoužívá. Vozidlo, které dopravce využije pro plnění veřejné zakázky, musí splňovat stejné podmínky dle TPS VD KHK.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 9:

Dotaz:

V čl. 4.8.1 zadávací dokumentace se uvádí, že vybraný uchazeč bude povinen před uzavřením smlouvy předložit zadavateli bankovní záruku za řádné plnění smlouvy.

Požaduje zadavatel, aby dopravce předložil již ve své nabídce závazný příslib předmětné bankovní záruky?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel nepožaduje, aby uchazeči předložili v nabídce závazný příslib banky o poskytnutí bankovní záruky. Bankovní záruku za řádné plnění díla bude povinen předložit vybraný uchazeč před uzavřením Smlouvy v souladu s bodem 4.8.1 zadávací dokumentace a za podmínek uvedených v čl. 15 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 10:

Dotaz:

Podle čl. 4.8.2 zadávací dokumentace bude vybraný uchazeč povinen zajišťovat odbavování cestujících prostřednictvím odbavovacích zařízení, jež mu budou pronajata ze strany společnosti OREDO po dobu udržitelnosti projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“.

Rozumíme správně, že:

- 1) nájemné účtované dopravci za odbavovací zařízení specifikované v příloze č. 6 zadávací dokumentace (přístupová smlouva) bude hrazeno jen po dobu udržitelnosti shora uvedeného projektu (mimo pronájem SAM modulu, který pokračuje po celou dobu platnosti smlouvy o veřejných službách)?
- 2) nájemné je fixní po celou dobu udržitelnosti shora uvedeného projektu (tzn. nebude navyšováno např. o inflaci)?
- 3) nájemné za SAM modul je fixní po celou dobu platnosti smlouvy o veřejných službách?
- 4) sazba v Kč/km za služby IREDO uvedená v příloze č. 8.3 zadávací dokumentace je pro danou oblast fixní po celou dobu platnosti smlouvy o veřejných službách? Pokud tomu tak není, bude její navýšení zadavatel dopravci kompenzovat odpovídajícím navýšením jednotkové ceny dopravního výkonu?

Dále se ptáme, za jakých konkrétních podmínek bude dopravci umožněno používání odbavovacích zařízení ve vlastnictví společnosti OREDO po skončení doby udržitelnosti shora uvedeného projektu. Bude společnost OREDO povinna v případě zájmu dopravce tato odbavovací zařízení dopravci odprodat za 1,- Kč, jak se uvádí v ČL 4.8.2 zadávací dokumentace? Tato povinnost dle názoru uchazeče z přístupové smlouvy jednoznačně nevyplývá.

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v souladu se zadávacími podmínkami potvrzuje, že uchazeč u bodů č. 1 až 4 pochopil zadávací podmínky správně.

Zadavatel uvádí, že dle článku XVIII odst. 2) Přístupové smlouvy, bude mít dopravce v případě, že stávající odbavovací zařízení bude možné i nadále využít v systému IDS IREDO, a současně za splnění podmínky, že se společnost OREDO rozhodne uvedená odbavovací zařízení prodat, při tomto prodeji předkupní právo k odbavovacím zařízením v souladu se smluvními podmínkami.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 11:

Dotaz:

Zadavatel v čl. 4.8.2 zadávací dokumentace upozorňuje, že ukončení pronájmu komponentů odbavovacího zařízení, které je v majetku společnosti OREDO a které bude uchazečům poskytnuto ze strany společnosti OREDO, bude v souladu s přístupovou smlouvou možné nejdříve k datu ukončení udržitelnosti projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“, tj. k 20. 6. 2020.

Ze zadávací dokumentace není jasné, jak se bude postupovat po ukončení udržitelnosti shora uvedeného projektu, v důsledku čehož nelze řádně ocenit náklady spojené s realizací zakázky.

V případě, že odbavovací zařízení nebudou po uplynutí udržitelnosti shora uvedeného projektu nadále splňovat podmínky zařazení do systému IDS IREDO, poskytne zadavatel dopravci pro další roky jiná odbavovací zařízení, a to za stejných podmínek platných po dobu udržitelnosti projektu?

Pokud tomu tak nebude, dotazujeme se, zda dopravce bude muset pořídit vlastní odbavovací zařízení a zda mu tyto dodatečné náklady budou ze strany zadavatele kompenzovány odpovídajícím navýšením ceny dopravního výkonu?

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, jaká odbavovací zařízení bude dopravce používat po uplynutí doby udržitelnosti shora uvedeného projektu a jakým způsobem má dopravce ocenit s tím související náklady.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že k dnešnímu dni není schopen posoudit, zda budou po uplynutí udržitelnosti Projektu I. fáze odbavovací zařízení splňovat podmínky IDS IREDO. Pokud tomu tak bude, bude mít dopravce předkupní právo na jednotlivé komponenty (mimo SAM modulu) za cenu 1,- Kč. Pokud tomu tak nebude, Zadavatel konstatuje, že v zadávací dokumentaci nepředpokládá poskytnutí odbavovacích zařízení, a uchazeč toto riziko zohlední při kalkulaci své nabídkové ceny.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 12:

Dotaz:

Podle čl. 5.2 písm. i) zadávací dokumentace splňuje základní kvalifikační předpoklady uchazeč, který „nebyl v posledních 3 letech pravomocně disciplinárně potrestán, či mu nebylo pravomocně uloženo kárné opatření podle zvláštních právních předpisů, je-li podle § 54 písm. d) požadováno prokázání odborné způsobilosti podle zvláštních právních předpisů; pokud uchazeč vykonává tuto činnost prostřednictvím odpovědného zástupce nebo jiné- osoby odpovídající za činnost uchazeče, vztahuje se tento předpoklad na tyto osoby“.

Není jasné, jakého konkrétního disciplinárního či kárného potrestání se uchazeč nesměl v posledních 3 letech dopustit, ani jakým způsobem má uchazeč splnění tohoto kvalifikačního předpokladu prokázat.

Žádáme zadavatele o vysvětlení uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, co a jakým způsobem má uchazeč v rámci tohoto kvalifikačního předpokladu prokazovat (např. je-li akceptováno čestné prohlášení apod.).

Odpověď Zadavatele:

Základní kvalifikační předpoklad dle bodu 5.2 písm. i) zadávací dokumentaci odpovídá zákonnému požadavku dle § 53 odst. 1 písm. i) zákona, tedy zahrnuje veškerá disciplinární potrestání či uložená kárná opatření předvídaná tímto ustanovením zákona. Uchazeč prokazuje splnění tohoto základního kvalifikačního předpokladu v souladu s § 53 odst. 3 písm. d) zákona předložením čestného prohlášení. Vzor čestného prohlášení tvoří přílohu č. 3.1 zadávací dokumentace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 13:

Dotaz:

V čl. 5.4 zadávací dokumentace zadavatel požaduje, aby uchazeči předložili čestné prohlášení o své ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku. Obdobně v příloze č. 3.2 - formuláři čestného prohlášení o ekonomické a finanční způsobilosti splnit Veřejnou zakázku - je obsaženo prohlášení uchazeče, že je ekonomicky a finančně způsobilý splnit veřejnou zakázku.

Rozumíme uvedenému požadavku správně, že kvalifikaci splní pouze takový dopravce, který je z ekonomického a finančního hlediska schopen splnit celou zakázku, tj. nikoliv pouze tu její část, v jejímž rámci podává nabídku?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

V souladu s bodem 7.5 písm. b) zadávací dokumentace podává uchazeč na každou část Veřejné zakázky, které se hodlá zúčastnit, samostatnou nabídku, včetně veškerých Zadavatelem požadovaných dokumentů. Uchazeč je tedy povinen splnění kvalifikačního předpokladu dle bodu 5.4 zadávací dokumentace prokázat ve vztahu k těm částem Veřejné zakázky, kterých se účastní. Vzor čestného prohlášení tvoří přílohu č. 3.2 zadávací dokumentace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 14:

Dotaz:

V čl. 5.5.1 zadávací dokumentace zadavatel stanovil požadavek na minimální objem najetých km v rámci provozu veřejné linkové osobní dopravy za poslední 3 roky.

Není jasné, zda mají uchazeči doložit realizaci stanoveného objemu najetých km v každém jednotlivém roce za poslední tři roky, nebo souhrnně (kumulativně) za období posledních tří let.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 5.5.1 zadávací dokumentace tak, aby byl jednoznačný.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na čl. 5.5.1 zadávací dokumentace, ze kterého jasně plyne, že Zadavatelem požadovaný minimální objem najetých km v rámci provozu veřejné linkové osobní dopravy musí být splněn za období posledních 3 let, nikoliv v každém jednotlivém roce.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 15:

Dotaz:

Zadavatel dále v čl. 5.5.1 zadávací dokumentace požaduje, aby uchazeči doložili minimální objem najetých km v rámci provozu veřejné linkové osobní dopravy za poslední 3 roky mimo jiné např. osvědčením vydaným veřejným zadavatelem.

Vzhledem k tomu, že uvedený požadavek není jasný, žádáme zadavatele o zodpovězení následujících dotazů:

- 1) Připouští zadavatel, aby osvědčení vydané veřejným zadavatelem nebylo vydáno na formuláři, jehož vzor je uveden v příloze 3. 3. B zadávací dokumentace?
- 2) Připouští dále zadavatel, aby osvědčení vydané veřejným zadavatelem bylo vydáno za kratší období, než je v zadávací dokumentaci požadované 3-leté období od 8. 12. 2012 do 7. 12. 2015, tj. např. až od 1. 1. 2013 do 31. 10. 2015? Důvodem je praktičnost pro veřejné zadavatele, kteří obvykle disponují údaji o počtu odjetých km na měsíční bázi. Rovněž výkazy o autobusové dopravě jsou standardně zpracovávány na čtvrtletní bázi a najeté km tak lze prokazovat jen po celých čtvrtletích.

- 3) Připouští dále zadavatel možnost, aby v osvědčení vydaném veřejným zadavatelem byly objem a doba poskytnutí služeb uvedeny v měsíčních intervalech, tzn. že by nebylo uvedeno celkové množství odjetých km, ale odjeté km po jednotlivých měsících od ledna 2013 do října 2015? Důvodem našeho dotazu je skutečnost, že v případě posunu termínu pro podání nabídek se automaticky také posouvá lhůta, za kterou se objem najetých km prokazuje, čímž by se osvědčení neobsahující data po jednotlivých měsících stalo neplatným. Naopak z osvědčení obsahujících data po jednotlivých měsících bude po vypuštění odpovídajícího počtu měsíců stále patrný objem najetých km splňující omezující tříletou podmínku stanovenou zadavatelem.

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Ad 1) – Přílohy č. 1 až 4 zadávací dokumentace slouží uchazečům jako vzor požadovaných dokumentů. Uchazeči mohou při zpracování nabídek vycházet z těchto vzorů nebo předložit jiné formuláře, jež budou obsahovat náležitosti stanovené zákonem a zadávacími podmínkami.

Ad 2) – Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na Dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 7 ze dne 23. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 10.

Ad 3) – Zadavatel připouští uvedení objemu poskytnutých služeb v měsíčních intervalech, pokud bude z předloženého osvědčení jednoznačně zřejmý celkový objem najetých km v rámci provozu veřejné linkové osobní dopravy pro daného objednatele, v souladu s čl. 5.5.1 zadávací dokumentace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 16:

Dotaz:

Za účelem doložení splnění technických kvalifikačních předpokladů dle čl. 5.5.1 zadávací dokumentace je v příloze č. 3.3.B zadávací dokumentace uveden vzor osvědčení o poskytnutých službách.

Na konci předmětného formuláře je uveden požadavek na doplnění „názu uchazeče“. Dle našeho názoru se jedná o chybu, kdy správně by měl být doplněn název objednatele, který toto potvrzení vydává.

Žádáme zadavatele o prověření výše uvedené skutečnosti, a pokud se skutečně jedná o chybu, o úpravu přílohy č. 3.3.B zadávací dokumentace tak, aby byla správně.

Odpověď Zadavatele:

Osvědčení o poskytnutých službách dle čl. 5.5.1 zadávací dokumentace, jehož vzor je uveden v příloze č. 3.3.B zadávací dokumentace, by měl být v závěru potvrzen a podepsán objednatelem osvědčujícím skutečnosti uvedené v tomto osvědčení. Přílohy č. 1 až 4 k zadávací dokumentaci slouží uchazečům pouze jako vzor. Přesto Zadavatel poskytuje opravený vzor osvědčení o poskytnutých službách, jenž tvoří přílohu č. 3.3.B zadávací dokumentace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 17:

Dotaz:

V čl. 5.5.1 zadávací dokumentace dále zadavatel umožňuje, aby uchazeč prokázal splnění technického kvalifikačního požadavku za měsíce, za které není uchazeč objektivně schopen předložit osvědčení v souladu s § 56 odst. 2 písm. a) ZVZ, i jinými rovnocennými doklady, za které zadavatel považuje „*především rozhodnutí o udělení licence na příslušnou provozovanou linku (či linky), schválené jízdní řády na tuto linku (či linky) a čestné prohlášení o počtu kilometrů najetých při provozování veřejné linkové silniční motorové dopravy v těchto měsících.*“

Rozumíme uvedenému ustanovení správně, že pokud dopravce není schopen předložit osvědčení dle § 56 odst. 2 písm. a) ZVZ, je na jeho volbě, zda zadavateli předloží rozhodnutí o udělení licence,

schválené jízdní řády, nebo čestné prohlášení o počtu najetých kilometrů? Nebo zadavatel požaduje, aby dopravce předložil všechny dokumenty dle předcházející věty současně?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatelem uvedený výčet tzv. jiných rovnocenných dokladů dle bodu 5.5.1 zadávací dokumentace je demonstrativní. Uchazeč může za splnění uvedených podmínek, tj. zejména podmínky, že dodavatel není objektivně schopen prokázat splnění technické způsobilosti stanoveným způsobem, prokázat splnění tohoto technického kvalifikačního předpokladu alternativně některým z uvedených dokumentů nebo jiným rovnocenným dokladem, tj. dokladem, který bude rovnocenně prokazovat splnění požadované způsobilosti.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 18:

Dotaz:

Podle čl. 7.3 zadávací dokumentace musí nabídková cena zahrnovat veškeré náklady spojené s realizací celé předmětné části zakázky dle podmínek stanovených v závazném textu návrhu smlouvy, včetně veškerých poplatků.

Z předmětného ustanovení zadávací dokumentace ani textu smlouvy obsažené v příloze č. 12 zadávací dokumentace jasně nevyplyvá, jaké konkrétní poplatky a v jaké výši bude dopravce povinen během doby plnění hradit. Tato nejasnost je zásadního charakteru a znemožňuje řádné ocenění nabídky.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná, zejména o výslovné uvedení, které poplatky a v jaké výši bude vybraný uchazeč povinen během plnění smlouvy hradit.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na bod 7.3 zadávací dokumentace, dle něhož „*musí nabídková cena zahrnovat veškeré náklady spojené s realizací celé předmětné části Veřejné zakázky dle podmínek stanovených v Závazném textu Návrhu smlouvy, včetně veškerých poplatků.*“ Zadavatel užil pojem „veškeré poplatky“ záměrně obecně, aby nabídková cena zahrnovala skutečně veškeré náklady spojené s realizací předmětné části Veřejné zakázky, přičemž je zřejmé, že dopravce, který je schopen prokázat požadované zkušenosti v rámci technických kvalifikačních předpokladů, musí být také schopen s ohledem na své předchozí zkušenosti zahrnout do nabídkové ceny veškeré poplatky, které souvisejí s předmětem jeho podnikání.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 19:

Dotaz:

V čl. 13 písm. f) zadávací dokumentace si zadavatel vyhrazuje právo ověřit informace obsažené v nabídce uchazeče u třetích osob, s tím, že uchazeč je povinen poskytnout zadavateli v této souvislosti veškerou součinnost.

Nerozumíme tomu, jakou součinnost bychom zadavateli měli poskytovat v případě, že se zadavatel rozhodne ověřovat informace z nabídky u třetích osob. Povinnost takovéto součinnosti nemá oporu v ZVZ. Proplatí zadavatel uchazeči veškeré náklady spojené s poskytováním takové součinnosti?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel vyžaduje součinnost uchazečů při ověřování správnosti a úplnosti údajů uvedených v nabídce uchazeče, např. ve formě sdělení kontaktních údajů třetí osoby, která správnost některých údajů potvrdí, apod. Zadavatel nebude uchazečům hradit náklady vzniklé s poskytnutím takové součinnosti.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 20:

Dotaz:

Žádáme o sdělení, na základě jakých vstupů byly v příloze č. 5 zadávací dokumentace (Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny) zadavatelem stanoveny maximální hodnoty jednotlivých nákladových položek pro výpočet jednotkové ceny dopravního výkonu a dále na základě čeho byly zadavatelem stanoveny maximální jednotkové ceny dopravního výkonu?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v plné míře odkazuje na dodatečné informace k zadávacím podmínkám – sada č. 7 ze dne 23. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 6.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 21:

Dotaz:

Předpokládá zadavatel vedle uzavření přístupové smlouvy také uzavření multilaterální smlouvy mezi všemi dopravci zapojenými v systému integrované dopravy Královéhradeckého kraje, která by jednoznačně definovala jimi navzájem poskytované služby související s přepravou cestujících, kteří si zakoupili jízdenku u jiného dopravce? Bez takovéto smlouvy hrozí riziko, že tyto služby nebudou správcem daně považovány za služby subdodávky pozemní hromadné pravidelné dopravy cestujících a jejich zavazadel, tak jak ji má na mysli ve své příloze č. 2 platný zákon o dani z přidané hodnoty, která je zaříděna ve snížené sazbě daně, nýbrž za služby poskytnutí práva strpět cestující ostatních dopravců ve svém vozidle, která bude zaříděna do základní sazby daně z přidané hodnoty.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel ze svého podnětu uzavření takové smlouvy nepředpokládá.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 22:

Dotaz:

Z čl. VI odst. 2 přístupové smlouvy vyplývá, že společnost OREDO má vybranému uchazeči dodat příslušné komponenty odbavovacích zařízení v počtu podle smlouvy o veřejných službách nejpozději 60 kalendářních dní před zahájením činnosti dopravce podle smlouvy o veřejných službách.

Smlouva o veřejných službách nijak neřeší, jak bude postupováno, pokud bude společnost OREDO v prodlení s předáním komponentů odbavovacích zařízení dopravci dle shora uvedeného ustanovení přístupové smlouvy. Bude v takovém případě odložen termín zahájení plnění smlouvy o veřejných službách? Uchazeč podotýká, že 60 denní lhůta předpokládanou v přístupové smlouvě lze považovat za nejkratší možnou, aby se dopravce a jeho zaměstnanci mohli s odbavovacími zařízeními důkladně seznámit, osvojit si jejich obsluhu apod.

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu smlouvy o veřejných službách tak, aby bylo jednoznačné, že v případě prodlení společnosti OREDO s předáním komponentů odbavovacích zařízení dopravci bude v odpovídajícím rozsahu posunut termín zahájení plnění smlouvy.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na Dodatečné informace k zadávacím podmínkám – sada č. 7 ze dne 23. 11. 2015, konkrétně na znění dodatečné informace č. 3.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 23:

Dotaz:

První věta čl. VI odst. 10 přístupové smlouvy zní: „Dopravce je povinen přijmout veškerá opatření k zamezení vedoucí k poškození, zcizení a jinak ovlivnění činnosti pronajatého odbavovacího nebo informačního zařízení včetně příslušenství.“

Citovaná věta nedává z jazykového hlediska smysl. Žádáme o její úpravu tak, aby bylo jednoznačné, co je obsahem příslušné povinnosti dopravce.

Odpověď Zadavatele:

Obsahem uvedeného ustanovení je povinnost předcházet škodám neboli tzv. prevenční povinnost, jež vyplývá ze zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, přičemž článek Přístupové smlouvy, který tazatel v dotazu cituje, pouze upozorňuje na tuto jeho povinnost, která vyplývá ze zákona.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 24:

Dotaz:

V čl. VI odst. 11 přístupové smlouvy se uvádí, že v případě závady na SW aplikaci IREDO společnost OREDO společně s dopravcem posoudí závažnost situace a stanoví lhůtu pro odstranění dané závady.

Není jasné, zda bude příslušné závady povinen odstranit dopravce, nebo společnost OREDO. Pokud by měl závady odstraňovat dopravce, je pro účely ocenění nabídky nezbytné, aby zadavatel upřesnil, jaké konkrétní závady, jakým způsobem a za jakých podmínek bude dopravce povinen odstranit.

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu přístupové smlouvy tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v souladu se zněním Přístupové smlouvy poskytne společnost OREDO dopravci softwarovou aplikaci IREDO. Dopravce je podle čl. VI odst. 11 Přístupové smlouvy povinen bez zbytečného odkladu, nejpozději však následující pracovní den, oznámit tuto skutečnost společnosti OREDO. Společnost OREDO dopravci sdělí závažnost závady a stanoví termín lhůty jejího odstranění ze strany společnosti OREDO.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 25:

Dotaz:

V souladu s čl. VII odst. 5 přístupové smlouvy je dopravce „*povinen respektovat řídící roli Centrálního dispečinku IREDO za účelem efektivního řízení veřejné dopravy v IDS IREDO a pokyny sdělované mu Centrálním dispečinkem IREDO k řešení situací popsaných v článku VII. 2. této smlouvy*“.

Žádáme zadavatele o potvrzení, že pokud se dopravce ve smyslu shora citovaného čl. VII odst. 5 přístupové smlouvy bude řídit pokyny Centrálního dispečinku IREDO a v důsledku toho nedodrží jízdní řád, nebude se jednat o porušení smlouvy o veřejných službách a zadavatel nebude z tohoto důvodu uplatňovat vůči dopravci smluvní pokuty.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na čl. 14.20 Návrhu smlouvy, dle kterého se smluvní pokuty podle této Smlouvy nebo Sazebníku smluvních postihů za porušení TPS VD KHK vztahují pouze na případy zaviněného porušení povinností dopravce. Smluvní pokuty podle této Smlouvy nebo Sazebníku smluvních postihů za porušení TPS VD KHK se nevztahují na případy, kdy je plnění povinností Dopravce po právní či faktické stránce nemožné.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 26:

Dotaz:

Podle čl. X odst. 1 přístupové smlouvy společnost OREDO pro zajištění provádění přepravní kontroly dodá dopravci přenosné kontrolní zařízení umožňující kontrolu jízdních dokladů uložených na BČK IREDO.

Žádáme o sdělení, zda je poskytnutí příslušného kontrolního zařízení zahrnuto v odměně, kterou bude dopravce na základě přístupové smlouvy hradit společnosti OREDO.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že společnost OREDO poskytne dopravci příslušné kontrolní zařízení za podmínek uvedených v Přístupové smlouvě, tj. za jeho poskytnutí nebude po uchazeči požadováno žádné další plnění.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 27:

Dotaz:

Z čl. XVIII odst. 3 a 7 přístupové smlouvy vyplývá, že přístupová smlouva může být společností OREDO jednostranně vypovězena.

Ve smlouvě o veřejných službách zcela chybí řešení situace, jak se bude postupovat, pokud společnost OREDO přístupovou smlouvu vypoví. Žádáme o úpravu smlouvy o veřejných službách tak, aby bylo jasné, jak bude v případě výpovědi přístupové smlouvy společností OREDO postupovat.

Pokud by snad měl zadavatel v úmyslu odpovědět, že k výpovědi přístupové smlouvy ze strany společnosti OREDO nedojde, žádáme, aby z čl. XVIII přístupové smlouvy bylo oprávnění společnosti OREDO vypovědět přístupovou smlouvu vypuštěno.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že postup a řešení situace při ukončení a vypovězení smluvního vztahu ze strany společnosti OREDO se bude řídit čl. 9.5 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 28:

Dotaz:

Příloha č. 5d přístupové smlouvy obsahuje přílohu k notifikaci odbavovacího zařízení - specifikaci rozhraní mezi clearingem IREDO a odbavovacím systémem dopravce.

V této souvislosti uchazeč narazil na některé nejasnosti týkající se placení daně z přidané hodnoty, a proto vznáší následující dotazy:

- 1) Budou poměry k rozúčtování tržeb v clearingu stanovovány též dle pravděpodobnosti využití daně jízdenky? Pokud ano, nebudou dopravci schopni správci daně uspokojivě doložit, na jakých úsecích přepravili cestujícího s konkrétní jízdenkou. To by mohlo vést k riziku, že služba takto poskytnutá bude správcem daně klasifikována jako služba obecná, tj. nesplňující podmínky aplikace snížené sazby daně z přidané hodnoty.
- 2) Stávající informace ke clearingu v systému IREDO nejsou zcela jednoznačně v souladu s legislativou upravující daň z přidané hodnoty. Dle našeho názoru jsou uchazeči fakticky naváděni k promítnutí salda obou dokladů vystavených koordinátorem a nikoliv k zaúčtování faktury vystavené společností OREDO dopravci na vstupu (z pohledu dopravce) a faktury vystavené dopravcem společností OREDO na výstupu (z pohledu dopravce). V této souvislosti podotýkáme, že od roku 2016 je již uzákoněn systém kontrolního hlášení DPH (párování dodavatelsko-odběratelských faktur) a pokud kterýkoli dopravce do své evidence vykáže saldo, bude systém pravděpodobně avizovat finančním úřadům chybu, což povede ke zvýšenému riziku daňových kontrol. Uveřejní zadavatel jednoznačnější pokyny, které by vyloučily výše uvedené pochybnosti?

Žádáme o úpravu zadávací dokumentace tak, aby nevznikaly shora uvedené nejasnosti související s placením daně z přidané hodnoty.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že stanovení tarifních podmínek je po celou dobu trvání smlouvy na Zadavateli. Pokud bude část jízdenek rozúčtována dle pravděpodobnosti využití daně jízdenky budou podmínky rozúčtování tržeb v clearing IREDO zajištěny v souladu s platnými právními předpisy. Zadavatel nemůže předjímat názor správce daně na danou problematiku, nicméně uvádí následující:

Ad 1) Veškeré rozúčtování tržeb v clearingů IREDO se týká jen a pouze tržeb ve veřejné dopravě, jak je specifikuje Příloha č. 2 k zákonu č. 235/2004 Sb. Zadavatel dále odkazuje na Seznam služeb podléhajících první snížené sazbě daně: Pozemní hromadná pravidelná doprava cestujících a jejich zavazadel, kdy pravidelnou hromadnou přepravou osob se rozumí přeprava osob po stanovených trasách, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách nebo místech podle předem stanovených jízdních řádů, schválených podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy. Jde-li o veřejnou linkovou osobní dopravu, není dle našeho názoru žádný důvod k pochybám o nesplnění podmínky aplikace snížené sazby daně z přidané hodnoty.

Ad 2) Zadavatel se neztotožňuje s domněnkou tazatele, že navádí uchazeče k promítávání sald přijatých a vystavených daňových dokladů. Navyšování obratu z pohledu zákona o DPH není u plátců DPH nikde upraveno. Současné znění zákona o DPH upravuje obrat pouze pro osoby povinné k dani, kteří ještě nejsou plátcí DPH. Pro plátce DPH je sledování obratu v zásadě irrelevantní. Pokud dopravci budou postupovat dle vystavených a přijatých daňových dokladů, nemůže podle názoru Zadavatele dojít k porušení zákona o DPH.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 29:

Dotaz:

Příloha č. 5g přístupové smlouvy (Terminal management) je k zadávací dokumentaci připojena ve slovenském jazyce.

Za účelem vyloučení rizika nesprávné interpretace tohoto dokumentu ze strany uchazečů žádáme zadavatele o poskytnutí jeho závazné verze v českém jazyce.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel neshledává oprávněný důvod v požadavku tazatele na překlad předmětné přílohy přístupové smlouvy ze slovenského do českého jazyka. Z důvodu vyloučení všech pochybností však poskytuje znění přílohy č. 5g Přístupové smlouvy – Terminal management, v českém jazyce.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 30:

Dotaz:

V příloze č. 6 přístupové smlouvy (Technické a servisní specifikace odbavovacího zařízení a služeb) jsou uvedeny servisní úkony, které se vztahují k odbavovacímu zařízení.

V této souvislosti není jasné, zda jsou náklady na tyto servisní úkony součástí nájemného hrazeného dopravcem za odbavovací zařízení poskytnuté zadavatelem. Pokud tomu tak je, jak se bude postupovat po skončení udržitelnosti projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“ a případném odkupu odbavovacích zařízení dopravcem? Pokud náklady na servis odbavovacího zařízení nejsou zahrnuty v nájmu odbavovacích zařízení, žádáme zadavatele o jejich vyčíslení, včetně jejich budoucího vývoje v jednotlivých letech. Bez znalosti uvedených informací nelze ocenit náklady nezbytné k plnění zakázky.

Žádáme o vysvětlení shora uvedených nejasností a o úpravu přílohy č. 6 přístupové smlouvy tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v podmínkách Přístupové smlouvy a souvisejících přílohách uvádí, že společnost OREDO se zavazuje zajišťovat generální servis dodaného zařízení, výměnu vadného zařízení a servis v sídle uživatele v případě nahlášené závažné závady. Tyto náklady jsou součástí nájemného hrazeného

dopravcem po dobu udržitelnosti projektu „Modernizace odbavovacího systému integrované dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje“.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 31:

Dotaz:

Mezi (A) ustanovením přílohy č. 8.3 zadávací dokumentace (Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky), které uvádí roční náklad dopravce za pronájem odbavovacího zařízení vycházející z požadovaného počtu odbavovacích zařízení, a (B) ustanovením přílohy č. 7 přístupové smlouvy (Cenové podmínky užívání odbavovacího systému IDS a souvisejících služeb), které uvádí cenu nájmu pouze za vozidlo s instalovaným odbavovacím zařízením, je dle názoru uchazeče rozpor.

Jelikož zadavatelem požadovaný počet odbavovacích zařízení překračuje počet zadavatelem požadovaných vozidel pro danou oblast, žádáme zadavatele o vysvětlení, jakou částku bude dopravce muset hradit za pronájem odbavovacích zařízení, tj. zda jen za zařízení instalovaná ve vozidlech (dle přílohy č. 7 přístupové smlouvy), nebo za všechna zařízení, jejichž počet je uveden v příloze č. 8.3 zadávací dokumentace.

V této souvislosti se také dopravce dotazuje, z jakého důvodu je u částí veřejné zakázky č. 3, 5, 6, a 8 celkový počet odbavovacích zařízení o téměř 30 % vyšší než celkový počet vozidel vdané výběrové oblasti? Souvisí to nějak s mírou poruchovosti těchto zařízení (větší rezerva)? Případně indikuje to, kde zadavatel plánuje zvyšovat v dalších letech počet vozidel?

Žádáme o vysvětlení shora uvedených nejasností a o úpravu příloh zadávací dokumentace tak, aby byly ve vzájemném souladu a aby bylo jednoznačné, jaké náklady mají dopravci ve svých nabídkách ocenit.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že pro vyloučení jakýchkoliv pochybností počet odbavovacích zařízení nezbytný pro plnění jednotlivých částí Veřejné zakázky a celkové roční náklady na pronájem odbavovacích zařízení jsou pro jednotlivé části Veřejné zakázky uvedeny v příloze zadávací dokumentace (viz příloha č. 8 - Specifikace Veřejné zakázky). Vyšší počet odbavovacích zařízení u částí Veřejné zakázky č. 3, 5, 6 a 8 neindikuje plány Zadavatele na zvyšování vozidel v příštích letech. Zadavatel jednoznačně uvádí podmínky změny v počtu a struktuře vozidel v podmínkách Smlouvy. Vyšší počet je dán především případnou časovou prodlevou při opravách odbavovacích zařízení a generálním servisu. Je v zájmu Zadavatele zajistit odbavení cestujících a snaží se předejít stavu, kdy by z výše zmíněných důvodů neměl dopravce k dispozici dostatečný počet odbavovacích zařízení.

Zadavatel uchazeče informoval v zadávací dokumentaci, že vybraní uchazeči budou současně s uzavřením Smlouvy povinni uzavřít Smlouvu o podmínkách přepravy v integrovaném dopravním systému IREDO a zajištění činností a služeb souvisejících s jeho provozováním („Přístupová smlouva“) a Příkazní smlouvu s provozovatelem dopravního systému IDS IREDO, tj. se společností OREDO, a přistoupit tak na podmínky provozování veřejné linkové dopravy v Královéhradeckém kraji v rámci IDS IREDO.

Zadavatel uvádí, že uchazeč bude hradit pronájem za všechna odbavovací zařízení, tzn. částku uvedenou v příloze č. 8 zadávací dokumentace - Specifikace veřejné zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 32:

Dotaz:

V souvislosti se specifikací jednotlivých částí zakázky obsaženou v příloze č. 8.3 zadávací dokumentace se dotazujeme, na základě jakého klíče zadavatel přidělil varianty odbavovacího zařízení jednotlivým částem zakázky? Stávající určení v zadávací dokumentaci nerespektuje současné nasazení jednotlivých typů odbavovacích zařízení, což nutí dopravce ke změnám v technologii přípravy dat pro odbavovací zařízení a následné zpracování výstupních dat. Dopravci jsou tímto fakticky nuceni k novým investicím do zázemí pro odbavovací zařízení, což povede

ke zvýšení jednotkové ceny dopravního výkonu ve srovnání s případem, kdy by přidělení odbavovacích zařízení k jednotlivým částem zakázky bylo shodné se současným stavem. Žádáme o vysvětlení důvodu takového postupu zadavatele.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v plném rozsah odkazuje na znění dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 4 ze dne 6. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 1.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 33:

Dotaz:

Z čl. 4 smlouvy vyplývá, že objednatel má prakticky neomezenou možnost v úpravách časového a místního vymezení jednotlivých linek a spojů.

Jak se bude postupovat v případě, že v důsledku přísných požadavků objednatele budou muset být jízdní řády nastaveny bez dostatečné rezervy, v důsledku čehož např. jakékoliv zintenzívnění dopravy na pozemních komunikacích nebo poptávky cestujících na nádražích povede ke zpožděním dopravce? Zavazuje se objednatel, že bude požadovat pouze takové časové a místní vymezení linek a spojů, které bude zahrnovat dostatečnou rezervu umožňující dodržování jízdních řádů bez zpoždění i při zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo při zvýšené poptávce cestujících na nádražích? Odpověď na uvedenou otázku má význam i z hlediska smluvních pokut, které dopravci za případné nedodržování jízdního řádu hrozí.

V návaznosti na shora uvedené žádáme o úpravu čl. 4 smlouvy tak, aby byl zadavatel při určování časového a místního vymezení linek a spojů povinen dopravci vždy poskytnout dostatečnou rezervu umožňující dodržování jízdních řádů bez zpoždění.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel nepředpokládá, že by upravoval časové a místní vymezení jednotlivých linek a spojů tak, aby úpravy vedly k porušení Smlouvy ze strany vybraného uchazeče a k následnému uplatnění sankcí za tato porušení.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 34:

Dotaz:

Podle čl. 4.13 smlouvy je objednatel oprávněn zaslat dopravci nejpozději jeden měsíc před každou celostátní změnou jízdních řádů objednávku dopravního výkonu na období do nejbližší celostátní změny jízdních řádů.

Není jasné, jaká je vazba tohoto ustanovení na čl. 4.2 smlouvy, podle kterého se objednatel zavazuje předložit dopravci přesné vymezení autobusových linek platné ke dni zahájení provozu nejpozději do 1. 9. 2016 (resp. nejpozději do 4 měsíců před zahájením provozu, dojde-li k němu později), a podle kterého dále objednatel nejpozději do 1.10.2016 (resp. nejpozději do 1 měsíce po oznámení dle předchozí věty, dojde-li k zahájení provozu později) sdělí dopravci vymezení časových poloh a tras spojů v jízdním řádu platné pro tyto autobusové linky ode dne zahájení provozu.

Žádáme o vysvětlení, zda se objednatel v rámci objednávky dle čl. 4.13 smlouvy může odchýlit od pokynů sdělených dopravci dle čl. 4.2 smlouvy, a pokud ano, v jakém konkrétním rozsahu. V této souvislosti podotýkáme, že pokud by se objednatel v objednávce odchýlil od svých dřívějších pokynů sdělených dopravci, existovalo by riziko, že by objednávka objednatele nemusela být v souladu s existujícími licencemi a jízdními řády.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Článek 4.2 Návrhu smlouvy upravuje specifickou situaci, ke které dojde v prvním roce plnění Veřejné zakázky. Aby se dopravce mohl na plnění od 1. 1. 2017 (resp. v souladu se Smlouvou později) připravit, jsou v tomto článku Návrhu smlouvy stanoveny povinnosti objednatele vůči dopravci pro rok 2016 (resp. v souladu se Smlouvou pro pozdější období) a též navazující povinnosti dopravce. Článek 4.13 Návrhu smlouvy upravuje situaci související s jakoukoli jinou (další) celostátní změnou jízdních řádů, která nastane v průběhu plnění Veřejné zakázky. Čl. 4.2 Návrhu smlouvy je tedy v poměru speciality k článku 4.13 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 35:

Dotaz:

Podle čl. 4.19 smlouvy smí dopravce provádět operativní krátkodobé změny trasy jízdy oproti jízdnímu řádu pouze v případě mimořádných událostí (např. operativní uzavírky komunikací v případě dopravních nehod, nesjízdnosti apod.) s tím, že dopravce nemá nárok na náhradu dodatečných nákladů vzniklých z těchto důvodů.

Je skutečně záměrem zadavatele, aby dopravce v případě mimořádné události zabraňující v jízdě podle jízdního řádu vyložil cestující a dále v jízdě nepokračoval? Nebylo by lepší, kdyby dopravce danou překážku objel a následně pokračoval v původně zamýšlené trase s tím, že by mu vícenáklady spojené s touto operativní krátkodobou změnou trasy byly uhrazeny objednatelem?

Pokud by snad mělo být shora uvedené ustanovení vykládáno tak, že dopravce je v případě mimořádných událostí povinen na vlastní náklady provádět operativní krátkodobé změny trasy jízdy oproti jízdnímu řádu, upozorňujeme, že by se jednalo o netransparentní ustanovení, které by na dopravce přenášelo nepřijatelné a nepředvídatelné riziko spojené s realizací objížděk, v jehož důsledku by nebylo možné řádně ocenit nabídku.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Relevantní ustanovení čl. 4.19 Smlouvy zní: „*Doprovce smí provádět operativní krátkodobé změny trasy jízdy oproti Jízdnímu řádu pouze v případě mimořádných událostí (např. operativní uzavírky komunikací v případě dopravních nehod, nesjízdnosti apod.). Při vzniku dodatečných nákladů vzniklých z důvodů uvedených ve větě první tohoto odstavce nemá Dopravce nárok na jejich náhradu.*“

Výčet mimořádných událostí objektivně nelze předem taxativně vymezit, a proto nelze předem stanovit ani konkrétní způsob jejich řešení. Proto Zadavatel uvádí, že přestože může nastat mimořádná událost, která zabrání vozidlu dopravce v jízdě, a výstup cestujících se bude jevit jako jediné možné řešení (např. havárie vozidla dopravce), není možné takovéto řešení paušalizovat. Článek 4.19 Návrhu smlouvy neupravuje problematiku toho, za jakých situací bude nutné zajistit výstup cestujících ani neupravuje jiné jednání dopravce při mimořádných událostech. K dotazu tazatele Zadavatel kromě výše uvedeného dodává, že pokud to podmínky provozu umožní, měl by dopravce samozřejmě zvolit objetí případné překážky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 36:

Dotaz:

Podle čl. 4.22 smlouvy dále objednatel za účelem úpravy povinností cestujících a dopravce v rámci poptávkové dopravy a jejích pravidel vyhotoví příslušný dokument, kterým je dopravce povinen se při zajištění poptávkové dopravy řídit.

Ze smlouvy vůbec není jasné, jaká práva a povinnosti budou pro dopravce z dokumentu vypracovaného objednatelem vyplývat. Dopravce se nemůže předem zavázat, že bude akceptovat nějaký dokument, když nezná jeho obsah.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná, zejména o upřesnění, jaká práva a povinnosti budou pro dopravce z příslušného dokumentu vyplývat.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na Dodatečné informace k zadávacím podmínkám – sada č. 5, konkrétně na dodatečnou informaci č. 11 k čl. 4.22 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 37:

Dotaz:

Podle čl. 4.24 smlouvy je dopravce povinen zajistit, aby jeho personál mimo jiné disponoval základními dopravně-geografickými znalostmi o výběrové oblasti, ve které zajišťuje provoz spojů.

Výběrová oblast dle čl. 2.1 smlouvy znamená „*skupinu Vozidel, Autobusových linek, případně i vybraných Spojů, jež tvoří předmět dílčí části Veřejné zakázky, v níž byl Dopravce vybrán jako nejvhodnější uchazeč a u níž je Dopravce povinen plnit Veřejnou službu v souladu s touto Smlouvou*“.

V kontextu citované definice výběrové oblasti, rozumíme požadavku uvedenému v čl. 4.24 smlouvy správně, že personál dopravce má mít informace právě o těch autobusových linkách a spojích, na nichž provozuje dopravu, avšak nikoliv již o jiných místech, přes která dané linky a spoje nejsou přímo vedeny?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že uchazeč porozuměl jednoznačnému znění požadavku, uvedeném v článku 4.24 Návrhu smlouvy, správně.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 38:

Dotaz:

Podle čl. 5.5 smlouvy je dopravce povinen akceptovat změny rozsahu požadované objednatelem bez ohledu na rozsah takových změn, a to jak v případě navýšení rozsahu veřejné služby, tak i v případě jeho snížení, a zajistit poskytování veřejné služby v tomto navýšeném nebo sníženém rozsahu za podmínek dle smlouvy.

Zatímco podle shora uvedeného ustanovení by měl dopravce akceptovat veškeré objednatelem požadované změny v jakémkoliv rozsahu, podle jiných ustanovení smlouvy je dopravce povinen akceptovat konkrétní změny jen v určitém rozsahu (viz např. limitace navyšování počtu vozidel dle čl. 5.6 smlouvy). Současné znění smlouvy tak je vzájemně rozporné a znemožňuje zpracování a ocenění nabídky.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, které změny rozsahu je dopravce povinen akceptovat pouze v určitém rozsahu a které bez ohledu na jejich rozsah.

Odpověď Zadavatele:

Zadávací podmínky jsou v tomto směru stanoveny jednoznačně. Podle článku 5.5. Návrhu smlouvy je dopravce povinen akceptovat změny rozsahu požadované objednatelem bez ohledu na rozsah takových změn, přičemž maximální odchylky od předpokládaného rozsahu (navýšení/snížení rozsahu veřejné služby) upravuje bod 4.5 zadávací dokumentace, a to v objemu 15 % (maximální zvýšení) a

10 % (maximální snížení). Požadovaná akceptace změn je tedy vždy konkretizována a limitována. Z uvedeného důvodu není změna zadávacích podmínek nutná.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 39:

Dotaz:

V čl. 5.6 smlouvy se uvádí, že objednatel je oprávněn požadovat změnu používané kategorie vozidel nanejvýš v rozsahu pěti změn používané kategorie na jednu část zakázky v průběhu trvání smlouvy.

Rozumíme správně, že jedna změna se týká vždy jen jednoho autobusu a nikoli souboru několika autobusů, tzn. že v průběhu trvání smlouvy může dojít ke změně používané kategorie maximálně u 5 autobusů v každé části veřejné zakázky?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 5.6 smlouvy tak, aby byl jednoznačný.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na znění čl. 5.6 Návrhu smlouvy, ze kterého vyplývá, že Zadavatel je oprávněn požadovat změnu používané kategorie vozidel při zachování celkového počtu vozidel, a to v rozsahu maximální možné změny kategorie jednoho vozidla v průběhu jednoho dopravního roku v každé výběrové oblasti, nanejvýš v rozsahu změny kategorie pěti vozidel v každé výběrové oblasti v průběhu trvání Smlouvy (mimo vozidla operativní zálohy). Zadavatel pro vyloučení všech pochybností upřesňuje, že jedna změna v počtu vozidel znamená snížení nebo zvýšení celkového počtu vozidel. Dále jedna změna kategorie vozidel znamená nahrazení jednoho vozidla příslušné kategorie vozidlem jiné kategorie při zachování celkového počtu Vozidel.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 40:

Dotaz:

Podle čl. 5.6 smlouvy je objednatel oprávněn požadovat navýšení či snížení počtu používaných vozidel o jedno vozidlo v průběhu jednoho dopravního roku. Dle téhož ustanovení je objednatel rovněž oprávněn požadovat změnu používané kategorie vozidel při zachování celkového počtu vozidel, a to v rozsahu maximálně jedné změny kategorie vozidel v průběhu jednoho dopravního roku.

Zvýše uvedeného není jasné, zda a popřípadě do jaké míry je objednatel oprávněn v rámci jednoho dopravního roku kumulovat shora uvedené změny vozidel, zejména zda může vedle navýšení či snížení počtu používaných vozidel současně změnit kategorii u jiného používaného vozidla.

Zároveň není zcela jasné, co přesně se rozumí změnou kategorie vozidla. Je správné naše porozumění, že změna kategorie vozidla např. z malého na střední bude znamenat, že dopravce bude povinen používat o jedno malé vozidlo méně a naopak o jedno střední vozidlo více?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel sděluje, že na základě čl. 5.6 Návrhu smlouvy se může během téhož dopravního roku realizovat souběžně jak změna kategorie vozidel, tak změna celkového počtu vozidel. Změnou kategorie vozidla se rozumí situace dle článku 5.6 Návrhu smlouvy, tedy že jedno z vozidel určité kategorie bude nahrazeno jedním vozidlem jiné kategorie při zachování celkového počtu vozidel.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 41:

Dotaz:

Podle čl. 5.9 smlouvy nemá dopravce v souvislosti se změnou rozsahu referenčního počtu nebo skladby základních vozidel s výjimkou případné změny výše odměny nárok na žádné jiné platby ani na úhradu žádných dalších nákladů, pokud není ve smlouvě výslovně stanoveno jinak.

Výše uvedené ustanovení je zmatečné, neboť není jasné, za jakých podmínek a zda vůbec bude mít dopravce nárok na úhradu dalších nákladů spojených se změnou rozsahu referenčního počtu nebo skladby základních vozidel.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu smlouvy tak, aby byla jednoznačné, kdy dopravce bude mít nárok na úhradu nákladů spojených se změnou rozsahu referenčního počtu nebo skladby základních vozidel.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že podle článku 5.9 Návrhu smlouvy nemá dopravce v souvislosti se změnou rozsahu referenčního počtu nebo skladby základních vozidel s výjimkou případné změny výše odměny nárok na žádné jiné platby ani na úhradu žádných dalších nákladů, pokud není ve Smlouvě výslovně stanoveno jinak. Jinými slovy má dopravce nárok na další platby či úhradu dalších nákladů pouze v případě, že tak Smlouva výslovně stanoví. V této souvislosti Zadavatel dále odkazuje na články 8.7 a 8.8 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 42:

Dotaz:

Podle čl. 5.10 smlouvy platí, že v případě požadavku objednatele na pořízení dalšího vozidla dopravcem musí být toto vozidlo vybaveno dle čl. 6 smlouvy a dle technických a provozních standardů a dále že údaj o stáří tohoto vozidla bude započítáván do výpočtu průměrného stáří vozového parku od data jeho zařazení do provozu.

Je správné naše porozumění, že dodatečně pořizovaná vozidla budou muset splňovat tytéž standardy kvality, jako základní vozidla? Zároveň žádáme zadavatele o potvrzení, zda si skutečně přeje, aby se stáří dodatečně pořizovaných vozidel započítávalo do průměrného stáří vozového parku dopravce. Dle názoru uchazeče by z ekonomického hlediska dávalo větší smysl, kdyby tomu tak nebylo.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel informuje, že podmínky vybavení dalšího pořizovaného vozidla jsou jednoznačně uvedeny v článku 5.10 Návrhu smlouvy, dle kterého musí být každé další vozidlo vybaveno v souladu s čl. 6 Smlouvy a s TPS VD KHK, příp. s jinými příslušnými standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje. V souladu s čl. 5.10 Návrhu smlouvy pak bude „*současně od data zařazení do provozu údaj o stáří vozidla započítáván do výpočtu průměrného stáří vozového parku dle článku 6.5 Smlouvy.*“ Zadavatel na uvedených podmínkách trvá.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 43:

Dotaz:

Objednatel má dle čl. 5.11 smlouvy v případě objektivně odůvodněných potřeb právo stanovit dopravci povinnost provozovat po omezenou dobu dopravu i na spojích a autobusových linkách provozovaných jinými dopravci.

Rozumíme výše uvedenému ustanovení smlouvy správně tak, že objednatel může dopravci dočasně uložit povinnost provozovat dopravu zcela mimo oblast, na kterou se vztahuje uzavřená smlouva? Pokud ano, jedná se o netransparentní a nejasné ustanovení, které znemožňuje ocenění nabídky. Náklady na provozování linkové dopravy v jednotlivých geografických oblastech Královéhradeckého kraje se totiž s ohledem na specifika daných oblastí odlišují (viz např. rovinaté Hradecko vs. hornaté Trutnovsko) a pokud dopravce předem s jistotou neví, v jaké geografické oblasti Královéhradeckého kraje bude linkovou dopravu provozovat, nemůže řádně provést kalkulaci svých nákladů.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, v jaké geografické oblasti bude vybraný uchazeč provozovat veřejnou linkovou dopravu.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na bod 5.1 zadávací dokumentace, v němž pro vyloučení jakýchkoliv pochybností o předmětu Veřejné zakázky jednoznačně uvedl, že předmětem plnění Veřejné zakázky je služba v podobě dopravního výkonu určeného určitým počtem kilometrů a určitým územím specifikovaným v tomto článku, ve kterém je garantován začátek a konec oběhů vozidel dle přílohy zadávací dokumentace (viz příloha č. 8 zadávací dokumentace). Předmětem Veřejné zakázky tedy nejsou skupiny konkrétně vymezených spojů a autobusových linek. Zadavatel požaduje od uchazečů poskytnutí určité kapacity, s níž bude následně Zadavatel za podmínek stanovených ve Smlouvě nakládat. U takto poptávaného dopravního výkonu následně Zadavatel určí způsob, jakým bude využit, a tímto bude zajištěna dostatečná flexibilita při organizování veřejné linkové dopravy v Královéhradeckém kraji.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 44:

Dotaz:

Článek 6.2 smlouvy dává objednateli právo ještě před zahájením plnění smlouvy rozhodnout o změně výchozího minimálního počtu základních vozidel.

Není jasné, proč zadavatel cca 1 rok před předpokládaným zahájením plnění smlouvy není schopen závazně stanovit, s jakým počtem vozidel vybraný uchazeč zahájí plnění smlouvy. Tato nejistota brání řádnému ocenění nabídek, neboť uchazeči v okamžiku podání nabídek nevědí, jaký počet vozidel budou při zahájení plnění smlouvy potřebovat.

Žádáme o odstranění výše uvedené nejasnosti a o úpravu smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, s kolika vozidly bude vybraný uchazeč povinen plnit smlouvu v prvním roce provozu.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel dle čl. 6.2 Návrhu smlouvy stanovil referenční počet základních vozidel právě pro účely výpočtu jednotkové ceny dopravního výkonu a jeho následné změny pro příslušnou výběrovou oblast. Zadavatel má nezpochybnitelné právo pro cestující veřejnost zajistit odpovídající dopravní obslužnost a reagovat na organizaci dopravní obslužnosti podle aktuálních přepravních potřeb. Nelze přitom vyloučit, že ode dne zahájení zadávacího řízení do dne zahájení plnění dojde ke změnám v těchto přepravních potřebách v Královéhradeckém kraji. Z tohoto důvodu Zadavatel v čl. 6.2 Návrhu smlouvy upravit podmínky pro případnou změnu výchozího minimálního počtu základních vozidel.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 45:

Dotaz:

Podle čl. 6.7 je dopravce povinen objednateli prokázat splnění povinností stanovených v člancích 6.1 až 6.6 smlouvy týkajících se technických parametrů vozidel nejpozději 3 měsíce od uzavření smlouvy, nejpozději však 1 měsíc před zahájením provozu podle toho, který okamžik nastane dříve.

Lhůta pro prokázání splnění shora uvedených povinností je s ohledem na zadavatelem požadovaný počet vozidel a jejich technické parametry nepřiměřeně krátká. Nelze ani zaručit, že se v takto krátké lhůtě podaří vybrat dodavatele vozidel. Z tohoto důvodu žádáme o prodloužení uvedené lhůty.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel stanovil lhůtu uvedenou v čl. 6.7 Návrhu smlouvy s ohledem na stávající zkušenosti s předchozími smlouvami v oblasti dopravní obslužnosti a je přesvědčen, že takto stanovená lhůta je přiměřená.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 46:

Dotaz:

Podle čl. 7.7 smlouvy zahrnuje jednotková cena dopravního výkonu náklady na využití veškerých zastávek, včetně těch, které se nacházejí v prostorách nebo na pozemních komunikacích vlastníků, kterými jsou soukromé právnické nebo fyzické osoby.

Výše uvedené ustanovení je netransparentní a brání řádnému ocenění nabídky dopravcem. Dopravci jsou schopni ve svých nabídkách kalkulovat s náklady na využití pouze těch zastávek, na nichž by zastavovali v souladu se vzorovými trasami obsaženými v zadávací dokumentaci. Nelze však ocenit náklady na využívání blíže neurčených zastávek, když dopravci nevědí, o které konkrétní zastávky se jedná a v jakém rozsahu (resp. zda vůbec) je budou muset během plnění smlouvy využívat. Tato nejistota je o to vyšší, že dle smlouvy je objednatel oprávněn jednostranně požadovat, aby vybraný uchazeč provozoval linkovou dopravu i v jiných oblastech Královéhradeckého kraje nebo dokonce na území sousedních krajů či států.

Žádáme o odstranění výše uvedené nejistoty a o úpravu smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, se kterými konkrétními zastávkami mají dopravci v kalkulaci svých nákladů počítat.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v příloze č. 8 zadávací dokumentace - Specifikace veřejné zakázky - v části 5 je uveden seznam zastávek pro každou část Veřejné zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 47:

Dotaz:

V souladu s čl. 7.12 by jednotková cena dopravního výkonu měla být v případě, že vozidlo bude na žádost objednatele vybaveno přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol, navýšena za každý kilometr o 2 %. Uchazeč uvádí, že náklady spojené s vybavením vozidla přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol a jeho provozem v praxi neodpovídají 2 % navýšení jednotkové ceny dopravního výkonu předpokládanému v čl. 7.12 smlouvy a u jednotlivých dopravců se mohou lišit.

Z tohoto důvodu uchazeč žádá o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byly náklady na vybavení vozidla přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol předmětem soutěže mezi jednotlivými dopravci.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 5 ze dne 12. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 12.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 48:

Dotaz:

Podle čl. 7.12 smlouvy dále platí, že pokud bude vozidlo na žádost objednatele vybaveno v zadní části závěsem pro přepravu jízdních kol, jednotková cena dopravního výkonu se nezmění. Z rámcových jízdních řádů a oběhů přiložených k zadávací dokumentaci však nelze jednoznačně identifikovat, kolik závěsů pro přepravu jízdních kol bude dopravce během doby plnění smlouvy potřebovat.

Zvýše uvedeného vyplývá, že riziko nákladů na vybavení vozidel závěsem pro přepravu jízdních kol má nést dopravce. Toto riziko však je nepředvídatelné, neboť počet vozidel, která budou muset být vybavena závěsem pro přepravu jízdních kol, závisí výlučně na rozhodnutí zadavatele. Dle čl. 6.12 smlouvy je zřejmě objednatel dokonce oprávněn požadovat, aby bylo závěsem pro přepravu jízdních kol vybaveno každé vozidlo provozované dopravcem. Uvedená nejistota ohledně toho, kolik vozidel případně bude muset být vybaveno závěsem pro přepravu jízdních kol, v praxi znemožňuje řádné ocenění nabídky.

Žádáme proto o odstranění výše uvedené nejistoty a o úpravu smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, s kolika závěsy pro přepravu jízdních kol mají dopravci ve svých nabídkách kalkulovat, popř. tak, že objednatel bude povinen dopravci nahradit veškeré náklady na závěsy pro přepravu jízdních kol.

Odpověď Zadavatele:

Vzhledem k tomu, že náklady budou dopravci hrazeny ve výši jednotkové ceny dopravního výkonu v aktuální výši, není údaj o přesném počtu spojů s povinností vybavení v zadní části závěsem pro přepravu jízdních kol v průběhu stanoveného období pro účely kalkulace nabídkové ceny nezbytný.

Uchazeč je povinen si riziko povinnosti vybavení závěsu pro přepravu jízdních kol zahrnout do nabídkové ceny. Zadavatel však nepředpokládá, že by maximální požadovaný počet vozidel vybavených v zadní části závěsem pro přepravu jízdních kol přesáhl počet tří vozidel v každé části Veřejné zakázky za celou dobu plnění Smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 49:

Dotaz:

Podle čl. 7.13 smlouvy bude možné v průběhu platnosti smlouvy upravit jednotkovou cenu dopravního výkonu, náklady na 1 km nad rámec referenčního rozsahu dopravního výkonu a úsporu za 1 km pod rámec referenčního rozsahu dopravního výkonu, jestliže dojde k takovým změnám daňových právních předpisů, které prokazatelným způsobem zvýší nebo sníží náklady dopravce ve srovnání s náklady určujícími výchozí jednotkovou cenu dopravního výkonu, a které nejsou a z objektivních důvodů nemohou být zohledněny v pravidlech pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny (příloha č. 2 smlouvy).

Není jasné, zda se shora uvedené ustanovení vztahuje i na takové změny daňových právních předpisů, k nimž dojde po podání nabídek ještě před uzavřením smlouvy. Vzhledem k tomu, že dle zadávací dokumentace je nejpozdějším přípustným termínem pro uzavření smlouvy 31.7.2018, může mezi podáním nabídky a uzavřením smlouvy uplynout velmi dlouhá doba, během níž může ke změně daňových předpisů dojít.

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 7.13 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, že se vztahuje i na veškeré změny daňových právních předpisů, které nabydou účinnosti po podání nabídek

Odpověď Zadavatele:

Změna v daňových předpisech, k níž dojde v meziobdobí od podání nabídek do uzavření Smlouvy, spadá do rámce čl. 7.13 Návrhu smlouvy, který stanovuje pravidla pro úpravu nabídkové ceny v případě změn daňových předpisů, neboť taková změna daňových předpisů se nutně projeví i v průběhu platnosti Smlouvy. Vzhledem k délce legislativního procesu však Zadavatel nepředpokládá, že by v období od podání nabídek došlo ke změně, která by se další právní úpravou do uzavření Smlouvy ještě změnila.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 50:

Dotaz:

Podle čl. 7.15 smlouvy objednatel stanoví kilometrické délky spojů, které budou definovány vždy v souvislosti se stanovením příslušných jízdních řádů v objednávce objednatele.

Z uvedeného ustanovení nevyplývá, jak se bude postupovat v případě, že dopravce nebude s kilometrickou délkou spojů stanovenou objednatelem souhlasit (např. z důvodu, že kalkulace objednatele bude chybná).

Žádáme o vysvětlení, jak se budou řešit spory objednatele a dopravce o kilometrickou délku spojů, a o úpravu čl. 7.15 smlouvy tak, aby obsahoval jednoznačný mechanismus řešení těchto sporů.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na čl. 4.15 Návrhu smlouvy, který upravuje oprávnění dopravce sdělovat Zadavateli podněty a vyjádření ke změnám v organizaci dopravy, změnám jízdních řádů a autobusových linek.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 51:

Dotaz:

Podle čl. 7.18 smlouvy nejsou v referenčním rozsahu dopravního výkonu započítávány přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné „prázdné kilometry“.

Žádáme o vysvětlení, zda za přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné „prázdné kilometry“ ve smyslu čl. 7.18 smlouvy bude dopravci náležet odměna.

Odpověď Zadavatele:

Z čl. 7.18 Návrhu smlouvy vyplývá, že přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením a jiné tzv. „prázdné kilometry“ nejsou zahrnuty v referenčním rozsahu dopravního výkonu vymezeném Zadavatelem. Zadavatel není objektivně schopen předvídat veškeré „prázdné kilometry“, jež jednotliví uchazeči v souvislosti s plněním Veřejné zakázky dle svých konkrétních možností uskuteční. V souladu s bodem 7.3 zadávací dokumentace je uchazeč povinen v rámci své nabídkové ceny zohlednit veškeré náklady spojené s realizací celé předmětné části Veřejné zakázky dle podmínek stanovených v Návrhu smlouvy, včetně veškerých poplatků. Je proto na uvážení uchazeče, jakým způsobem bude náklady za „prázdné kilometry“ kalkulovat ve své nabídkové ceně, resp. v rámci jednotkové ceny dopravního výkonu. V souladu s čl. 8.5 Návrhu smlouvy se pak výpočet odměny dopravce odvíjí rovněž od stanovené jednotkové ceny dopravního výkonu.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 52:

Dotaz:

Z čl. 8 smlouvy upravujícího výpočet odměny dopravce nevyplývá zcela jasně, jakým způsobem se mezi dopravce a objednatele rozdělují příjmy z prodeje jízdenek (srov. čl. 4 odst. 2 nařízení 1370/2007).

Žádáme o vysvětlení, jak a kde jsou ve smlouvě vymezeny způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek mezi dopravce a objednatele, tj. které si může ponechat dopravce, které mají být vráceny objednateli a které mají být rozděleny mezi dopravce a objednatele.

Odpověď Zadavatele:

K uvedenému dotazu Zadavatel uvádí, že veškeré příjmy z prodeje jízdenek náleží Zadavateli.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 53:

Dotaz:

Vzorec pro výpočet odměny dopravce obsažený v čl. 8.5 smlouvy je zmatečný a nejasný, a to zejména v následujících ohledech:

- 1) Není jasné, jaké náklady mají být zahrnuty do parametru N_{ost} , tj. mezi „ostatní náklady, které podléhají vzájemnému odsouhlasení mezi Objednatelem a Dopravcem za příslušné období v Kč bez DPH“. Žádáme o vysvětlení, které konkrétní ostatní náklady budou do parametru N_{ost} zahrnuty a za jakých konkrétních podmínek budou takové náklady objednatelům odsouhlaseny.
- 2) Není jasné, s jakými výnosy je kalkulováno v rámci parametru V („výnosy za příslušné období v Kč bez DPH“), tj. zda se jedná o výnosy inkasní nebo účetní, což je relevantní zejména u časových jízdenek. Žádáme o vysvětlení, s jakými výnosy bude při výpočtu odměny kalkulováno.

- 3) Parametr S představující „splatné pohledávky vyplývající ze smluv (např. Sankce dle Technických a provozních standardů, sankce vyplývající z této Smlouvy, uznané dodatečné opravy vyúčtování oběma Stranami aj.)“ je nejasný a jeho pozice ve vzorci pro výpočet odměny dopravce je nesmyslná. Předně není jasné, jaké pohledávky by v praxi mohly být do parametru S zahrnovány, když zejména smluvní pokuty mají být v souladu s čl. 4.24 smlouvy hrazeny **separátně**. Zároveň není zřejmé, co se rozumí uznanými dodatečnými opravami vyúčtování a za jakých podmínek by k takovým dodatečným opravám mělo docházet. Vedle toho nedává smysl, aby se parametr S automaticky odčítal od výsledné odměny, když zejména nelze vyloučit existenci pohledávek dopravce vůči objednateli - v takovém případě by se totiž parametr S z logiky věci musel k výsledné odměně přičítat.

Žádáme o odstranění výše uvedených nejasností a o komplexní revizi vzorce pro výpočet odměny dopravce v čl. 8.5 smlouvy tak, aby dal smysl a aby bylo předem jednoznačně stanoveno, jakým způsobem a na základě jakých parametrů se vypočítá výše odměny dopravce.

Odpověď Zadavatele:

Ad 1) Zadavatel uvádí, že příkladný výčet ostatních nákladů je uveden v čl. 8.7 Návrhu smlouvy. Příkladný výčet nákladů byl uveden právě proto, že z povahy věci taxativní výčet nelze uvést, neboť nelze předem vymezit všechny situace, které mohou za dobu plnění Veřejné zakázky nastat (a na jejichž úhradě dojde ke shodě mezi Objednatel a Dopravcem).

Ad 2) Zadavatel uvádí, že podle čl. 8.1 Návrhu smlouvy se pro účely výpočtu odměny budou výnosy rovnat součtu veškerých výnosů vyplývajících z poskytování veřejné služby dopravcem dle této Smlouvy v příslušném měsíci bez DPH, zejména, nikoliv však výlučně, tržeb z jízdného, respektive tržeb, které budou náležet dopravci podle clearingů IREDO. Konkrétně se u jízdních dokladů jedná o skutečné inkasní (tržby za adresné jízdenky) a účetní (tržby za neadresné jízdenky) výnosy dopravce.

Ad 3) Ačkoli z čl. 14.24 Návrhu smlouvy vyplývá, že smluvní pokuty budou primárně hrazeny zvlášť, citovaný článek není možné vnímat izolovaně, nýbrž v kontextu s čl. 14.25 Návrhu smlouvy, dle kterého je Zadavatel oprávněn jednostranně započíst jakékoliv své splatné peněžitě pohledávky za dopravcem, tedy včetně smluvních sankcí. Proto lze konstatovat, že do parametru S může být zahrnuta i pohledávka vzniklá z neuhrazené smluvní pokuty. Dodatečnými opravami vyúčtování uznanými oběma smluvními stranami se z povahy věci rozumí jakékoliv závazky vzniklé z úprav provedeného vyúčtování mezi smluvními stranami.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 54:

Dotaz:

V čl. 8.6 smlouvy se uvádí, že objednatel nehradí vícenáklady spojené s objížděkou (definovanou v čl. 2.1 smlouvy jako „objížděná trasa vzniklá na základě rozhodnutí příslušného správního orgánu“) v celkové délce trvání kratší než 14 dnů a dále že kilometry spojené s objížděkami v celkové délce trvání objížděk kratší než 14 dní nebudou zahrnuty v rámci zvýšení rozsahu plnění do rozsahu objednaného dopravního výkonu.

Výše uvedeným ustanovením zadavatel na dopravce v nepřiměřené míře přenáší riziko spojené s objížděkami. Vzhledem k neznámému počtu možných objížděk kratších 14 dnů za celou dobu trvání smlouvy objektivně nelze spočítat náklady ani jednotkovou cenu dopravního výkonu. Uchazeč proto žádá zadavatele o odstranění uvedené nejistoty a o úpravu čl. 8.6 smlouvy tak, aby byl objednatel povinen dopravci uhradit náklady spojené s veškerými objížděkami, tj. i objížděkami kratšími než 14 dnů. V opačném případě by nebylo možné nabídky řádně ocenit.

Uchazeč se v této věci dotazuje na důvody, které měl zadavatel na zřeteli při rozhodnutí o uvedení tohoto ustanovení ve smlouvě, a to zejména když požaduje po dopravci uvedení ceny za případné dodatečné km a zamýšlí hradit vícenáklady u objížděk trvajících více než 14 dní.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na § 24 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle nějž „*nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, jež mu vzniknou v důsledku uzavírky nebo objíždky.*“ Ačkoli tedy dopravce ze zákona nemá nárok na žádnou náhradu nákladů za případné objíždky a/nebo uzávěrky, Zadavatel v Návrhu smlouvy oproti striktní právní úpravě naopak stanovil, že Objednatel nebude dopravci hradit pouze vícenáklady v celkové délce trvání kratší než 14 dnů.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 55:

Dotaz:

Dle čl. 8.6 smlouvy dále v případě objednání nového vozidla v rámci objíždky bude dopravci hrazena aktuální výše fixních nákladů na kategorii vozidla a rok v závislosti na délce období, po které bude v daném dopravním roce vozidlo v rámci objíždky poptáváno.

Je správné naše porozumění, že pokud bude dopravce nucen pořídit nové vozidlo za účelem jeho provozu v rámci objíždky, pak objednatel uhradí dopravci pouze poměrnou část fixních nákladů na pořízení tohoto vozidla? Jakým způsobem budou dopravci kompenzovány fixní náklady na pořízení vozidla ve zbývajícím rozsahu, když další využití daného vozidla v rámci smlouvy nebude potřeba?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že v souladu s článkem 8.6 Návrhu smlouvy bude dopravci hrazena aktuální výše fixních nákladů na kategorii vozidla a rok v závislosti na délce období, po které bude v daném dopravním roce vozidlo v rámci objíždky poptáváno. Je na uvážení uchazeče, zda takového vozidlo zakoupí, případně pronajme u jiného dopravce a za jakých podmínek zajistí jiné využití daného vozidla (např. komerční doprava, pronájem, aj.).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 56:

Dotaz:

Podle čl. 8.7 smlouvy bude dopravce vyúčtovávat ostatní náklady, které podléhají odsouhlasení Objednatele, měsíčně v podrobném výkazu vyúčtování ostatních nákladů a celkové ostatní náklady budou započítány do vyúčtování měsíční odměny. Mezi předmětné ostatní náklady jsou řazeny „*např. náklady za nepravidelné posilové Spoje, náklady na změnu kategorie Vozidla, náklady na nasazení Operativní zálohy v jiné Výběrové oblasti, vícenáklady za mýtné, aj.*“.

Uvedené ustanovení je nejasné. Předně není zřejmé, jaké všechny náklady budou spadat do kategorie ostatních nákladů, když v čl. 8.7 smlouvy je uveden pouze jejich příkladný výčet. Vedle toho nelze akceptovat, aby byl výpočet odměny závislý na tom, zda se zadavatel v konkrétním případě rozhodne určité náklady odsouhlasit, či nikoliv.

Žádáme proto o vysvětlení, které konkrétní náklady budou mezi ostatní náklady dle čl. 8.7 smlouvy zahrnuty a za jakých konkrétních podmínek budou takové náklady objednatelům odsouhlaseny. Zároveň žádáme o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byla jednoznačná.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že příkladný výčet byl uveden právě z toho důvodu, že z povahy věci nelze taxativní výčet uvést, neboť nelze předem vymezit veškeré situace, které mohou za přibližně 10letou dobu plnění Veřejné zakázky nastat (a na jejichž úhradě dojde ke shodě mezi Objednatelům a Dopravcem).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 57:

Dotaz:

Podle čl. 8.9 smlouvy bude v případě změny právních předpisů majících vliv na náklady Dopravce úhrada takových zvýšených nákladů promítnuta do plateb objednatelům dopravci dle smlouvy, jestliže

se příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů Dopravci prostřednictvím Objednatel a smluvní strany se na tom vzájemně dohodnou.

Výše uvedené ustanovení je netransparentní a nejasné a přenáší na vybraného uchazeče nepřijatelné riziko. Pokud se ústřední orgány státní správy k úhradě zvýšených nákladů vyvolaných změnou právních předpisů zaváží, za jakých konkrétních podmínek bude objednatel ochoten se s dopravcem dohodnout na jejich proplacení? Uhradí objednatel dopravci zvýšené náklady vyvolané změnou právních předpisů, i když se ústřední orgány státní správy k úhradě takových nákladů nezaváží?

Shora popsaná rizika a nejistoty zcela znemožňují zpracování a ocenění nabídky. Budoucí změny právních předpisů jsou pro dopravce z povahy věci nepředvídatelné, v důsledku čehož objektivně nelze dodatečné náklady spojené s takovými změnami kvantifikovat a zohlednit v nabídce na plnění zakázky. Žádáme proto o úpravu zadávací dokumentace tak, aby riziko spojené s dodatečnými náklady vyvolanými změnou právních předpisů bylo v plné míře na straně zadavatele, tzn. aby se zadavatel ve smlouvě zavázal uhradit dopravci veškeré nepředvídatelné dodatečné náklady vyvolané změnou právních předpisů v plné výši. Pokud zadavatel zadávací dokumentaci v tomto smyslu neupraví, je pravděpodobné, že od jednotlivých uchazečů obdrží nerealné a vzájemně neporovnatelné nabídky.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v plném rozsah odkazuje na znění dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 5 ze dne 12. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 6.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 58:

Dotaz:

V souvislosti s problematikou dodatečných nákladů vyvolaných změnou právních předpisů uchazeč zejména upozorňuje, že v současnosti probíhají jednání ve věci novelizace nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

V souladu s touto novelizací by dle předpokladu mělo dojít k zařazení čekání do pracovní doby, což by mohlo znamenat nejen zvýšené mzdové nároky, ale i zvýšení potřebného počtu řidičů přibližně o 30 %.

Z výše uvedených důvodů je zjevné, že v současnosti nelze kvalifikovaně odhadnout, jaké mzdové náklady budou dopravcům v budoucnu vznikat. V důsledku toho nelze správně provést kalkulaci mzdových nákladů ani ocenit nabídku.

I s ohledem na výše uvedené nejisté dopady vyplývající z projednávané novelizace nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších změn, žádáme, aby se zadavatel ve smlouvě zavázal uhradit dopravci veškeré dodatečné náklady vyvolané změnou právních předpisů v plné výši.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že ve stávající situaci, kdy není jasné, zda vůbec, kdy a v jaké podobě bude tazatelem zmiňovaná právní úprava přijata a bude obecně závazná, by byla jakákoliv úprava zadávacích podmínek předčasná. Pro případ, že dotazovaná situace v budoucnu skutečně nastane, odkazuje Zadavatel na čl. 8.9 Návrhu smlouvy, podle něž dojde-li ke změnám právních předpisů majících vliv na náklady dopravce, a zároveň za podmínky, že se příslušné ústřední správní orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů dopravci prostřednictvím Zadavatele, bude úhrada takových zvýšených nákladů promítnuta do plateb dopravci dle Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 59:

Dotaz

Podle čl. 8.11 písm. a) smlouvy se neuplatnitelným dopravním výkonem rozumí takový dopravní výkon, který dopravce provedl v rozporu s platnou licencí a/nebo schváleným jízdním řádem.

Jak bude postupováno, pokud dopravce určitý dopravní výkon neprovede nebo provede v rozporu s licencí či jízdním řádem z důvodu nepředvídatelné mimořádné události (např. pokud dopravce operativně objedná nehodu či nesjízdňé místo nacházející se na standardní trase linky)? Bude se jednat o neuplatnitelný dopravní výkon?

Žádáme o vysvětlení výše uvedených nejasností a o úpravu čl. 8.11 smlouvy tak, aby byl jednoznačný.

Odpověď Zadavatele:

Danou situaci řeší čl. 4.19 Návrhu smlouvy, dle kterého dopravce nemá nárok na náhradu dodatečných nákladů vzniklých z důvodu operativních krátkodobých změn trasy jízd oproti jízdnímu řádu v případě mimořádných událostí. V kontextu citovaného čl. 4.19 je třeba vnímat rovněž čl. 8.11 Návrhu smlouvy. Čl. 8.11 tedy Zadavatel považuje za jednoznačný s tím, že v situacích popsaných uchazečem se bude jednat o uplatnitelný dopravní výkon, který bude v souladu s jízdním řádem a licencí. Půjde-li o dopravní výkon provedený v rozporu s jízdním řádem a licencí, nebude se považovat za uplatnitelný výkon.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 60:

Dotaz:

Podle čl. 8.11 písm. a) smlouvy se neuplatnitelným dopravním výkonem rozumí takový dopravní výkon, který dopravce provedl v rozporu s platnou licencí a/nebo schváleným jízdním řádem. Podle čl. 8.11 písm. b) a c) smlouvy se za neuplatnitelný dopravní výkon považují také spoje nerealizované, zpožděné, nebo předčasně vypravené.

Není jasné, jaký je vztah mezi shora uvedenými písmeny a), b) a c), když každý nerealizovaný, zpožděný, nebo předčasně vypravený spoj je zároveň spojem, který dopravce provedl v rozporu s platnou licencí a/nebo schváleným jízdním řádem.

Žádáme o vysvětlení shora uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 8.11 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, za jakých okolností představuje nerealizovaný, zpožděný či předčasně vypravený spoj neuplatnitelný dopravní výkon. Zároveň žádáme o upřesnění, na jaké konkrétní situace bude dopadat případ uvedený v písm. a) předmětného ustanovení, které je ve stávající podobě velmi obecné a nejasné.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že povinnosti stanovené v čl. 8.11 písm. a) b) c) nejsou ve vzájemném rozporu. Situace dle čl. 8.11 písm. a) Návrhu smlouvy se vztahuje na jakékoliv případy porušení licence a jízdního řádu, zatímco čl. 8.11 písm. b) a c) Návrhu smlouvy se vztahuje na případy porušení licence jízdního řádu zde konkretizované a zde vymezené. Ve všech třech případech se však jedná o neuplatnitelný dopravní výkon.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 61:

Dotaz:

Podle čl. 8.19 smlouvy platí, že pokud dopravce při realizaci objednaného dopravního výkonu zaplatí mýtné za užívání pozemních komunikací přesahující celkovou výši mýtného, kterou by byl dopravce povinen zaplatit na linkách a spojích vymezených v rámcových návrzích jízdních řádů obsažených v příloze č. 9 zadávací dokumentace při realizaci referenčního rozsahu dopravního výkonu podle

stavu zpoplatnění příslušných pozemních komunikací ke dni podání nabídky, předloží dopravce ke schválení objednateli vyúčtování vícenákladů za mýtné.

Zavazuje se zadavatel, že dopravci uhradí zvýšené náklady na mýtné v plném rozsahu? Pokud ne, za jakých konkrétních podmínek objednatel úhradu zvýšených nákladů na mýtné schválí?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 8.19 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, že objednatel je povinen dopravci uhradit zvýšené náklady na mýtné v plném rozsahu.

Odpověď Zadavatele:

Podmínky úhrady mýtného jednoznačně vyplývají z čl. 8.19 Návrhu smlouvy, z něhož je zřejmé, že dopravce je povinen předložit Zadavateli ke schválení vyúčtování vícenákladů za mýtné v rámci vyúčtování měsíční odměny za poslední měsíc příslušného dopravního roku (viz výkaz č. 5.4C - Podrobný výkaz vyúčtování ostatních nákladů – mýtné), přičemž za tyto vícenáklady za mýtné je možné označit pouze mýtné přesahující celkovou výši mýtného (v nominální hodnotě), kterou byl dopravce povinen zaplatit na autobusových linkách a spojích vymezených v rámcových návrzích jízdních řádů, tj. nad rámec mýtného, jež je zahrnuto v rámci jízdních řádů při realizaci referenčního rozsahu dopravního výkonu podle stavu zpoplatnění příslušných pozemních komunikací ke dni podání nabídky dopravce. Kontrola předloženého vyúčtování ze strany Zadavatele a v případě jeho správnosti jeho odsouhlasení Zadavatelem vyplývá z čl. 8.15 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 62:

Dotaz:

Podle čl. 9.3 smlouvy a čl. 4.4 zadávací dokumentace je dopravce povinen předložit objednateli při podpisu smlouvy přístupovou smlouvu a příkazní smlouvu uzavřenou se společností OREDO, které budou v podstatných ohledech odpovídat vzorům uvedeným v přílohách č. 6 a 7 zadávací dokumentace, a mít tyto dvě smlouvy se společností OREDO uzavřené po celou dobu účinnosti smlouvy. V čl. 4.4 zadávací dokumentace zároveň zadavatel uvádí, že nepředložení uvedených dokumentů bude považováno za neposkytnutí součinnosti k uzavření smlouvy dle § 82 odst. 4 ZVZ.

Uvedená povinnost představuje pro dopravce nepřiměřené riziko, neboť dopravce z povahy věci nemůže nést odpovědnost za to, zda s ním společnost OREDO příslušné smlouvy uzavře, zda společnost OREDO nebude požadovat podstatné změny těchto smluv odporující vzorům obsaženým v zadávací dokumentaci zakázky nebo zda společnost OREDO tyto smlouvy předčasně neukončí (např. výpovědí).

Garantuje zadavatel, že společnost OREDO s vybraným uchazečem včas uzavře přístupovou smlouvu a příkazní smlouvu, které budou v podstatných ohledech odpovídat vzorům uvedeným v přílohách č. 6 a 7 zadávací dokumentace? Jak bude postupováno, když k uzavření předmětných smluv nedojde z důvodů spočívajících na straně společnosti OREDO? Garantuje zadavatel, že společnost OREDO nebude požadovat žádné změny přístupové smlouvy a příkazní smlouvy oproti jejich vzorovému znění obsaženému v přílohách č. 6 a 7 zadávací dokumentace? Garantuje zadavatel, že společnost OREDO tyto smlouvy předčasně neukončí?

Žádáme o úpravu čl. 9.3 smlouvy a čl. 4.4 ze zadávací dokumentace tak, aby z nich výše uvedené garance objednatele jednoznačně vyplývaly. V opačném případě, žádáme o vypuštění uvedených povinností dopravce ze zadávací dokumentace.

Odpověď Zadavatele:

Vzhledem k tomu, že v případě společnosti OREDO se jedná o subjekt spoluvlastněný a kontrolovaný Zadavatelem, nelze předpokládat, že by společnost OREDO odmítla s vybraným uchazečem uzavřít předmětné smlouvy, případně, že by bez vědomí a souhlasu Zadavatele přistoupila k podstatným změnám vzorových smluv uvedených v příloze č. 6 a 7 zadávací dokumentace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 63:

Dotaz:

V článku 11.1 smlouvy je uvedeno, že pověřenou osobou k přepravní kontrole je dopravce, ale zároveň se uvádí, že dopravce pověřuje provedením přepravní kontroly objednatele nebo jinou objednatelům pověřenou osobu.

Rozumíme správně, že fyzicky bude kontrolu provádět pouze osoba pověřená objednatel v rámci „servisu IREDO“ a že dopravce neponese žádné náklady na tuto přepravní kontrolu? Nebo budou přepravní kontrolu provádět jak zaměstnanci dopravce, tak i osoby pověřené objednatel, a to každý na své náklady?

V případě současného provádění přepravní kontroly dopravcem i objednatel (resp. jím pověřenou osobou) se dále dotazujeme, které přepravní kontroly se započítávají do 10% limitu kontrolovaných spojů stanoveného na straně 49 technických a provozních standardů (příloha č. 3 smlouvy), a zda si má dopravce náklady na tyto kontroly zahrnout do jednotkové ceny dopravního výkonu, nebo mu budou zadavatelem kompenzovány zvlášť.

Žádáme o vysvětlení uvedených nejasností a o úpravu čl. 11.1 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, jakým způsobem budou prováděny přepravní kontroly a jaké náklady mají dopravci ocenit ve svých nabídkách.

Odpověď Zadavatele:

Z čl. 11.1 Návrhu smlouvy vyplývá, že osobou pověřenou ke kontrole je dopravce. Dle bodu 6.1 TPS VD KHK „doprovce má povinnost provádět přepravní a tarifní kontrolu v autobusových spoích, které sám zajišťuje. Provedením přepravní a tarifní kontroly může po dohodě dopravce pověřit objednatele nebo jinou fyzickou či právnickou osobu.“ V souladu s tímto zmocněním je v čl. 11.1 Návrhu smlouvy upraveno, že se smluvní strany dohodly, že Doprovce k provedení přepravní a tarifní kontroly pověřuje rovněž Objednatel nebo jinou Objednatel pověřenou fyzickou či právnickou osobu, vybavenou služebním průkazem („Osoba pověřená ke kontrole“). Z těchto ustanovení vyplývá, že k provádění přepravní a tarifní kontroly jsou oprávněni jak dopravce, tak objednatel a také osoba pověřená ke kontrole, a to vedle sebe (viz čl. 11.3 Návrhu smlouvy).

Podmínky a rozsah provádění přepravních kontrol stanovuje bod 6.1 TPS VD KHK: „Doprovce se zavazuje provést měsíčně v Oblasti Přepravní a tarifní kontrolu minimálně na 10 procentech spojů na každé lince, minimálně však jednu kontrolu na lince v IDS IREDO KHK nebo touto kontrolou pověřit jiný subjekt.“

Vztah obou uvedených článků je třeba chápat tak, že na základě čl. 11.1 Návrhu smlouvy dopravce přímo zmocňuje objednatele k provádění činností uvedených ve smlouvě, zatímco článek 6.1 TPS VD KHK zavazuje dopravce, případně (jinou) osobu, kterou pověří, aby prováděl kontrolu v rozsahu uvedeném v TPS VD KHK. Každý subjekt přitom nese svoji odpovídající část nákladů na provádění kontrol sám.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 64:

Dotaz:

V čl. 11.3 smlouvy se stanoví, že objednatel či osoba objednatel pověřená ke kontrole jsou oprávněni vymáhat nedoplatky jízdného, přírážky k jízdnému a další částky, které bude dopravce oprávněn v souladu se smluvními přepravními podmínkami IDS IREDO a tarifem IDS IREDO požadovat.

Je správné naše porozumění, že nedoplatky, přírážky a další podobné pohledávky bude u cestujících vymáhat výlučně objednatel a jím pověřená osoba, tj. nikoliv dopravce? Pokud ne, v jakém rozsahu mají dopravci ve svých nabídkách kalkulovat s náklady na vymáhání shora uvedených částek? Zavazuje se objednatel, že dopravci vystaví plnou moc k vymáhání takových pohledávek, když dle čl. 11.5 mají být tyto pohledávky okamžikem jejich vzniku automaticky postoupeny na objednatele?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 11.3 smlouvy tak, aby byl jednoznačný.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že tazatel rozumí článkům 11.3 a 11.5 návrhu smlouvy správně.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 65:

Dotaz:

V návaznosti na shora uvedené se v čl. 12.3 smlouvy stanoví, že dopravce je povinen zajistit soulad poskytované veřejné služby s novým zněním technických a provozních standardů bezodkladně, a pokud to objektivně není možné, ve lhůtě 4 měsíců.

Jak bude postupováno, pokud objednatel požadované změny objektivně nebude možné implementovat ani ve lhůtě 4 měsíců od doručení požadavku objednatel? Garantuje objednatel, že veškeré jím požadované změny bude možné implementovat v uvedené lhůtě 4 měsíců?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 12.3 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, že objednatel je oprávněn požadovat pouze takové změny technických a provozních standardů, které dopravce prokazatelně bude schopen implementovat ve lhůtě do 4 měsíců od doručení požadavku objednatel.

Odpověď Zadavatele:

K dotazu uchazeče Zadavatel uvádí, že v souladu s článkem 12.2 Návrhu smlouvy je Zadavatel oprávněn učinit pouze takové úpravy nebo změny, které nebudou pro dopravce znamenat výrazný náklad oproti nabídkové ceně. Objednatel je povinen dopravce na takové změny, resp. úpravy předem upozornit a tyto zamýšlené změny/úpravy s dopravcem předem projednat. Zadavatel nepředpokládá, že by požadoval provedení takových změn, jež nebude objektivně možné implementovat v uvedené lhůtě 4 měsíců.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 66:

Dotaz:

Podle čl. 12.4 smlouvy je dopravce povinen na vlastní náklad zajistit, aby všechny existující označnické zastávky přidělené k dané výběrové oblasti odpovídaly požadavkům stanoveným v technických a provozních standardech.

Náklady spojené s uvedenou povinností objektivně nelze ocenit, neboť ze zadávací dokumentace jednoznačně nevyplyvá, na kterých konkrétních zastávkách budou autobusy vybraného uchazeče stavět. Tato nejistota a nejasnost je o to větší, že objednatel je oprávněn trasy jednotlivých autobusových linek a spojů průběžně (dokonce ještě před zahájením plnění smlouvy po podání nabídek) měnit a požadovat, aby dopravce zajížděl do sousedních krajů či států. Není také jasné, který dopravce bude povinen se starat o označnické zastávky, kterou bude současně využívat více dopravců. Uvedené nejasnosti znemožňují řádné ocenění nabídky dopravce.

Žádáme o odstranění uvedených nejasností a o úpravu čl. 12.4 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, o které konkrétní označnické zastávky bude vybraný uchazeč povinen pečovat a jak mají dopravci náklady na péči o tyto označnické zastávky ve svých nabídkách ocenit.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v příloze č. 8 zadávací dokumentace - Specifikace veřejné zakázky - v části 5 je uveden seznam zastávek pro každou část Veřejné zakázky a je tak jednoznačně definovaný počet zastávek, které je povinen spravovat v souladu s podmínkami uvedenými v TPS VD KHK. Údržbu označnické zastávky a dalšího zastávkového vybavení je povinen zajistit dopravce, pokud je jeho majitelem, v opačném případě je dopravce povinen přispívat na jeho údržbu majiteli označnické zastávky a dalšího zastávkového vybavení. Správce označnické zastávky je přitom určen v souladu s čl. 2.1 Technických a provozních standardů.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 67:

Dotaz:

V čl. 12.21 smlouvy se stanoví, že pokud dopravce hodlá využít ve smlouvou dovozeném rozsahu subdodavatele, je povinen předem o této skutečnosti informovat objednatele a získat předchozí písemný souhlas objednatele s plněním smlouvy subdodavatelem.

Ze smlouvy nevyplývá, v jakém konkrétním rozsahu je použití subdodavatele dovolené a v jakém nikoliv.

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 12.21 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, v jakém konkrétním rozsahu je použití subdodavatele dovoleno.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na znění čl. 12.20 Návrhu smlouvy, dle kterého *„je dopravce oprávněn poskytovat služby dle této Smlouvy rovněž prostřednictvím subdodavatelů. Za plnění povinností subdodavatelů však dopravce odpovídá stejně, jako by služby podle této Smlouvy poskytoval sám.“* Zadavatel neomezil možnost plnit věcně vymezenou část Veřejné zakázky prostřednictvím subdodavatelů. Dopravce je tedy oprávněn dle podmínek stanovených Smlouvou využít pro plnění Veřejné zakázky subdodavatele.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 68:

Dotaz:

Z čl. 12.21 smlouvy dále vyplývá, že pokud dopravce hodlá využít ve smlouvou dovozeném rozsahu subdodavatele nebo přistoupit ke změně v osobě dříve specifikovaného subdodavatele, je povinen získat předchozí písemný souhlas objednatele s plněním smlouvy subdodavatelem.

Není jasné, za jakých podmínek a zda vůbec objednatel udělí souhlas s využitím služeb konkrétního subdodavatele. V důsledku toho nelze řádně ocenit nabídku, neboť dopravci nevědí, zda budou oprávněni vyžít své subdodavatele.

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 12.21 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, za jakých podmínek objednatel udělí souhlas s plněním smlouvy subdodavatelem zvoleným dopravcem.

Odpověď Zadavatele:

Podmínky pro plnění Veřejné zakázky prostřednictvím subdodavatelů upravují čl. 12.20 až 12.23 Návrhu smlouvy. Analogicky dle čl. 12.22 Návrhu smlouvy Zadavatel bez objektivních důvodů neodmítne udělit souhlas k plnění Veřejné zakázky prostřednictvím subdodavatele, případně ke změně v osobě dříve specifikovaného subdodavatele.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 69:

Dotaz:

V čl. 12.21 smlouvy se konečně stanoví, že bez předchozího písemného souhlasu objednatele není dopravce oprávněn angažovat žádného subdodavatele.

Žádáme o vysvětlení, co se rozumí pojmem „angažovat“, a o úpravu čl. 12.21 smlouvy tak, aby byl jednoznačný. Smí například dopravce uzavřít smlouvu se subdodavatelem s odkládací podmínkou spočívající v udělení souhlasu objednatelem?

Odpověď Zadavatele:

Pojem „angažovat“ je použit ve standardním smyslu, pod nímž se rozumí využití subdodavatele pro plnění Veřejné zakázky. Vzhledem k tomu, že se jedná o běžně používaný a srozumitelný pojem, není nutné čl. 12.21 Návrhu smlouvy nijak upravovat.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 70:

Dotaz:

Z čl. 13.2 až 13.4 smlouvy upravujících termín zahájení plnění smlouvy vyplývá, že doba, kterou bude mít vybraný uchazeč k dispozici na přípravu na plnění zakázky (tj. doba od uzavření smlouvy do zahájení plnění smlouvy), může činit pouze cca 4 měsíce.

Takto krátká lhůta objektivně neumožňuje pořízení vozidel nezbytných k plnění zakázky. Uchazeč podotýká, že k plnění celé zakázky bude nutné pořídit více než 250 autobusů, přičemž takto vysoký počet autobusů žádný výrobce za 4 měsíce nevyrobí. V důsledku nepřiměřeně krátké lhůty pro přípravu na plnění smlouvy tak bude vybraný uchazeč od počátku vystaven riziku uplatňování smluvních pokut ze strany objednatele, kteréžto riziko brání řádnému ocenění nabídky.

V návaznosti na shora uvedené žádáme, aby zadavatel dobu mezi uzavřením smlouvy a zahájením plnění smlouvy prodloužil tak, aby za všech okolností činila nejméně 6 měsíců.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel upozorňuje, že Veřejná zakázka je v souladu s § 98 zákona rozdělena na části, přičemž na každou část Veřejné zakázky se pohlíží jako na samostatnou zakázku, s tím, že uchazeč se může přihlásit do jedné či do několika částí. Tvrzení tazatele, že k plnění celé zakázky bude nutné pořídit více než 250 autobusů, je tedy zavádějící. V případě rozdělení Veřejné zakázky na části se předpokládá, že se každý uchazeč přihlásí v rámci svých technických, ekonomických i kapacitních možností a na svou odpovědnost a riziko do tolika částí Veřejné zakázky, aby byl schopen splnit všechny povinnosti vyplývající jak ze zadávacího řízení (kvalifikace, jistota apod.), tak i z uzavřené smlouvy na realizaci příslušné části Veřejné zakázky, bude-li v dané části Veřejné zakázky jeho nabídka vybrána jako nejvhodnější. Z tohoto pohledu neshledává Zadavatel dobu od uzavření Smlouvy do zahájení plnění Smlouvy nepřiměřenou, neboť podle jeho názoru odpovídá jeho předchozím zkušenostem a situaci na příslušném trhu.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 71:

Dotaz:

Z čl. 13.6 smlouvy vyplývá, že objednatel může smlouvu kdykoliv předčasně vypovědět bez udání důvodu s výpovědní lhůtou v délce 24 měsíců.

Ve smlouvě však není obsažen žádný mechanismus, který by zajistil, že dopravci budou v takovém případě kompenzováni náklady vyplývající z předčasného ukončení smlouvy. Dopravci by přitom při zpracování nabídek v souladu se zadávací dokumentací měli vycházet z předpokladu, že smlouva bude uzavřena do konce roku 2026.

Žádáme o úpravu smlouvy tak, aby buď výše uvedené oprávnění objednatele vypovědět smlouvu bez udání důvodu bylo ze smlouvy vypuštěno, nebo aby smlouva obsahovala jednoznačný závazek objednatele uhradit dopravci veškeré náklady, které mu z důvodu předčasného vypovězení smlouvy objednatelem bez udání důvodu vzniknou.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel upřesňuje, že čl. 13.6 Návrhu smlouvy umožňuje kterékoliv smluvní straně písemně vypovědět Smlouvu bez udání důvodu s výpovědní lhůtou v délce 24 měsíců. Výpověď je jeden ze zákonem předvídaných způsobů předčasného ukončení smluvního závazku (srovnej § 1998 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění). V případě ukončení Smlouvy výpověď mají proto obě smluvní strany právo uplatnit vůči druhé smluvní strany své nároky v souladu se zákonem č. 89/2012 Sb.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 72:

Dotaz:

Podle čl. 13.8 písm. b) smlouvy je objednatel oprávněn vypovědět smlouvu mimo jiné v případě opakovaného porušení povinností dopravce dle čl. 4.1 smlouvy. Článek 4.1 smlouvy však stanoví zcela obecnou povinnost dopravce zajišťovat dopravu na jím provozovaných linkách v souladu s jízdními řády a podmínkami smlouvy o veřejných službách, přístupové smlouvy a příkazní smlouvy.

Rozumíme shora uvedeným ustanovením správně tak, že objednatel fakticky bude oprávněn vypovědět smlouvu dle čl. 13.8 písm. b) smlouvy v případě jakéhokoliv opakovaného - byť i zcela marginálního – porušení povinností dopravce? Takto formulované oprávnění objednatele vypovědět smlouvu je dle názoru uchazeče nepřiměřeně široké a představuje pro dopravce nepřijatelné riziko, a to mimo jiné i s ohledem na právo objednatele na kompenzaci ve výši 1/2 bankovní záruky v případě vypovězení smlouvy z důvodů uvedených v čl. 13.8 smlouvy (viz čl. 13.12 smlouvy).

S ohledem na shora uvedené žádáme, aby byl z čl. 13.8 písm. b) smlouvy vypuštěn odkaz na čl. 4.1 smlouvy.

Odpověď Zadavatele:

Čl. 13.8 Návrhu smlouvy upravuje *oprávnění* Zadavatele vypovědět Smlouvu v případě naplnění skutečností předvídaných tímto ustanovením. Zhodnocení závažnosti porušení povinností dopravce bude na odpovědném uvážení Zadavatele. Zadavatel uvádí, že není v jeho zájmu účelově mařit plnění Smlouvy, resp. ji v neodůvodněných případech předčasně ukončit. Z uvedených důvodů Zadavatel trvá na znění čl. 13.8 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 73:

Dotaz:

Podle čl. 14.2 smlouvy platí, že nezahájí-li dopravce v den zahájení provozu provozování dopravy a poskytování veřejné služby anebo v průběhu účinnosti smlouvy přeruší poskytování veřejné služby na dobu delší než 24 hodin, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 500.000,- Kč denně po dobu trvání prodlení, maximálně však 100.000.000,- Kč. Dle čl. 14.2 se pro účely této smluvní pokuty výslovně vylučuje uplatnění okolností vylučujících odpovědnost na straně dopravce.

Shora uvedená smluvní pokuta představuje pro dopravce nepřijatelné a neocenitelné obchodní riziko. Dopravce nemůže být povinen hradit objednateli smluvní pokutu v řádu desítek milionů Kč, jestliže z důvodů ležících zcela mimo jeho kontrolu objektivně nebude možné zahájit poskytování veřejné služby nebo bude nutné poskytování veřejné služby dočasně přerušit (např. z důvodu rozsáhlé přírodní katastrofy či jiné okolnosti tzv. vyšší moci). Takto nastavená smluvní pokuta s ohledem na její nepředvídatelnost a zjevně nepřiměřenou výši zcela znemožňuje ocenění nabídky.

Žádáme o úpravu čl. 14.2 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, že právo na uvedenou smluvní pokutu vznikne objednateli pouze v případě zaviněného porušení smlouvy dopravcem a že uplatnění okolností vylučujících odpovědnost není vyloučeno. Zároveň žádáme o snížení smluvní pokuty tak, aby byla přiměřená.

Odpověď Zadavatele:

Vzhledem k tomu, že zahájení provozování dopravy a poskytování veřejné služby je z hlediska veřejných potřeb nejzásadnější, a jde tedy o stěžejní povinnost dopravce, jejíž nesplnění by Zadavateli způsobilo neúměrné komplikace a škody, Zadavatel trvá na znění čl. 14.2 Návrhu smlouvy v původním znění. Uvedenému riziku nezahájení provozování dopravy a poskytování veřejné služby odpovídá také smluvní pokuta ve výši 500.000,- Kč denně po dobu trvání prodlení, která je však zároveň omezena maximální částkou 100.000.000,- Kč za realizaci příslušné části Veřejné zakázky, bude-li v dané části Veřejné zakázky jeho nabídka vybrána jako nejvhodnější. Z tohoto pohledu neshledává Zadavatel dobu od uzavření Smlouvy do zahájení plnění Smlouvy nepřiměřenou, neboť podle jeho názoru odpovídá jeho předchozím zkušenostem a situaci na příslušném trhu.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 74:

Dotaz:

Podle čl. 14.10 smlouvy je dopravce povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1.000.000,- Kč za každý kalendářní rok, v němž dopravce poruší svou povinnost dle čl. 6.5 smlouvy zajistit, aby průměrné stáří vozidel, jimiž dopravce poskytuje veřejné služby, nepřesáhlo 5 let.

Je správné naše porozumění, že případné nedodržení požadavku na průměrné stáří vozového parku dopravce může vést k uplatnění shora uvedené smluvní pokuty, avšak nebude důvodem pro odstoupení od smlouvy ze strany objednatele? Pokud ne, žádáme o vyjasnění, za jakých podmínek bude porušení povinnosti dopravce dle čl. 6.5 smlouvy považováno za podstatné porušení smlouvy či případně jinou okolnost odůvodňující odstoupení od smlouvy ze strany objednatele.

Odpověď Zadavatele:

Poruší-li dopravce svou povinnost stanovenou v čl. 6.5 Návrhu smlouvy, bude toto porušení povinnosti považováno za podstatné porušení smlouvy, a to s ohledem na skutečnost, že průměrné stáří vozového parku je předmětem hodnocení, a tudíž bude mít vliv na výběr nejvhodnější nabídky. Následné nesplnění garantovaného průměrného stáří vozového parku by bylo považováno za podstatnou změnu smlouvy ve smyslu § 82 odst. 7 zákona.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 75:

Dotaz:

V čl. 14.23 smlouvy se stanoví, že „*Kumulace smluvních pokut není vyloučena*”.

Z citovaného ustanovení jasně nevyplývá, zda se smluvní pokuty budou, nebo nebudou kumulovat. Jak bude postupováno, jestliže tímž jednáním dopravce dojde k porušení dvou různých povinností zajištěných samostatnými smluvními pokutami?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 14.23 smlouvy tak, aby byl jednoznačný.

Odpověď Zadavatele:

Z jazykového výkladu čl. 14.23 Návrhu smlouvy je zřejmé, že se smluvní pokuty mohou kumulovat. Dojde-li tedy k porušení dvou různých povinností zajištěných samostatnými smluvními pokutami, mohou se tyto smluvní pokuty kumulovat. Další postup upravuje čl. 14.23 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 76:

Dotaz:

Podle čl. 17.7 smlouvy není objednatel povinen nakládat s údaji, které obdrží od dopravce v souvislosti s předmětem smlouvy, jako s informacemi důvěrnými a je oprávněn je i bez souhlasu dopravce zveřejnit na svých internetových stránkách či jiným vhodným způsobem.

Jaký důvod má zadavatel pro to, aby si ve smlouvě vyhrazoval neomezené právo zveřejňovat veškeré údaje poskytnuté dopravcem? Uchazeč rozumí tomu, že zadavatel je povinným subjektem ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Není však přijatelné, aby dopravci byli nuceni se vzdát svého obchodního tajemství a jiných důvěrných informací, které jsou dle jmenovaného zákona chráněny.

Žádáme o úpravu čl. 17.7 smlouvy tak, že objednatel je povinen zachovávat mlčenlivost o veškerých skutečnostech, které se v souvislosti se smlouvou od dopravce dozvěděl nebo v budoucnu dozví, s výjimkou informací, které je objednatel v souladu s kogentními ustanoveními obecně závazných právních předpisů povinen zveřejnit.

Odpověď Zadavatele:

Doprovce si musí být vědom skutečnosti, že podává nabídku do Veřejné zakázky, a tudíž informace týkající se předmětu smlouvy s ohledem na dodržení povinnosti transparentnosti a uveřejňovacích

povinností Zadavatele (zejména povinnosti uveřejnit uzavřenou smlouvu, včetně všech dodatků, skutečně uhrazenou cenu a příslušný seznam subdodavatelů), nemohou být z povahy věci považovány za důvěrné, nejedná-li se o zákonné výjimky z povinnosti uveřejnění (utajované skutečnosti, vyhrazené obchodní tajemství apod.), které upravuje příslušná legislativa a není nutné je výslovně upravovat v Návrhu smlouvy. Zároveň Zadavatel uvádí, že si v zadávacích podmínkách nevyhradil neomezené právo zveřejňovat veškeré údaje poskytnuté dopravcem, přičemž odkazuje na znění čl. 17.6 Návrhu smlouvy, v němž je upraveno, že Objednatel (Zadavatel) je jako územní samosprávný celek povinen poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 77:

Dotaz:

Pravidla pro aktualizaci výše nákladů na pohonné hmoty a oleje a mzdových nákladů obsažená v příloze č. 2 smlouvy jsou do značné míry nejasná a nereálná. Uchazeč konkrétně vznáší následující dotazy:

- Jak budou aktualizovány náklady dopravce, který bude k plnění smlouvy využívat subdodavatele namísto vlastních zaměstnanců? Aktualizace mzdových nákladů dle přílohy č. 2 smlouvy by se totiž takového dopravce zřejmě netýkala. Příloha č. 2 smlouvy tak fakticky znevýhodňuje ty dopravce, kteří by chtěli při plnění smlouvy využívat subdodavatele, oproti dopravcům, kteří hodlají veškeré činnosti realizovat vlastními zaměstnanci.
- Zadavatelem stanovená pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek zcela ignorují pravděpodobnost navýšení i jiných nákladových položek než jen pohonných hmot a mezd (např. pneumatik, energií, náhradních dílů, servisních úkonů apod.) ve vazbě na očekávanou inflaci. Tato neurčitost budoucích nákladových vstupů spojená s nemožností její kompenzace vede dopravce ke kalkulaci významné rizikové přírážky, která zvyšuje jednotkovou cenu dopravního výkonu a vede k faktické neporovnatelnosti nabídek.

Dotazujeme se proto, zda zadavatel za účelem získání nižší ceny jednotkového dopravního výkonu změnil zadávací dokumentaci tak, aby aktualizaci podléhaly i ostatní nákladové položky. Pokud ne, žádáme zadavatele o výslovné potvrzení, že s výjimkou nákladů na pohonné hmoty a oleje a mzdových nákladů nebudou zadavatelem ostatní náklady v závislosti na vývoji cenové hladiny nijak aktualizovány, tj. budou ponechány nezměněné po celou dobu trvání smlouvy.

Odpověď Zadavatele:

Mzdové náklady dopravce, který bude k plnění smlouvy využívat subdodavatele, budou aktualizovány stejným způsobem, jako v případě vlastních zaměstnanců. Zároveň Zadavatel jednoznačně stanovil v zadávacích podmínkách, konkrétně v příloze č. 2 zadávací dokumentace, pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny, specifikující to, které položky budou v průběhu trvání Veřejné zakázky předmětem aktualizace. Zadavatel na této úpravě zadávacích podmínek trvá.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 78:

Dotaz:

Uchazeč upozorňuje, že pravidla pro aktualizaci výše mzdových nákladů obsažená v příloze č. 2 smlouvy nutně povedou k poklesu reálných mezd zaměstnanců ve veřejné dopravě.

Je opravdu záměrem zadavatele uhradit dopravci jen jednu polovinu nárůstu mzdových nákladů u řidičů a dispečerů v důsledku změny průměrné hrubé nominální mzdy v ČR? Skutečně si zadavatel přeje, aby mzdy zaměstnanců v ostatních profesích (tj. kromě řidičů a dispečerů) v průběhu plnění smlouvy - tedy po dobu následujících cca 10 let - nerostly vůbec?

V důsledku zadavatelem nastaveného mechanismu aktualizace výše mzdových nákladů by v Královéhradeckém kraji mohlo dojít ke snížení relativní mzdové úrovně v oblasti veřejné dopravy

v řádu jednotek až desítek procent, což pravděpodobně zhorší atraktivitu odvětví a schopnost dopravce přilákat kvalitní zaměstnance s přímým dopadem na kvalitu poskytovaných služeb. V krajním případě by pokles relativní mzdové úrovně dokonce mohl vést ke stávkám zaměstnanců dopravce, jejichž riziko se však zadavatel snaží ve smlouvě nepřipustným způsobem přenést na dopravce.

Z výše uvedených důvodů uchazeč žádá, aby zadavatel svůj přístup přehodnotil a aby se ve smlouvě zavázal ke kompenzaci nárůstu mzdových nákladů u všech kategorií zaměstnanců dopravce, a to v plné výši odpovídající změně průměrné hrubé nominální mzdy v ČR.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že zcela objektivně a transparentně stanovil jednoznačný mechanismus aktualizace výše mzdových nákladů uvedených v příloze č. 2 Smlouvy – Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny. Zadavatel nemá žádný právní vztah se zaměstnanci dopravce, otázka výše jejich odměn je pouze a jen věcí dohody mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, příp. věcí postupů dle zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, ve znění pozdějších předpisů. Zadavatel dodává, že pokud dopravce usoudí, že mu tento způsob navýšení cen dopravního výkonu nepokryje veškeré navýšení nákladů v průběhu smluvního období, je na jeho vlastním uvážení a jeho vlastním odhadu, aby veškeré své očekávané náklady související s touto Veřejnou zakázkou zahrnul do příslušné ceny dle zadávacích podmínek.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 79:

Dotaz:

V čl. 2.4 přílohy č. 2 smlouvy je uveden způsob aktualizace výše mzdových nákladů.

Z definice proměnných ve vzorcích však jednoznačně nevyplývá, zda kromě položky č. 6 (Přímé mzdy) podléhá aktualizaci také položka č. 7 (Sociální a zdravotní pojištění). Pokud ano, žádáme o úpravu definice proměnných ve vzorcích obsažených v čl. 2.4 přílohy č. 2 smlouvy.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na přílohu č. 2 Smlouvy – Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny, která v úvodním odstavci stanovuje, že předmětem aktualizace jsou mj. nákladové položky „Přímé mzdy“ a „Sociální a zdravotní pojištění“.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 80:

Dotaz:

Příloha č. 2 smlouvy obsahuje v čl. 2.10 matematický vzorec pro úpravu absolutních fixních nákladů na vozidlo dané kategorie.

Domníváme se, že ve vzorci je chyba (není úplný), protože v jeho důsledku dochází zároveň ke sčítání a odečítání hodnot za rok (AFN) a hodnot na 1 km (FN), a výsledná hodnota tak nedává smysl. Žádáme o jeho opravu nebo (pokud by byl dle zadavatele správný) o jeho interpretaci.

Dále se dotazujeme, zda hodnota absolutních fixních nákladů na vozidlo dané kategorie bude upravována nejen v důsledku změny fixních mzdových nákladů, ale také v důsledku změny cen autobusů a vývoje úrokových sazeb, případně zda je tato hodnota fixní po celou dobu trvání smlouvy bez ohledu na skutečnost, že cena autobusů bude v čase pravděpodobně výrazně stoupat (např. díky zpříšňující se legislativě v oblasti bezpečnosti a také ochrany životního prostředí, v důsledku nárůstu úrokových sazeb apod.).

V souladu s čl. 2.10 přílohy č. 2 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí, že absolutní fixní náklady na vozidlo budou aktualizovány jen na základě fixní části mzdových nákladů.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 7 ze dne 23. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 9, v němž Zadavatel vysvětluje způsob aktualizace fixních nákladů na vozidlo a rok.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 81:

Dotaz:

Z článku 2.1.2 Technických a provozních standardů (příloha č. 3 smlouvy) vyplývá povinnost dopravce využívat řádný výkon vozidel a maximální povolené rychlosti.

Uvedená povinnost dle názoru uchazeče odporuje pravidlům bezpečnosti silničního provozu, dle kterých je řidič povinen přizpůsobit rychlost jízdy stavu a povaze vozovky, situaci v silničním provozu, povětrnostním vlivům apod. Žádáme zadavatele o úpravu článku 2.1.2 přílohy č. 3 smlouvy tak, aby byl v souladu s pravidly bezpečnosti silničního provozu.

Zároveň se dotazujeme, jakým konkrétním způsobem bude povinnost dopravce dle čl. 2.1.2 přílohy č. 3 smlouvy zadavatelem monitorována? Má být nějakým způsobem dokladováno, že řidič tuto povinnost nesplnil, tzn. kupříkladu nevyužil maximální výkon vozidla?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel si je vědom povinností řidiče plynoucích zejména ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, přičemž není oprávněn stanovit výjimky z této právní úpravy. Uvedené požadavky Zadavatele je třeba interpretovat při vědomí existence taxativních ustanovení právních předpisů. Povinnost bude kontrolována v souladu s článkem 6.2 TPS VD KHK přímou kontrolou.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 82:

Dotaz:

Dle článku 2.1.6 Technických a provozních standardů (příloha č. 3 smlouvy) zadavatel požaduje, aby nově pořízená vozidla byla vybavena systémem pro chlazení prostoru cestujících. Dále zadavatel stanovuje povinnost udržovat ve vozidle teplotu mezi 14 - 26 °C.

Na základě informací od výrobců autobusů je zejména požadavek na maximální teplotu ve výši 26 °C nesplnitelný v letním období, kdy venkovní teploty budou přesahovat úroveň např. 32 °C.

V této souvislosti se dotazujeme, zda tyto mimořádné klimatické podmínky, při kterých nebude možné požadovaných teplotních hodnot v interiéru vozidel dosáhnout, budou považovány za okolnosti vylučující odpovědnost a nebudou uplatňovány ze strany objednatele žádné smluvní sankce. Pokud ne, žádáme zadavatele o úpravu zadávací dokumentace ve smyslu zmírnění teplotních požadavků v interiéru vozidla (zvýšení maximálního limitu na 30 °C) a prodloužení zadávací lhůty umožňující výrobcům autobusů připravit pro dopravce relevantní nabídku.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel požadavkem na zajištění klimatické pohody směřuje k zajištění kvalitních a komfortních přepravních služeb pro cestující po celou dobu trvání Smlouvy, neboť pouze kvalitní služby v přepravě cestujících jsou schopny efektivně konkurovat osobní automobilové dopravě. Požadavek na udržení teploty v interiéru vozidel v rozmezí 14 - 26 °C platí po celý kalendářní rok. Případné mimořádné klimatické podmínky, při kterých nebude po faktické stránce možné požadovaných teplotních hodnot v interiéru vozidel dosáhnout, nebudou za splnění předpokladů uvedených v čl. 14.20 Smlouvy sankcionovány, neboť smluvní pokuty podle této Smlouvy nebo Sazebníku smluvních postihů se nevztahují na případy, kdy je plnění povinností dopravce po právní či faktické stránce nemožné.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 83:

Dotaz:

V článku 2.3.2 Technických a provozních standardů (příloha č. 3 smlouvy) je ve vztahu k přednímu směrovému elektronickému panelu (vnějšímu) stanoven rozměr min. 144x19 bodů a požadovaný rozměr zobrazované plochy min. 1430x185 mm.

U kategorie vozidel „C“ typově podobných s vyobrazením na str. 69 (Příloha C TPS VD KHK) je u v současnosti vyráběných vozidel vzhledem ke konstrukci přední části autobusu a čelního skla prakticky nemožné umístit tak velkou zobrazovací plochu panelu.

Zvýše uvedeného důvodu žádáme, aby zadavatel vypustil požadavek na minimální rozměr zobrazované plochy, podobně jako je tomu u bočního panelu v čl. 2.3.3 Technických a provozních standardů.

Odpověď Zadavatele:

Při zpracování podmínek na vybavení vozidel dle TPS VD KHK provedl Zadavatel průzkum trhu a prověřoval technické možnosti výrobců vozidel a elektronických informačních panelů. Proběhlo písemné oslovení dodavatelů vozidel a elektronických informačních panelů, osobní jednání s několika výrobci, včetně návštěvy veletrhu vozidel. U uváděné kategorie C má Zadavatel informace minimálně od dvou dodavatelů, kteří jsou schopni dodat autobusy kategorie C vybavené předním směrovým panelem v souladu s požadavky Zadavatele. Požadované údaje v TPS VD KHK jsou tedy správné a odpovídají potřebám Zadavatele na přepravu cestujících v jednotlivých částech Veřejné zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 84:

Dotaz:

Zadavatel v příloze č. 6 smlouvy stanoví jako výchozí úroveň pro aktualizaci nákladů referenční výši průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v ČR stanovené dle údaje za 2. čtvrtletí roku 2015 dle ČSÚ. Dále zadavatel v příloze č. 6 smlouvy stanoví jako výchozí úroveň pro aktualizaci nákladů na pohonné hmoty referenční hodnotu průměrné spotřebitelské ceny nafty ve výši 31,50 Kč/l.

Dotazujeme se, zda zadavatel podobně jako v případě reference na mzdovou měsíční hrubou mzdu může specifikovat, jakému období odpovídá jím stanovená referenční úroveň ve výši 31,50 Kč/l (např. jedná-li se o průměr za určitých 12 měsíců nebo o aktuální úroveň ke konkrétnímu datu apod.)?

Odpověď Zadavatele:

Jak uvádí příloha č. 6 Návrhu smlouvy, referenční výše výchozí průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v ČR je stanovena dle údaje za 2. čtvrtletí roku 2015 dle ČSÚ. Referenční hodnota průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu byla tato stanovena Zadavatelem na základě jeho kvalifikovaného odhadu.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 85:

Dotaz:

Zadavatel v dodatečných informacích č. 3 ze dne 3.11.2015 v dotazu č. 1 mimo jiné uvádí, že jednou z možností řešení zpoplatnění autobusových stání je, že spoje nebudou na tato zpoplatněná autobusová nádraží zajiždět a zastávka daného spoje bude zřízena na jiném místě.

V této souvislosti se dotazujeme, zda v takovém případě zadavatel na žádost dopravce provede změnu v jízdním řádu tak, aby daný spoj nebyl nucen zajiždět na zpoplatněná autobusová nádraží? Popřípadě za jakých konkrétních podmínek tuto změnu zadavatel provede?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace tak, aby jednoznačně vymezovala podmínky, za kterých zadavatel změní jízdní řády tak, aby dopravce nemusel zajiždět na zpoplatněná nádraží.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje na čl. 4.15 Návrhu smlouvy, na jehož základě bude po vzájemném projednání provedena změna v jízdním řádu, která se zohlední v příslušné objednávce.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 86:

Dotaz:

Zadavatel prostřednictvím dodatečných informací č. 3 ze dne 3.11.2015 a č. 4 ze dne 6.11.2015 poskytl dopravcům celou řadu nových informací majících bezprostřední vliv na zpracování nabídek.

Žádáme zadavatele, aby přiměřeně prodloužil lhůtu pro podání nabídek tak, aby potenciální uchazeči mohli na informace obsažené v dodatečných informacích č. 3 a č. 4 náležitě reagovat a zohlednit je ve svých nabídkách, nejméně však o 1 měsíc.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že dodatečné informace č. 3 a č. 4 pouze vysvětlovaly a potvrzovaly stávající nastavené zadávací podmínky. V žádném případě nedošlo k žádné změně zadávacích podmínek. Neexistuje tedy žádný objektivní důvod pro prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 87:

Dotaz:

Dle technických a provozních standardů, bod 3.4.3 má Centrální dispečer IREDO právo využít vozidlo operativní zálohy také k zajištění náhrady za spoj jiného dopravce, a to v případě, že došlo k mimořádnosti mimo oblast daného dopravce či v případě, že daný dopravce již má všechna vozidla operativní zálohy v provozu.

V odpovědi Zadavatele na dotaz č. 3 v páté sadě dodatečných informací je uvedeno, že dopravce může s vozidlem operativní zálohy zajistit dopravu na lince, na kterou má licenci jiný dopravce na základě smlouvy o subdodávce nebo pronájmu vozidla.

Je nezbytné, aby dopravce před podáním žádosti o licenci uzavřel s ostatními dopravci smlouvu o subdodávce? Jaký by měl být obsah této smlouvy, pokud finanční závazky plynoucí z její realizace budou součástí vyúčtování se Zadavatelem? Jak bude řešena odpovědnost za události během takto organizované přepravy?

Vzhledem k tomu, že experty jízdních řádů do odbavovacích zařízení nefungují (EMTest), nebude odbavovací zařízení dopravce obsahovat data k linkám, tzn., že by nebylo možné standardně odbavovat cestující, nefungovaly by hlásiče ani elektrické informační tabule ve vozidle. Je pro takový případ připraveno nějaké řešení, a to zejména ve způsobu vydávání jízdních dokladů a evidence tržeb?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v rámci zadávacích podmínek nestanovil povinnost dopravce před podáním žádosti o licenci uzavřít s ostatními dopravci smlouvu o subdodávce. Tuto povinnost nestanovuje ani § 10 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů („silniční zákon“), který vymezuje podstatné náležitosti žádosti o licenci. V rozhodnutí o licenci drážní úřad (příp. Ministerstvo dopravy) v souladu s § 13 písm. g) silničního zákona uvede „*podmínky, za kterých může provoz linky zčásti zabezpečovat jiný dopravce, pokud je linka provozována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, která tuto možnost obsahuje, a dopravce tuto smlouvu dopravnímu úřadu v řízení o udělení licence předloží.*“ Silniční zákon tedy předvídá v rámci žádosti o licenci předložení *smlouvy o veřejných službách, která tuto možnost upravuje*, tj. v případě Veřejné zakázky předložení Smlouvy, která možnost plnění prostřednictvím jiných dopravců (subdodavatelů) obsahuje v čl. 12.20 a násl. (nikoliv předložení smlouvy o subdodávce).

Zadavatel však nebrání dopravcům smlouvu o subdodávce uzavřít, přičemž úprava obsahu takové smlouvy záleží výlučně na vůli smluvních stran. Zadavatel uvádí, že odměnu za poskytované služby v příslušné části Veřejné zakázky bude hradit danému dopravci, s nímž uzavře Smlouvu na plnění předmětné části Veřejné zakázky, nikoliv jeho subdodavateli (úprava vztahů mezi dopravcem a jeho subdodavateli je předmětem jejich vzájemného závazku).

Odpovědnost za plnění Smlouvy prostřednictvím subdodavatele nese v souladu s čl. 12.20 Návrhu smlouvy dopravce: „*Za plnění povinností subdodavatelů však dopravce odpovídá stejně, jako by služby podle této Smlouvy poskytoval sám.*“

Zadavatel uvádí, že postup dopravce v případě nefunkčnosti odbavovacího zařízení upravuje čl. 2.2.1 TPS VD KHK. V konkrétním případě uváděném tazatelem lze situaci řešit např. nahráním vzorových linkospojů pro linky, jejichž náhradu bude dopravce moci zajistit vozidlem operativní zálohy a podle kterých může dopravce v případě nutnosti jízdenky prodávat. Další možností je využití tzv. náhradního odbavení, kdy dopravce vydává jízdní doklady v případě poruchy odbavovacího zařízení náhradním způsobem v souladu s TPS VD KHK s pomocí elektronického mobilního zařízení a aplikace pro výpočet cen jízdného v IDS IREDO (viz čl. 2.2.1).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 88:

Dotaz:

a) Subdodavatel pro část kvalifikace

V případě prokazování části kvalifikace prostřednictvím subdodavatele stanoví zadavatel v čl. 5.1 (a) zadávací dokumentace k Veřejné zakázce (dále jen „Zadávací dokumentace“) povinnost dodavatele předložit (i) doklady prokazující splnění základního kvalifikačního předpokladu podle § 53 odst. 1 písm. j) Zákona a profesního kvalifikačního předpokladu podle § 54 písm. a) Zákona subdodavatelem; (ii) smlouvu uzavřenou se subdodavatelem, z níž vyplývá závazek subdodavatele k poskytnutí plnění určeného k plnění Veřejné zakázky dodavatelem či k poskytnutí věcí či práv, s nimiž bude dodavatel oprávněn disponovat v rámci plnění Veřejné zakázky, a to alespoň v rozsahu, v jakém subdodavatel prokázal splnění kvalifikace podle § 50 odst. 1 písm. b) a d) Zákona a minimálně na dobu plnění příslušné části Veřejné zakázky; a (iii) vyplněný seznam subdodavatelů, prostřednictvím kterých prokazuje splnění kvalifikace, ve struktuře podle Přílohy 3.4. zadávací dokumentace.

S výše uvedeným Zadavatel spojuje právo dodavatele uvedené v čl. 12.22 Závazného textu Návrhu smlouvy (Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje), která tvoří Přílohu č. 12 Zadávací dokumentace (dále jen „Smlouva“), změnit subdodavatele, pomocí kterého prokazoval splnění kvalifikace v zadávacím řízení, jen ze závažných důvodů a s předchozím písemným souhlasem Zadavatele.

b) Subdodavatel pro plnění části Veřejné zakázky

Dodavatel svůj dotaz směřuje k situaci, kdy zamýšlí zadat jednomu či více subdodavatelům část plnění Veřejné zakázky, aniž by prostřednictvím kteréhokoli z těchto subdodavatelů prokazoval část kvalifikace. S tím Zadavatel také spojuje povinnost dodavatele uvedenou v čl. 12.21 Smlouvy informovat Zadavatele o změně v osobě dříve specifikovaného subdodavatele a získat předchozí písemný souhlas Zadavatele s touto změnou.

Ze znění Zadávací dokumentace chápeme, že (i) si Zadavatel nevyhradil v Zadávací dokumentace požadavek podle § 44 odst. 6 první věty Zákona, (ii) Příloha č. 3.4. Zadávací dokumentace slouží výhradně k uvedení subdodavatelů, jejichž prostřednictvím uchazeč prokazuje část kvalifikace, a nikoli subdodavatelů, kterým uchazeč hodlá zadat část plnění předmětu Veřejné zakázky, a tedy že (iii) uchazeč není povinen v nabídce předložit smlouvu uzavřenou se subdodavatelem, kterému zamýšlí svěřit plnění části Veřejné zakázky, ale jehož prostřednictvím nebude prokazovat část kvalifikace.

Prosíme o potvrzení správnosti našeho chápání, jak uvedeno výše. V případě, že zadavatel požaduje, aby uchazeč v nabídce informace podle § 44 odst. 6 první věty Zákona uvedl, prosíme o sdělení, (i) ze kterého ustanovení Zadávací dokumentace tento požadavek vyplývá a (ii) jakým způsobem má

uchazeč v nabídce tyto údaje týkající se subdodavatele, kterým hodlá zadat část plnění předmětu Veřejné zakázky, uvést tak, aby zároveň vyhověl požadavku uvedenému v čl. 12.21 Smlouvy, resp. zda postačí Zadavateli předložení seznam takových subdodavatelů s uvedením jejich identifikačních údajů v části „další dokumenty“ podle čl. 7.5 písm. d) Zadávací dokumentace.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje správnost uvedených předpokladů tazatele. Uchazeč není povinen v rámci nabídky na Veřejnou zakázku identifikovat subdodavatele, kterému zamýšlí svěřit plnění části Veřejné zakázky, ale jehož prostřednictvím nebude prokazovat část kvalifikace.

S pozdravem

Mgr. Romana Derková
Havel, Holásek & Partners s.r.o., advokátní kancelář
Osoba zmocněná zastupovat Zadavatele při výkonu zadavatelských činností
E-mail: khk-dopravniobsluznost@havelholasek.cz