

DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM – SADA Č. 11 ZE DNE 2. 12. 2015
--

ZADAVATEL: Královéhradecký kraj
Sídlem: Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové
Zástupce: Bc. Lubomír Franc, hejtmán
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:

Aktualizace CDV (ceny dopravního výkonu) v zadávací dokumentaci obsahuje indexaci pohonných hmot podle statistiky ČSÚ a indexaci mezd řidičů polovinou růstu průměrných mezd v ČR. Ostatní náklady neindexuje.

Jakým způsobem bude řešen nárůst nákladů ve veřejné dopravě v případě růstu inflace, která může být v příštích deseti letech nízká, ale také i velmi vysoká, což v této chvíli nelze nijak predikovat.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že je v plné kompetenci dopravce zohlednit v nabídkové ceně nárůst či pokles (inflaci) jednotlivých nákladových položek týkajících se zajištění veřejné služby. V průběhu trvání Smlouvy se Zadavatel zavázal, že bude docházet k navýšení, resp. aktualizaci nákladotvorných položek Odměny v souladu s podmínkami Smlouvy, což dopravci významným způsobem pokrývá inflační navýšení hlavních nákladotvorných položek Odměny dopravce. Zadavatel je přesvědčen, že i přes nastavení některých maximálních položek nabídkové ceny lze zpracovat cenovou nabídku, která zohlední pokrytí rizik plynoucích z případného vlivu inflace na ostatní náklady po celou dobu trvání zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 2:

Dotaz:

Uchazeči je známo, že příslušné ministerstvo jedná se zástupci zaměstnanců a zaměstnavatelů v dopravě o požadavku na úpravu nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „nařízení vlády“).

Z aktuálního znění nařízení vlády v § 3 písm. a) se podává, že pracovní dobou člena osádky autobusu není doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem (dále jen „doba čekání“). Podle § 9a ve spojení s § 28 odst. 3 nařízení vlády činí odměna za dobu čekání nejméně 50 Kč za každou celou hodinu.

Požadovaná změna nařízení vlády může spočívat v tom, že by se doba čekání nově považovala za součást pracovní doby členů osádky autobusu (ať již na základě výslovné či konkludentní právní úpravy) a/nebo že by byla navýšena minimální výše odměny (příp. placena mzda) za dobu čekání. To by mělo dopad nejen na náklady dodavatele na jednotlivé řidiče, ale i na potřebné množství řidičů, kteří by se na plnění veřejné zakázky museli podílet, neboť by řidiči (např. pokud by se doba čekání považovala za pracovní dobu) dříve naplnili své limity pracovních výkonů a dříve by nastupovali na povinné doby odpočinku apod.

V případě, že by se doba čekání považovala za součást pracovní doby, byl by počet řidičů nutný pro zajištění obsluhy jednotlivých oblastí Královehradeckého kraje dle v zadávací dokumentaci uvedených oběhů vyšší o 18 % - 32 % oproti situaci, kdy doba čekání dle nařízení vlády není pracovní dobou (*tazatel dále uvádí příklad možného navýšení nákladů na 1 km v jednotlivých částech Veřejné zakázky*).

Současně zadavatel stanovuje pro každou oblast maximální přípustnou hodnotu položky přímých mezd + sociální a zdravotní pojištění v úrovni 10,50 Kč / km (*dále tazatel uvádí příklad výše průměrné mzdy řidiče v jednotlivých částech Veřejné zakázky a předpoklad výše průměrné mzdy v době zahájení realizace Veřejné zakázky*).

Z výše uvedeného plyne, že uchazeč, který bude chtít dodržet předepsané limity maximální výše osobních nákladů na km, musí uvažovat ve všech oblastech mimo oblast 7 podstatné snížení průměrných mezd řidičů.

Vzhledem k výše uvedenému žádáme zadavatele o zodpovězení těchto dotazů, resp. o poskytnutí následujících dodatečných informací:

- 1) Vycházel zadavatel při stanovení zadávacích podmínek a smluvních podmínek na plnění veřejné zakázky (mj. při stanovení limitu maximálních osobních nákladů atd.) z toho, že doba čekání všech řidičů autobusů, kteří budou plnit veřejnou zakázku, není pracovní dobou a že za ni řidičům autobusu v linkové osobní dopravě náleží dle nařízení vlády odměna (nejméně) ve výši 50 Kč za každou celou hodinu?

Pokud nikoliv, prosíme o sdělení, z jakého jiného právního režimu vztahu doby čekání a pracovní doby řidičů a odměňování za dobu čekání tedy zadavatel při stanovení zadávacích a smluvních podmínek vycházel.

- 2) Jsou zadavatelem určené maximální přípustné hodnoty položky přímých mezd a sociálního a zdravotního pojištění (10,50 Kč / km) stanoveny i s ohledem na výše uvedenou, možnou změnu legislativy / nařízení vlády?
- 3) Bude-li dopravce povinen zahrnout dobu označenou nařízením vlády jako dobu čekání do pracovní doby řidičů, uhradí mu zadavatel zvýšené náklady s tím související (především náklady na mzdu / odměňování řidičů zvýšené o rozdíl oproti odměně za dobu čekání dle nařízení vlády a náklady na nutné navýšení počtu řidičů atd.) nad rámec s dopravcem sjednané ceny / odměny (tj. dojde k navýšení platby zadavatelem oproti ceně / odměně sjednané ve smlouvě)? V jakém rozsahu, jakým způsobem, podle jakého vzorce a na základě jakého právního důvodu (dopravcem nárokovatelný dodatek smlouvy či bez dalšího či již na základě smlouvy na plnění veřejné zakázky či z jiného právního důvodu, zpětně či pouze do budoucna) by k úhradě došlo?
- 4) Zruší-li se a/nebo změní-li se po dni otevírání obálek s nabídkami uchazečů ustanovení nařízení vlády ohledně doby čekání a o odměně za ni tak, že z takového zrušení / změny bude plynout zvýšení nákladů na straně dopravce oproti nákladům, které by měl, kdyby pro všechny řidiče zajišťující plnění veřejné zakázky platila ustanovení nařízení vlády ohledně doby čekání a odměny za ni v dnešním znění nařízení vlády, uhradí zadavatel dopravci zvýšené náklady s tím související (především náklady na mzdu / odměňování řidičů zvýšené o rozdíl oproti odměně za dobu čekání dle nařízení vlády a náklady na nutné navýšení počtu

řidičů atd.) nad rámec s dopravcem sjednané ceny / odměny (tj. dojde k navýšení platby zadavatele oproti ceně / odměně sjednané ve smlouvě)? V jakém rozsahu, jakým způsobem, podle jakého vzorce a na základě jakého právního důvodu (dopravcem nárokovatelný dodatek smlouvy či bez dalšího či již na základě smlouvy na plnění veřejné zakázky či z jiného právního důvodu, zpětně či pouze do budoucna) by k úhradě došlo?

- 5) Dojde-li po dni otevírání obálek s nabídkami uchazečů ke zvýšení právním předpisem stanovené minimální odměny za dobu čekání anebo ke změně (prostřednictvím právního předpisu) odměňování za dobu čekání oproti dnešnímu textu nařízení vlády, která bude fakticky znamenat navýšení osobních nákladů dopravce oproti osobním nákladům, které by měl, kdyby se aplikovala odměna za dobu čekání vyplývající z dnešního textu nařízení vlády, uhradí zadavatel dopravci zvýšené náklady s tím související nad rámec s dopravcem sjednané ceny / odměny (tj. dojde k navýšení platby zadavatele oproti ceně / odměně sjednané ve smlouvě)? V jakém rozsahu, jakým způsobem, podle jakého vzorce a na základě jakého právního důvodu (dopravcem nárokovatelný dodatek smlouvy či bez dalšího či již na základě smlouvy na plnění veřejné zakázky či z jiného právního důvodu, zpětně či pouze do budoucna) by k úhradě došlo?
- 6) Jakým způsobem vykládá zadavatel ustanovení čl. 8.9 smlouvy, kde je uvedeno, že „*pro případ změny právních předpisů majících vliv na náklady Dopravce a zároveň za podmínky, že se příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů.....*“? Ústředním orgánem státní správy je zřejmě uvažováno některé ministerstvo, z žádného legislativního předpisu však nevyplývá povinnost ministerstva či jiného ústředního orgánu státní správy k zavázání se kraji k úhradě nákladů spojených s legislativními změnami, ani současná praxe toto neuvažuje. Jakým způsobem a v jakých případech lze tedy nyní, před podáním nabídek, a případně do budoucna dovodit závazek ústředního orgánu státní správy k úhradě navýšených nákladů? Existuje dnes takový závazek, a pokud ano pro jaké případy? Týká se ustanovení čl. 8. 9 smlouvy změn právních předpisů, které nastanou kdykoli po dni otevírání obálek nebo změn v jiném časovém období?

V případě, že výše uvedenou možnou legislativní změnu zadavatel dosud v zadávacích podmínkách nezohlednil, žádáme zadavatele o adekvátní úpravu stanovených maximálních přípustných hodnot v oblasti přímých mezd + sociálního a zdravotního pojištění a stejně tak maximální výši jednotkové ceny dopravných výkonů dle kategorií vozidel tak, aby uchazeči měli možnost tuto možnou změnu kalkulovat a mohli tak podat reálné nabídky. Dále žádáme zadavatele o úpravu zadávací dokumentace v článku 8. 9 smlouvy tak, aby změnu nákladů vyvolanou změnou legislativy (vč. změny nařízení vlády) zadavatel dopravci uhradil bez dalšího a v plné výši. Žádáme o poskytnutí dodatečné informace, jaké je stanovisko zadavatele k tomuto požadavku.

Odpověď Zadavatele:

Ad 1) Zadavatel odkazuje na § 3 písm. a) nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, podle něžž doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem není pracovní dobou, a z něžž při nastavení zadávacích podmínek Zadavatel vycházel.

Ad 2), 3), 4) a 5) Při přípravě musel Zadavatel nezbytně vycházet ze stávající platné a účinné právní úpravy, v opačném případě by byly zadávací podmínky nastaveny v rozporu s právní úpravou.

V dalším Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám č. 8 ze dne 26. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 58.

Ad 6) 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. 6. Ve vztahu k vymezení ústředních orgánů státní správy odkazuje Zadavatel na Dodatečné informace k zadávacím podmínkám – sada č. 9 ze dne 27. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 6.

Zadavatel dále uvádí, že závazek ústředních správních orgánů k úhradě takto navýšených nákladů dopravci prostřednictvím Zadavatele může, ale také nemusí být výslovně právně upraven (půjde-li např. o politické rozhodnutí, resp. závazek k úhradě v závislosti na možnostech státního rozpočtu nebo alokaci finančních prostředků v rozpočtu příslušného ústředního orgánu státní správy v daném roce, možnostech poskytnutí účelově určených dotací na pokrytí zvýšených nákladů apod.).

Zadavatel dále potvrzuje, že ustanovení čl. 8.9 Návrhu smlouvy se vztahuje i na změnu právních předpisů, které nastanou po dni otevírání obálek.

K žádosti tazatele o úpravu zadávacích podmínek Zadavatel uvádí, že na znění zadávacích podmínek trvá.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 3:

Dotaz:

V případě, že uchazeč není schopen prokázat část kvalifikace, tak má možnost danou kvalifikaci (v tomto případě kilometry) prokázat pomocí subdodavatele, který mu podle Vámi zmíněného § 51 odst. 4 písm. b) může dané kilometry prokázat v návaznosti na smlouvu, kterou uchazeč přiloží k cenové nabídce.

Již zmíněný § 51 odst. 4 písm. b) obsahuje: 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). Dodavatel není oprávněn prostřednictvím subdodavatele prokázat splnění kvalifikace podle § 54 písm. a).

Danou situaci jsme konzultovali s právní firmou a ta nám náš názor (že subdodavatel poskytne jen kilometry, tudíž právo disponovat jeho kilometry) potvrdila. V případě, že by se daná kvalifikace neprokazovala přes subdodavatele, tak by se již nejednalo o subdodávku kvalifikace, poněvadž by daný uchazeč nemohl plnit žádné kilometry z pohledu účastníka. V tomto případě by se z uchazeče stával subdodavatel původnímu subdodavateli.

Tímto Vás tedy žádám o pravdivou informaci ohledně této situace, kterou jste v odpovědi na dotaz ze dne 27. 11. 2015 – Dodatečné informace k zadávacím podmínkám - sada č. 9, konkrétně na odpověď na dotaz č. 4, odpověděli chybně a žádám nápravu ohledně této informace.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel trvá na své odpovědi, uvedené v dodatečné informaci č. 4 poskytnuté v rámci Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 9 ze dne 27. 11. 2015, která je dle Zadavatele správná. Samotný tazatel nerozporuje skutečnost, že subdodavatel je povinen podílet se na plnění Veřejné zakázky alespoň v rozsahu, v jakém subdodavatel prokázal splnění kvalifikace. Zadavatel přitom v bodě 5.5.1 zadávací dokumentace požaduje v rámci technických kvalifikačních předpokladů prokázat, že uchazeč *v posledních 3 letech ke dni podání nabídek provozoval veřejnou linkovou osobní dopravu ve smyslu ustanovení § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě v minimálním objemu stanoveném Zadavatelem*, z čehož vyplývá, že Zadavatel požaduje osvědčit konkrétní **zkušenosti uchazeče** s obdobným plněním jako je předmět Veřejné zakázky, **nikoli prokázání dispozice s věcí či právem**. Bude-li tedy uchazeč využívat k prokázání části kvalifikace subdodavatele, musí se subdodavatel s odkazem na § 51 odst. 4 zákona podílet na plnění Veřejné zakázky alespoň v rozsahu, v jakém subdodavatel prokázal splnění kvalifikace.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 4:

Dotaz:

Uchazeč se domnívá, že zadávací dokumentace nedostatečně řeší otázku parkovacích a odstavných ploch autobusů. Za předpokladu, že ve vybrané oblasti uspěje uchazeč, který doposud v této oblasti nepůsobil a nenajde shodu s provozovatelem autobusového nádraží či stávajícím dopravcem či

případně nenalezne žádný další vhodný prostor k tomuto určený, tak v případě zaparkování vozidla na jakémkoliv místě i tomu neurčenému může docházet např. ke zvýšenému poškozování životního prostředí, zvýšení nájezdových kilometrů z místa parkování do začátku denního výkonu. Uchazeč je přesvědčen, že tento problém se dá aplikovat i na technické zázemí – servisní činnost dílny či myčka vozidel, kde zadavatel požaduje mytí vozidel 1x týdně. Uchazeč se domnívá, že v zadávací dokumentaci měly být upřesněny podmínky o technickém, servisním zázemí, které měly být jednotlivými uchazeči dokladovány v nabídkách např. návrhy smluv či prokázáním vlastnictví.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že je plně v kompetenci uchazeče, jakým způsobem zajistí v dotazu uvedené náležitosti potřebné k provozování veřejné služby v Královéhradeckém kraji. Zadavatel odkazuje na bod 4.1 zadávací dokumentace, ve kterém uvedl, že garantuje začátek a konec oběhů vozidel dle přílohy č. 8 zadávací dokumentace – Specifikace Veřejné zakázky. Zadavatel tak sdělil uchazeči s dostatečným předstihem, v jakých místech bude povinen zajistit parkovací nebo odstavné plochy autobusů a uchazeč si je schopen tento požadavek nacenit v nabídkové ceně.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 5:

Dotaz:

Uchazeč se domnívá, že v zadávací dokumentaci je nedostatečně řešena otázka označníku Zastávek. V případě, že dopravce nebude schopen dohody se správcem (či majitelem) stávajícího označníku, je předpoklad, že dopravce bude muset na své náklady zřídit nový označník zastávek, který bude splňovat požadavky dle přílohy č. 3 ZD Technické a provozní standardy veřejné dopravy? Pokud by tomu tak mělo být, pak není možné v době termínu podání nabídky přesně zahrnout tyto náklady do nabídkové ceny. V případě, že by dopravce měl zajišťovat administrativní část zřizování označníku zastávky je navíc ohrožen i termín, kdy do 4 měsíců od zahájení zajišťování dopravy na vyhraném území musí označníky odpovídat TPS.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že je plně v kompetenci a reálných možnostech uchazeče, aby si veškeré činnosti, které vybranému uchazeči jako správci označníku zastávky budou vyplývat z Přílohy č. 3 Návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje („TPS VD KHK“), zahrnul do nabídkové ceny. Zadavatel v TPS VD KHK uvedl veškeré potřebné informace pro kalkulaci nabídkové ceny uchazeče. Je tedy plně na volbě uchazeče a jeho podnikatelském riziku, zda bude kalkuloval náklady na zajištění vzhledu označníku dle TPS VD KHK jako pořízení nového označníku do majetku uchazeče nebo bude kalkuloval s uzavřením smlouvy se stávajícím majitelem označníku, který tento označník přizpůsobí jednotnému vzhledu dle TPS VD KHK, případně zda bude kalkuloval s kombinací výše uvedených možností.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 6:

Dotaz:

Dotaz k příloze č. 3 Technické a provozní standardy veřejné dopravy, článek 2.1.6. Klimatická a světelná pohoda vozidel.

Jako naprosto nereálný se nám jeví požadavek na měření vnitřní teploty ve vozidle po 60ti sekundách od uzavření dveří. V letních a zimních měsících, je nemožné těchto teplot v požadovaném časovém limitu dosáhnout. Většina autobusových nádraží v KHK, mají v provozním řádu podmínku, že při odbavování cestujících musí být vypnutý motor a nezávislé topení. Díky tomuto požadavku nemůže v letních měsících pracovat klimatizace vozidla a v zimních měsících topení vozidla. Vytápění a chlazení autobusu je možné pouze u nastartovaného vozidla.

Článek 2.1.7. Diskriminující požadavek na šířku zadních dveří 1200 mm zvýhodňuje stávající dopravce, kteří mají ve vozovém parku vozidla s touto šířkou dveří. Pro nástup i výstup kočárku a invalidních vozíků naprosto dostačuje šířka dveří 1000mm. Dopravci, kteří mají ve stávajícím vozovém

parku zánovní vozidla se dveřmi o šířce 1000mm jsou tímto zadáním značně poškozeni. Tento případný požadavek akceptujeme u pořízení nových vozidel.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel odkazuje v plném rozsahu na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 8 ze dne 26. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 82. Zadavatel uvádí, že článek 14.20 Návrhu smlouvy bude uplatněn i v případě, že vozidlo nebude možné dle platného provozního řádu vlastníka autobusového nádraží vytápět resp. chladit.

K dotazu tazatele týkajícímu se šířky zadních dveří Zadavatel uvádí, že při zpracování podmínek na vybavení vozidel dle TPS VD KHK provedl průzkum trhu a prověřoval technické možnosti výrobců vozidel. Proběhlo písemné oslovení dodavatelů vozidel, osobní jednání s několika výrobci, včetně návštěvy veletrhu vozidel. U vozidel kategorie A a B je vyráběná šířka zadních dveří standardně 1 200 mm. U vozidel kategorie C, která jsou vyráběna s různými šířkami zadních dveří, Zadavatel prověřoval požadavek na zachování stejného standardu šířky zadních dveří jako u vozidel kategorie A a B. Dle zjištění Zadavatele je také u kategorie C daná u výrobce možnost volby šířky dveří 1 200 mm. Zadavatel prověřoval i možnosti úpravy menší šířky dveří, než je požadováno v TPS VD KHK u již vyrobených vozidel, a obdržel od výrobce potvrzení, že lze upravit šířku zadních dveří z 1 000 mm na 1 200 mm. Zadavatel z výše uvedených důvodů trvá na požadavku uvedeném v Příloze č. 3 Návrhu smlouvy - TPS VD KHK.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 7:

Dotaz:

V případě právnických osob se přikládá výpis z Obchodního rejstříku. Čím se prokazuje fyzická osoba? Výpisem z Živnostenského rejstříku? Jaké údaje musí být uvedeny v čestném prohlášení u fyzické osoby?

Odpověď Zadavatele:

Z formulace dotazu není zcela zřejmé, k jakému požadavku Zadavatele dotaz směřuje. Za předpokladu, že se dotaz týká prokázání profesního kvalifikačního předpokladu dle § 54 zákona, resp. dle bodu 5.3 písm. a) zadávací dokumentace, příp. požadavku na předložení dokladů subdodavatele v případě prokazování splnění části kvalifikace subdodavatelem dle bodu 5.1 písm. a) zadávací dokumentace, odkazuje Zadavatel na znění § 54 písm. a) zákona, dle kterého dodavatel (příp. ve vztahu k § 51 odst. 4 písm. a) zákona subdodavatel) předloží „výpis z obchodního rejstříku, pokud je v něm zapsán, či výpis z jiné obdobné evidence, pokud je v ní zapsán.“ V případě, že dodavatel (subdodavatel) není zapsán v obchodním rejstříku, předloží v nabídce výpis z jiné obdobné evidence, pokud je v ní zapsán.

Ve vztahu k údajům v čestném prohlášení Zadavatel požaduje uvést takové údaje, na základě kterých bude dodavatel jednoznačně a nezaměnitelně identifikován. V případě podnikajících fyzických osob se obecně uvádí obchodní název (firma) nebo jméno a příjmení, rodné číslo (příp. datum a místo narození, nebylo-li rodné číslo přiděleno), místo podnikání a identifikační číslo, bylo-li přiděleno. U fyzických osob nepodnikatelů se obecně uvádí jméno, příjmení, rodné číslo (příp. datum a místo narození, nebylo-li rodné číslo přiděleno) a bydliště.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 8:

Dotaz:

Může jistinu zaplatit subdodavatel?

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že pojmem „jistina“ míní tazatel požadavek na poskytnutí jistoty dle § 67 zákona, resp. dle bodu 6. zadávací dokumentace. Ustanovení § 67 zákona předpokládá poskytnutí jistoty ze strany uchazeče, když užívá slovní spojení „jistotu poskytne uchazeč“, a to z toho důvodu,

aby bylo zajištěno plnění povinností uchazeče vyplývajících z jeho účasti v zadávacím řízení (viz § 67 odst. 1 zákona).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 9:

Dotaz:

Zadavatel v čl. 4.1 zadávací dokumentace uvádí, že „Zadavatel může uzavřít Smlouvu s jedním vybraným uchazečem i na plnění více částí Veřejné zakázky.“

Znamená výše citovaná věta, že pokud jeden dopravce zvítězí ve více oblastech, pak s takovým dopravcem bude uzavřena pouze jedna smlouva pokrývající všechny dotčené oblasti? Dle názoru uchazeče konstrukce smlouvy obsažené v příloze č. 12 zadávací dokumentace takový postup neumožňuje (není např. jasné, jak by se počítala odměna dopravce dle čl. 8 smlouvy, který nepočítá s tím, že dopravce bude provozovat dopravu ve dvou oblastech za různé ceny).

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

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel uzavře v každé části Veřejné zakázky samostatnou Smlouvu s vybraným uchazečem, a to i v případě, že nabídka vybraného uchazeče bude vybrána jako nejvhodnější ve více částech Veřejné zakázky.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 10:

Dotaz:

V čl. 4.1 zadávací dokumentace zadavatel uvádí, že vybraným uchazečům budou sděleny aktuální časové polohy a trasy spojů pro vytvoření jízdních řádů, které se mohou lišit od předložených rámcových jízdních řádů, a to „v dostatečném předstihu“ před datem účinnosti Smlouvy.

Není jasné, co se ve výše uvedeném ustanovení zadávací dokumentace rozumí dostatečným předstihem. Uchazeč upozorňuje, že pro řádné zpracování a ocenění nabídky je zcela nezbytné, aby dopravce přesně věděl, kolik času na přípravu jízdních řádů bude mít.

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

Odpověď Zadavatele:

Bod 4.1 zadávací dokumentace odkazuje na čl. 4.2 Návrhu smlouvy, ze kterého jasně plyne, že Zadavatel předloží 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 v souladu se Smlouvou později. Nejpozději do dne 1. 10. 2016 (resp. nejpozději do 1 měsíce po oznámení dle předchozí věty, dojde-li v souladu se Smlouvou k zahájení provozu později) pak Zadavatel sdělí dopravci vymezení časových poloh a tras spojů v jízdním řádu platné pro tyto autobusové linky ode dne zahájení provozu.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 11:

Dotaz:

V čl. 4.3.1 zadávací dokumentace se stanoví, že „Realizace plnění bude probíhat do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2026, nedohodnou-li se Zadavatel a vybraný uchazeč jinak.“

Z výše uvedeného ustanovení není jasné, co konkrétně má být předmětem příslušné jiné dohody mezi zadavatelem a vybraným uchazečem, ani na základě jakých podmínek bude taková dohoda s vybraným uchazečem uzavřena.

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

Odpověď Zadavatele:

Termínem „nedohodnou-li se Zadavatel a vybraný uchazeč jinak“ je míněno jiné ujednání smluvních stran, než na jaké dopadá výslovná úprava stanovená v bodě 4.3.1 zadávací dokumentace. V souladu s bodem 4.3.1 zadávací dokumentace a čl. 13.2 Návrhu smlouvy je přitom dopravce povinen plnit Veřejnou zakázku do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2026, nejpozději však do 31. 12. 2026.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 12:

Dotaz:

V čl. 4.3.1 zadávací dokumentace zadavatel uvádí, že nejpozdějším přípustným termínem pro uzavření smlouvy v dílčí části zakázky je den 31. 7. 2018 tak, aby byla realizace plnění příslušné části zakázky zahájena nejpozději v den celostátní změny jízdních řádů vyhlášené Ministerstvem dopravy v prosinci 2018.

Zvýše uvedeného ustanovení vyplývá, že k uzavření smlouvy by mohlo dojít po více než 2,5 letech po podání nabídek. Znamená to, že uchazeči mají být po celou tuto dobu vázáni svými nabídkami? Uchazeč podotýká, že taková doba je zjevně nepřiměřeně dlouhá a klade na uchazeče nepřijatelné riziko.

V této souvislosti zároveň uchazeč upozorňuje, že v souladu s čl. 7.2 zadávací dokumentace a oznámením o zakázce, které zadavatel uveřejnil ve Věstníku veřejných zakázek, činí zadávací lhůta (tj. lhůta, po kterou jsou uchazeči vázáni svými nabídkami) 12 měsíců. Takto stanovená délka zadávací lhůty však nekoresponduje shora uvedenému čl. 4.3.1 zadávací dokumentace, podle kterého může dojít k uzavření smlouvy po více než 2,5 letech po podání nabídek.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu zadávací dokumentace a zveřejněného oznámení o zakázce tak, aby tyto dokumenty byly jednoznačné a ve vzájemném souladu.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že k uzavření Smlouvy dojde v termínu dle bodu 4.3.1 zadávací dokumentace a potvrzuje, že uchazeči budou svými nabídkami vázáni po dobu běhu zadávací lhůty stanovené v délce 12 měsíců (viz bod 7.2 zadávací dokumentace). K uzavření Smlouvy v náhradním termínu dojde pouze z mimořádných, objektivních důvodů, jež Zadavatel nemůže předvídat (např. z důvodu vedení správního řízení před Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 13:

Dotaz:

V čl. 4.3.2 zadávací dokumentace si zadavatel vyhrazuje možnost stanovit vedení vybraných linek zčásti na území sousedního státu. V čl. 4.6 zadávací dokumentace se pak stanoví, že v případě linek vedených na území jiných států je nutná homologace vozidel v souladu s právními předpisy platnými pro území dotčených států.

Ze zadávací dokumentace jasně nevyplývá, zda se možnost částečného vedení linek na území cizích států a s tím související povinnost zahraniční homologace vozidel vztahuje i na ty výběrové oblasti, které s žádným cizím státem nesousedí.

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

Odpověď Zadavatele:

Povinnost homologace vozidel v souladu s právními předpisy platnými pro území cizích států platí v těch částech Veřejné zakázky, u kterých budou vybrané autobusové linky v souladu s platnými jízdními řády vedeny zčásti na území sousedních států.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 14:

Dotaz:

Zadavatel stanovil lhůtu, po kterou mají být uchazeči vázáni svými nabídkami, v délce 12 měsíců.

Ačkoliv dle odborné literatury může zadávací lhůta u otevřených řízení činit maximálně cca 3 až 4 měsíce, zadavatel stanovil délku zadávací lhůty několikanásobně delší. Taková zadávací lhůta je však zjevně nepřiměřeně dlouhá a nezákonná, neboť pro dopravce představuje riziko, které nelze ocenit (viz např. nepředvídatelné náklady na udržování jistoty po celou dobu nepřiměřeně dlouhé zadávací lhůty a další související finanční rizika a nejistoty).

Žádáme, aby zadavatel zkrátil délku zadávací lhůty tak, aby byla přiměřená a v souladu s § 43 ZVZ.

Odpověď Zadavatele:

Zákon nestanovuje minimální či maximální časovou hranici pro délku zadávací lhůty a stejným způsobem tuto otázku interpretuje také odborná literatura. Ustanovení § 43 odst. 1 zákona přitom stanoví, že zadávací lhůtu stanoví zadavatel s ohledem na druh zakázky a předmět veřejné zakázky. S ohledem na charakter veřejné zakázky, její objem a složitost, jakož i s ohledem na specifika předmětu veřejné zakázky, kterým je zajištění dopravní obslužnosti kraje je Zadavatel je přesvědčen, že zadávací lhůtu stanovil v souladu s § 43 odst. 1 zákona.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 15:

Dotaz:

Na celé řadě míst zadávací dokumentace jsou používány pojmy jako „předpokládaný rozsah veřejných služeb" (viz např. čl. 10.2.2 zadávací dokumentace), „referenční rozsah dopravního výkonu" (s malým „r", viz např. čl. 10.2.2 zadávací dokumentace) a „Referenční rozsah dopravního výkonu" (s velkým „R", viz např. příloha č. 5 zadávací dokumentace).

Není jasné, zda shora uvedené pojmy jsou, nebo nejsou obsahově totožné. Zejména není jasné, jak má být chápán termín „předpokládaný rozsah veřejných služeb", když předpokládaná hodnota zakázky byla zadavatelem stanovena na základě maximálního počtu požadovaných kilometrů. Znamená i „předpokládaný rozsah veřejných služeb" právě tento maximální počet požadovaných kilometrů, tj. nikoliv referenční rozsah dopravního výkonu?

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

Odpověď Zadavatele:

Pojem předpokládaný rozsah veřejných služeb odpovídá pojmu referenční rozsah dopravního výkonu (bez ohledu na velikost prvního písmena), nebo referenční rozsah plnění Veřejné zakázky ke dni zpracování zadávacích podmínek. Předpokládaný rozsah veřejných služeb je tedy nezbytné chápat jako Zadavatelem předpokládaný objem dopravcem poskytnutých veřejných služeb v průběhu plnění Veřejné zakázky, resp. Zadavatelem předpokládaný dopravní výkon pro příslušnou kategorii vozidla uvedený v zadávacích podmínkách (viz příloha č. 8 zadávací dokumentace – Specifikace Veřejné zakázky). Maximální počet požadovaných kilometrů představuje referenční/předpokládaný rozsah plnění Veřejné zakázky, navýšený o 15 % (viz bod 4.1 zadávací dokumentace).

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 16:

Dotaz:

V souladu s čl. 6.5 smlouvy bude objednatel provádět kontrolu plnění povinnosti dopravce týkajících se maximálního průměrného stáří vozového parku jedenkrát ročně, vždy nejpozději do uplynutí třetího měsíce následujícího kalendářního roku.

Podle čl. 6.11 smlouvy je objednatel oprávněn kdykoli v průběhu poskytování veřejné služby dle smlouvy ověřit, zda dopravce využívá pro poskytování veřejné služby vozidla, která splňují technické podmínky vymezené v člancích 6.1 až 6.6 smlouvy.

Shora uvedená ustanovení jsou ve vzájemném rozporu, pokud jde o otázku četnosti a termínu kontrol průměrného stáří vozového parku prováděných objednatelem. Konkrétně není jasné, zda je objednatel oprávněn kontrolovat průměrné stáří vozového parku jednou nebo i vícekrát během téhož kalendářního roku a zda tato kontrola může být provedena i v jiném termínu než do uplynutí třetího měsíce následujícího kalendářního roku. Zaváže se objednatel k provádění konkrétního počtu kontrol, nebo budou tyto kontroly objednatelem prováděny zcela selektivně?

Žádáme o vysvětlení výše uvedené nejasnosti a o úpravu smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, kdy a s jakou frekvencí budou probíhat kontroly průměrného stáří vozového parku dopravce.

Odpověď Zadavatele:

Články 6.5 a 6.11 Návrhu smlouvy nejsou ve vzájemném rozporu – z obsahu Návrhu smlouvy je zřejmé, že čl. 6.5 je v poměru speciality k obecnému ustanovení 6.11 Návrhu smlouvy. Zadavatel bude ve vztahu ke kontrole povinností stanovených v čl. 6.5 Návrhu smlouvy postupovat v souladu s čl. 6.5 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 17:

Dotaz:

Podle čl. 12.2 smlouvy je objednatel oprávněn kdykoliv v průběhu plnění smlouvy změnit nebo upravit technické a provozní standardy způsobem, který nebude pro dopravce znamenat výrazný náklad oproti nabídkové ceně. Dle čl. 12.3 smlouvy je dopravce povinen takovou změnu či úpravu technických a provozních standardů akceptovat.

Shora uvedené ustanovení představuje pro dopravce nepřijatelné riziko, neboť nelze předvídat, jaké změny technických a provozních standardů a v jakém množství (resp. jak často) bude objednatel během doby trvání smlouvy požadovat. Zároveň není vůbec jasné, co se rozumí pod pojmem „výrazný náklad“. Pokud bude objednatel požadovat změnu znamenající výrazný náklad pro dopravce, uhradí objednatel dopravci tento náklad v plné výši? Uvedené nejasnosti znemožňují řádné ocenění nabídky dopravce.

Žádáme o odstranění uvedených nejasností a o úpravu čl. 12 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, jaké konkrétní změny technických a provozních standardů bude objednatel oprávněn požadovat a, pokud se objednatel nezaváže tyto náklady hradit v plné výši, jak mají dopravci náklady na provedení těchto změn ve svých nabídkách ocenit.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v příloze č. 3 Návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (TPS VD KHK), stanovil minimální technické standardy vozidel a jiné technické požadavky na plnění Veřejné zakázky. Zároveň však musel Zadavatel předem předpokládat, a tudíž i zohlednit a upravit, že v průběhu plnění Smlouvy (tj. 10 let) může dojít k vývoji technických parametrů, právního prostředí, ke změně standardů dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě, apod., přičemž Zadavatel má nezpochybnitelné právo pro cestující veřejnost zajistit odpovídající dopravní obslužnost a zlepšit kvalitu služeb poskytovaných cestujícím dle aktuálních technických vymožeností a právního prostředí. Zároveň si je vědom, že změny či úpravy TPS VD KHK

může provádět pouze v mezích § 82 odst. 7 zákona, tj. může provést pouze takové změny, které nebudou představovat změny podstatné. V tomto smyslu je třeba také chápat pojem „výrazný náklad“ oproti nabídkové ceně, tzn. půjde o takové úpravy nebo změny, které nebudou představovat podstatnou změnu Smlouvy a které nebudou pro dopravce znamenat nepřiměřený finanční zásah, jdoucí nad rámec běžného podnikatelského rizika.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 18:

Dotaz:

V souladu s čl. 12.19 smlouvy je dopravce povinen zajistit plnění veřejné služby v den stávky nebo výluky v plném rozsahu vlastními vozidly nebo prostřednictvím náhradních dopravců, jinak bude dopravce objednateli povinen zaplatit smluvní pokutu dle čl. 14.16 smlouvy a nahradit veškerou škodu či jinou újmu.

Shora uvedené ustanovení představuje pro dopravce nepřijatelné a neocenitelné riziko, neboť dopravce nemůže nést odpovědnost za situaci, kdy z důvodu stávky či výluky objektivně nebude možné dopravní výkony dle smlouvy plnit. Skutečně zadavatel požaduje, aby byl dopravce povinen zajistit plnění veřejné služby v den stávky nebo výluky v plném rozsahu i v případě vyhlášení např. generální či oborové stávky, tj. v situaci, kdy důvody stávky jsou zcela mimo kontrolu dopravce a kdy objektivně nejsou k dispozici žádní řidiči (či pracovníci jiných profesí), kteří by s vozidly dopravce jezdili? V této souvislosti uchazeč upozorňuje, že se v současnosti stupňují úvahy o stávce řidičů celonárodního rozsahu z důvodu nízkých platů řidičů autobusů, kteří jezdí na linkách veřejné dopravy objednaných krajů (viz např. článek „Řidiči autobusů začínají připravovat stávku“ ze dne 13. 11. 2015 uveřejněný na webu <http://www.novinky.cz/ekonomika/386361-ridici-autobusu-zacinaji-pripravovat-stavku.html>).

Zvýše uvedených důvodů žádáme o vypuštění čl. 12.19 a čl. 14.16 ze smlouvy.

Odpověď Zadavatele:

Vzhledem k tomu, že Zadavatel má povinnost zajistit dopravní obslužnost na území své působnosti, trvá na znění čl. 12.19 a 14.16 Návrhu smlouvy.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 19:

Dotaz:

Podle čl. 13.8 písm. g) smlouvy je objednatel oprávněn vypovědět smlouvu v případě, že je s dopravcem zahájeno insolvenční řízení podle zákona č. 182/2006 Sb., insolvenční zákon.

Uchazeč se ptá, jak bude postupováno, když bude vůči dopravci podán zjevně neodůvodněný (šikanózní) insolvenční návrh? Vypoví objednatel smlouvu i v takovém případě?

Žádáme o vysvětlení uvedené nejasnosti a o úpravu čl. 13.8 smlouvy tak, aby bylo jednoznačné, že objednatel není oprávněn smlouvu vypovědět, pokud bude s dopravcem zahájeno insolvenční řízení na základě zjevně neodůvodněného návrhu.

Odpověď Zadavatele:

Ustanovení čl. 13.8 písm. g) Návrhu smlouvy stanovuje pouze oprávnění Zadavatele vypovědět Smlouvu v případě zahájení insolvenčního řízení s dopravcem podle zákona č. 182/2006 Sb., insolvenční zákon. Zadavatel pro vyloučení pochybností dodává, že nemá zájem na předčasném ukončení Smlouvy v případě neopodstatněných či jinak neodůvodněných skutečností souvisejících s plněním Smlouvy ze strany dopravce.

Znění dodatečné informace k zadávacím podmínkám č. 20:

Dotaz:

V souladu s čl. 14.24 smlouvy je dopravce povinen uhradit smluvní pokuty do 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy, kterou dopravci na základě zjištěného porušení příslušného ustanovení smlouvy zašle objednatel.

Uvedené ustanovení je v rozporu s čl. 8.5 smlouvy, podle kterého se smluvní pokuty mají odčítat od odměny dopravce, tj. nemají být hrazeny separátně na základě výzvy objednatele.

Žádáme o odstranění uvedeného rozporu ve smlouvě.

Odpověď Zadavatele:

Zadavatel v plném rozsahu odkazuje na znění Dodatečných informací k zadávacím podmínkám – sada č. 8 ze dne 26. 11. 2015, konkrétně na dodatečnou informaci č. 53, odpověď „Ad 3)“. Zadavatel tedy opakovaně potvrzuje, že smluvní pokuty se v souladu s čl. 14.24 Návrhu smlouvy hradí primárně zvlášť. Teprve v případě, že smluvní pokuta nebude ve stanovené lhůtě uhrazena, stává se splatnou pohledávkou vzniklou z neuhrazené smluvní pokuty, na níž dopadá čl. 8.5 Návrhu smlouvy.

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