



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

11.12.2018 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 3

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

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

Spisová značka zadavatele: **KHKAD1018**

Evid. číslo veřejné zakázky: **Z2018-037822**

(dále jen „*veřejná zakázka*“)

ZADAVATEL:

Královéhradecký kraj

se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, Česká republika

IČO: 70889546

(dále jen „*zadavatel*“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „*zástupce*“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon*“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Vztah k ZD - ZD, bod 10.6.3. a Závazný text návrhu smlouvy bod 12.22.

Zadavatel v rámci hodnotícího kritéria Kvalita, vybavení a služby stanovil jako podkritérium s vahou 20% Zkušenost odborného personálu podílejícího se na plnění Veřejné zakázky. Ustanovení § 116 odst. 2 písm. e) zákona o zadávání veřejných zakázek umožňuje jako kritérium kvality stanovit zkušenost osob, které se mají přímo podílet na plnění veřejné zakázky v případě, že na úroveň plnění má významný dopad kvalita těchto osob. Zadavatel zamýšlí hodnotit kvalitu odborného personálu u Směnového dispečera, Specialisty informačních a odbavovacích systémů a technologa dopravy a to v rozsahu 0-360 měsíců (tj. 0-30 let). Současně podle návrhu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje je dopravce povinen podílet realizační tým shodný s tím, který uvede do své nabídky a vyměnit jejího člena může dopravce pouze se souhlasem Zadavatele a to pouze za osobu se shodnou praxí.

Uchazeč uvádí, že požadované hodnotící kritérium je dle jeho názoru užito v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek, když není naplněna podmínka, aby na úroveň plnění měl významný dopad kvalita hodnocených osob. Na zajištění dopravní obslužnosti se podílí řada osob, jejichž kvalita může sama o sobě ovlivnit úroveň plnění. Současně nelze v žádném případě dovodit, že kvalita poskytované služby bude vyšší, pokud bude dopravce disponovat směnovým dispečerem, specialistou informačních a odbavovacích systémů a technologem dopravy s praxí 5 let a s praxí 30 let. Naopak, např. v případě specialisty informačních a odbavovacích lze na základě velmi rychlého rozvoje výpočetní techniky hovořit o tom, že technik s praxí 5-10 let pravděpodobně bude kvalitnější než technik s praxí 30 let. Uchazeč je tedy přesvědčen, že schází jakákoliv přímá úměra mezi takto stanoveným rozmezím délky praxe a kvalitou plnění. Uchazeč také odkazuje na rozhodovací praxi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, konkrétně na rozhodnutí sp. zn. S857/2014 ze dne 16.12.2014, ve kterém v odstavci 30 uvedl „S přibývajícimi lety praxe nemusí nutně přibývat také zkušenosti a dovednosti osoby, která praxi získala. Je naopak možné, že s narůstající délkou praxe může osoba vykonávající předmětnou činnost považovat výkon své práce za určitou rutinu, přičemž nelze s jistotou tvrdit, že lze zlepšovat své schopnosti a zkušenosti „donekonečna“. S tímto tvrzením se (ve vztahu k poskytování právních služeb) ztotožnil i Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí sp. zn. 9 Afs 37/2011 ze dne 7. 12. 2011, kde souhlasil s názorem Úřadu (a také Krajského soudu v Brně), že „samotná délka praxe ještě nezaručuje zvýšenou odbornost a erudovanost advokáta, a v této souvislosti upozornil na obecný jev tzv. „zkostnatění“, který může s přibývajícimi délkou výkonu praxe hrozit v jakékoli profesi.“ Není tedy nutně pravdou, že delší praxe v oboru zaručuje vždy lepší zkušenosti a odbornost osoby v jakémkoli povolání...“

Nepřiměřenost výše uvedeného hodnotícího kritéria vyvstává o to více, čím zadavatel neumožňuje výměnu člena realizačního týmu bez souhlasu zadavatele, resp. stanovuje povinnost ho nahradit osobou se stejnou délkou praxe. Zadavatel tedy takto zasahuje do pracovněprávních vztahu dopravce, kdy mu neumožňuje bez jeho souhlasu propustit zaměstnance ani v případě, kdy by byly třeba dány důvody pro okamžité zrušení pracovního poměru, a současně jej zcela nepřiměřeně omezuje ve výběru nového zaměstnance. Pokud by totiž uchazeč v době nabídky zaměstnával na hodnocených pozicích osoby s délkou praxe 30 let, fakticky by musel buď podstoupit riziko, že pokud během plnění smlouvy tyto osoby u dopravce skončí (z jakéhokoliv důvodu, výpověď, úmrtí, odchod do důchodu, ztráta pracovní způsobilosti atd.), bude dopravce muset hledat na pracovním trhu osoby se stejnou délkou praxe. Druhou možností je tyto osoby ještě před podáním nabídky propustit a nahradit je osobami s praxí kratší, tak aby nebyl pro dobu plnění smlouvy natolik limitován požadavky na jejich nástupce. Z výše uvedeného je evidentní naprostá nepřiměřenost stanoveného hodnotícího kritéria i jeho smluvního zajištění.

Uchazeč tedy žádá o změnu zadávacího dokumentace a návrhu Smlouvy v části týkající se realizačního týmu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat. Zadavatel považuje stanovená hodnotící kritéria kvality za souladná se zákonem.

Zadavatel je na základě vlastních zkušeností přesvědčen, že praxe požadovaného odborného personálu výrazně ovlivňuje kvalitu poskytovaných služeb v oblasti organizace a zajištění veřejných služeb spočívajících v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou. Zadavatel má v současné době uzavřeno na obdobný předmět plnění celkem 12 smluv s dopravci, na základě čehož nabyl zkušenost, že obsazení těchto pozic osobami bez praxe nebo s minimální praxí se výrazně projeví v řádném plnění těchto smluv, a to např. ve velkém počtu neodjetých spojů.

Zadavatel nesouhlasí s tvrzením žadatele, že zadavatel zasahuje do personální otázky účastníka zadávacího řízení. Zadavatel pouze požaduje garantovat minimálně nabídnutou kvalitu služeb po celou dobu plnění veřejné zakázky, tj. v tomto případě určitou minimální délkou praxe u zadavatelem požadovaného odborného personálu podílejícího se na plnění veřejné zakázky. Samotná účastníkem zadávacího řízení nabídnutá délka praxe odborného personálu je obchodním rizikem každého účastníka zadávacího řízení, který v tomto případě zvažuje jím nabídnutou hodnotu délky praxe odborného personálu, kterou je schopen garantovat ke dni podání nabídky na veřejnou zakázku a v průběhu celé doby plnění veřejné zakázky.

Zakotvení délky praxe odborného personálu nabídnuté účastníkem zadávacího řízení v nabídce do smlouvy a úprava postupu nahrazení takového odborného personálu je zcela logickou návazností, neboť v opačném případě by nebyla zajištěna garance účastníkem zadávacího řízení v nabídce nabízených hodnot po celou dobu plnění veřejné zakázky.

Zadavatel v rámci dotazu žadatele dále informuje, že ze zadávací dokumentace vyplývá, že uvedené hodnocené rozmezí 0-360 měsíců se vztahuje na celkovou hodnotu odborné praxe všech členů realizačního týmu, přičemž jak vyplývá z Přílohy č. 13 zadávací dokumentace -

Závazný nástroj (dále jen „**závazný nástroj**“) listu „5a_Kvalita, vybavení, služby“ u jednotlivých členů realizačního týmu je pro hodnocení relevantní délka praxe pouze v rozsahu 0-120 měsíců. Dodavatel tedy v závazném nástroji pro účely hodnocení vyplní u jednotlivých členů realizačního týmu délku praxe v rozsahu hodnot 0-120 měsíců, přičemž vložení jiné hodnoty délky praxe se příslušná buňka závazného nástroje podbarví červenou barvou, čímž vyjadřuje vložení chybné hodnoty délky praxe.

2)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 4.23

V bodě 4.23 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „Aby byl Objednatel schopný efektivně koordinovat dopravu ve Výběrové oblasti, je Dopravce povinen kdykoliv poskytnout Objednateli na jeho žádost úplné a přesné informace o dopravě (mimo cenových informací), které mohou mít vliv na zajištění dopravní obslužnosti na území Královéhradeckého kraje, včetně informací o zajišťování dopravní obslužnosti obcí v jejich územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti ve Výběrové oblasti, a dále včetně informací o provozování zvláštní linkové dopravy či příležitostné osobní dopravy a informací o dopravních výkonech a počtech přepravených cestujících na jednotlivých Spojích, a to nejpozději do 15 dnů od doručení žádosti Objednatele, ledaže Dopravce neobdržel případně vyžadovaný souhlas ke sdělení těchto informací vyplývajících z jeho závazku mlčenlivosti s jiným objednatel dopravní obslužnosti. Dopravce je povinen Objednateli poskytnout informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách, přičemž Objednatel zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Objednatel však je oprávněn dodavatelům poskytnout příslušné informace k přípravě nabídky, přičemž zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízděm, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem této Smlouvy, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel.“

Uchazeč se domnívá, že skutečnosti, které požaduje Zadavatel jsou mnohdy součástí obchodního tajemství. Z tohoto důvodu nevidí uchazeč jediný důvod proč poskytovat Zadavateli informace i o dopravách, které provádí na své komerční riziko.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že s ohledem na jím získané zkušenosti má za to, že doprava, která je dopravcem poskytována pro jiný subjekt, případně na komerční riziko, má/může mít často vliv na zajištění dopravní obslužnosti na území Královéhradeckého kraje. Zadavatel na základě takto stanoveného požadavku pouze požaduje, aby dopravce zadavatele o tomto riziku informoval. Zadavatel takto stanoveným požadavkem nemá v úmyslu ovlivňovat aktivity, které na zajištění dopravní obslužnosti na území Královéhradeckého kraje nemají vliv. Zadavatel uvádí, že

předmětné ustanovení návrhu smlouvy rovněž obsahuje důvody, dle kterých není dopravce povinen plnit, a to pokud „neobdržel případně vyžadovaný souhlas ke sdělení těchto informací vyplývajících z jeho závazku mlčenlivosti s jiným objednatelem dopravní obslužnosti.“ Zadavatel dále uvádí, že v předmětném ustanovení návrhu smlouvy je rovněž zakotvena povinnost objednatele zajistit legitimní ochranu důvěrných obchodních informací.

Nad vše výše uvedené zadavatel dále uvádí, že předmětné ustanovení je obligatorním ustanovením vyplývajícím z článku 4 odst. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (Text s významem pro EHP).

3)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 5.6

V bodě 5.6 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „Požadavek na změny v počtu Základních vozidel nebo Cyklozařízení Objednatel oznámí Dopravci nejméně 7 měsíců před účinností požadované změny počtu Základních vozidel nebo Cyklozařízení, nedohodnou-li se strany na kratší lhůtě. Dopravce je povinen na takové změny reagovat a zajistit potřebný počet Základních vozidel tak, aby byl schopen vypravit a provozovat Základní vozidla v požadovaném počtu a standardu.“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že v současné době díky naplněnosti výrobních kapacit výrobců je dodací lhůta vozidel minimálně 9 měsíců. Z tohoto důvodu požadujeme prodloužení lhůty na 9 měsíců.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že dle jemu dostupných informací má za to, že lhůta 7 měsíců je adekvátní a plně v souladu s informacemi poskytnutými zadavateli výrobcí vozidel.

Zadavatel v této souvislosti odkazuje na článek 5.6 návrhu smlouvy, ve kterém je rovněž uvedeno, že: „Objednatel je však oprávněn požadovat pouze takové změny počtu Základních vozidel Dopravce pro příslušnou Výběrovou oblast, jež budou představovat změnu odpovídající navýšení a/nebo snížení počtu Základních vozidel v průběhu jednoho Dopravního roku nejvýše **o 3 Základní vozidla** [...]“ V průběhu jednoho dopravního roku se tak může jednat o navýšení maximálně 3 základních vozidel.

Zadavatel dále navíc uvádí, že termín zahájení plnění veřejné zakázky má nastat až v roce 2020.

4)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 6.5

V bodě 6.5. Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „Dopravce je současně povinen po dobu platnosti této Smlouvy zajistit, aby průměrné stáří Základních vozidel, jimiž poskytuje Veřejné služby, v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy nepřesáhlo 6 let. Jestliže Dopravce bude poskytovat Veřejné služby od Zahájení provozu po celou dobu plnění Veřejné služby pouze Základními vozidly, která byla při Zahájení provozu nová, nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití Provozní zálohy, nesmí průměrné stáří Základních vozidel, jimiž poskytuje Veřejné služby, v žádném kalendářním měsíci plnění Smlouvy přesáhnout 11 let. V případě obnovy Vozového parku však Dopravce nesmí Základní vozidlo nahradit vozidlem starším. Kontrolu plnění povinnosti Dopravce dle tohoto článku za příslušný kalendářní měsíc bude Objednatel provádět v rámci Vyúčtování, a to zejména na základě údajů vyplývajících z výkazu Evidence vozidel za předchozí kalendářní měsíc předkládané Dopravcem v souladu s článkem 8.15 této Smlouvy.“

Uchazeč z praktických zkušeností ví, že tento požadavek je často obtížné naplnit. Například v případě havárie či zničení vozidla je mnohdy ekonomicky výhodnější a časově méně náročné nahradit základní vozidlo, vozidlem starším. To vše v souladu s požadovanými technickými a provozními standard. Uchazeč žádá o přehodnocení tohoto požadavku.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že tento jednotný požadavek stanovil s ohledem na zajištění kvality služeb poskytovaných cestujícím. Účastník zadávacího řízení musí disponovat takovým vozovým parkem, aby byl schopen zajistit požadované průměrné stáří základních vozidel. Účastník zadávacího řízení je oprávněn si tento požadavek zadavatele a toto riziko (rezervní počet vozidel) ocenit v nabídkové ceně.

5)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 12.18

V bodě 12.18 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „V případě, že Dopravce obdrží informaci, že bude v určitý den vyhlášena stávka nebo výluka dle zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, ve znění pozdějších předpisů, nebo dle článku 27 usnesení č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod, kterou bude či může být dotčeno plnění této Smlouvy, je Dopravce povinen o této skutečnosti bezodkladně informovat Objednatele. Dopravce je povinen minimalizovat dopady stávky nebo výluky na plnění této Smlouvy a současně je povinen

postupovat při řešení situace v maximální součinnosti s Objednatelem. Dopravce je povinen zajistit plnění Veřejné služby v den stávky nebo výluky v plném rozsahu vlastními vozidly z Vozového parku nebo prostřednictvím náhradních dopravců. V opačném případě odpovídá Dopravce Objednateli v soudu s touto Smlouvou, zejména v souladu s jejím článkem 14, jakož i za veškerou škodu či jinou újmu, a to včetně újmy nemajetkové. To neplatí v případě, kdy Dopravce v souladu s ustanovením 14.3 této Smlouvy prokáže, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení tohoto ustanovení zabránil.“

V předposlední větě je uvedeno slovo v soudu, předpokládáme, že správně má být v souladu.“

Odpověď:

Zadavatel tímto potvrzuje závěr dotazu žadatele a uvádí, že se v tomto případě jedná o zcela zjevnou chybu v psaní, a to s ohledem na další text uvedený v předmětném ustanovení a celkový význam předmětné věty.

Zadavatel dodavatele informuje, že tato zcela zjevná chyba v psaní bude v návrzích smluv opravena před uzavřením těchto smluv na veřejné zakázky s vybranými dodavateli.

6)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 12.22

V bodě 12.22 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „Členy realizačního týmu Dopravce lze vyměnit pouze s předchozím písemným souhlasem Objednatele, který může být dán výlučně za předpokladu, že tyto osoby budou nahrazeny osobami splňujícími kvalifikaci, tj. délku praxe v příslušné oblasti dle nabídky Dopravce podané do Zadávacího řízení, ve stejném rozsahu jako nahrazované osoby. Objednatel se zavazuje, že nebude svůj souhlas bezdůvodně odpírat.“

Takto stanovený požadavek bude obtížné realizovat. Když pomíneme, že neexistuje přímí vztah mezi délkou praxe a kvalitou vykonávané práce, tak může dojít například k úmrtí či odchodu zaměstnance s dlouhou délkou praxe. Uchazeč zajistí stejně kvalitního pracovníka, ale s menší praxí a nebude ho tak možné nahradit. Navíc pravomoc Objednatele schvalovat tohoto člověka, a to i přes to, že ho například nebude vůbec znát, je z našeho pohledu problematická.“

Odpověď:

Zadavatel v rámci tohoto dotazu žadatele odkazuje na Odpověď poskytnutou v rámci Dotazu č. 1 tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace č. 3.

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat. Zadavatel považuje stanovená hodnotící kritéria kvality za souladná se zákonem.

Zadavatel je na základě vlastních zkušeností přesvědčen, že praxe požadovaného odborného personálu výrazně ovlivňuje kvalitu poskytovaných služeb v oblasti organizace a zajištění veřejných služeb spočívajících v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou. Zadavatel má v současné době uzavřeno na obdobný předmět plnění celkem 12 smluv s dopravci, na základě čehož nabyl zkušenost, že obsazení těchto pozic osobami bez praxe nebo s minimální praxí se výrazně projevilo v řádném plnění těchto smluv, a to např. ve velkém počtu neodjetých spojů.

Zadavatel nesouhlasí s tvrzením žadatele, že zadavatel zasahuje do personální otázky účastníka zadávacího řízení. Zadavatel pouze požaduje garantovat minimálně nabídnutou kvalitu služeb po celou dobu plnění veřejné zakázky, tj. v tomto případě určitou minimální délkou praxe u zadavatelem požadovaného odborného personálu podílejícího se na plnění veřejné zakázky. Samotná účastníkem zadávacího řízení nabídnutá délka praxe odborného personálu je obchodním rizikem každého účastníka zadávacího řízení, který v tomto případě zváží jím nabídnutou hodnotu délky praxe odborného personálu, kterou je schopen garantovat ke dni podání nabídky na veřejnou zakázku a v průběhu celé doby plnění veřejné zakázky.

Zakotvení délky praxe odborného personálu nabídnuté účastníkem zadávacího řízení v nabídce do smlouvy a úprava postupu nahrazení takového odborného personálu je zcela logickou návazností, neboť v opačném případě by nebyla zajištěna garance účastníkem zadávacího řízení v nabídce nabízených hodnot po celou dobu plnění veřejné zakázky.

Zadavatel v rámci dotazu žadatele dále informuje, že ze zadávací dokumentace vyplývá, že uvedené hodnocené rozmezí 0-360 měsíců se vztahuje na celkovou hodnotu odborné praxe všech členů realizačního týmu, přičemž jak vyplývá z Přílohy č. 13 zadávací dokumentace - Závazný nástroj (dále jen „**závazný nástroj**“) listu „5a_Kvalita, vybavení, služby“ u jednotlivých členů realizačního týmu je pro hodnocení relevantní délka praxe pouze v rozsahu 0-120 měsíců. Dodavatel tedy v závazném nástroji pro účely hodnocení vyplní u jednotlivých členů realizačního týmu délku praxe v rozsahu hodnot 0-120 měsíců, přičemž vložení jiné hodnoty délky praxe se příslušná buňka závazného nástroje podbarví červenou barvou, čímž vyjadřuje vložení chybné hodnoty délky praxe.

7)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Závazný text návrhu smlouvy, bod 13.6.

V bodě 13.6. Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí „f) v případě, že Dopravce neoprávněně v kterémkoliv dni doby plnění Veřejné služby přerušil, omezil či ke stanovenému termínu nezahájil provoz na Spojích v kilometrickém objemu nejméně na 0,10 % km z Referenčního rozsahu dopravního výkonu nebo v libovolný den neodjede či nevykoná dopravní výkon v souhrnu přesahující 1000 km, které byl podle této Smlouvy povinen vykonat, nebo v kterémkoliv týdnu doby plnění Veřejné služby přerušil, omezil či ke stanovenému termínu nezahájil provoz na

Spojích v kilometrickém objemu nejméně na 0,15 % km z Referenčního rozsahu dopravního výkonu nebo v libovolný týden neodjede či nevykoná dopravní výkon v souhrnu přesahující 1500 km, které byl podle této Smlouvy povinen vykonat; to neplatí v případech, kdy je plnění povinností Dopravce po právní či faktické stránce nemožné;“

Dle Uchazeče se jedná o velmi nízko stanovenou hranici. Zároveň upozorňujeme na to, že každá oblast je jinak velká a má jiné provozní charakteristiky a takto paušálně stanovený požadavek je dle našeho názoru nespravedlivý.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že dané limitní hodnoty stanovil s ohledem na zajištění kvality služeb poskytovaných dopravcem. Překročení těchto limitních hodnot je pro zadavatele nepřijatelné. Žadatelem uváděné rozdílné riziko vztahující se k rozdílným referenčním rozsahům jednotlivých částí veřejné zakázky a plynoucí z tohoto požadavku zadavatele, je účastník zadávacího řízení oprávněn nacenit v rámci nabídkové ceny. Zadavatel ve vztahu k tomuto uvádí, že i maximální výše nabídkové ceny se v jednotlivých částech veřejné zakázky liší, a to právě také z důvodu rozdílných rizik v jednotlivých částech veřejné zakázky. Zadavatel k tomuto dále navíc uvádí, že každá část veřejné zakázky představuje samostatný postup zadávání příslušné části veřejné zakázky.

Zadavatel dále uvádí, že jím stanovenou podmínku považuje za reálnou, neboť z jeho zkušeností vyplývá, že u současných dopravců zajišťujících poskytování veřejných služeb spočívajících v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě nedochází k takto výraznému neplnění smluv. Zadavatel závěrem uvádí, že je plně na obchodním uvážení a rozhodnutí jednotlivého dodavatele, na kterou část veřejné zakázky podá nabídku a jak velké riziko je schopen v tomto ohledu akceptovat.

8)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Příloha č. 2 smlouvy – pravidla cenové aktualizace

Zadavatel uvádí „V případě první cenové aktualizace, kdy je podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku, a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného Objednatelem vyšší než hodnota 1,01 dochází ke změně výše údržbových variabilních nákladů dle následujícího vzorce. V dalších letech r, kdy je podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců kalendářního roku r-1, a průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců kalendářního roku r-2 vyšší než hodnota 1,01 dochází ke změně výše údržbových variabilních nákladů dle následujícího vzorce. Ve všech ostatních případech je nová výše ostatních variabilních nákladů beze změny.

$$UNvarakt = UNvarých \cdot (s - 0,01)''$$

A dále „Ostatních variabilní náklady V případě, kdy je podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku, a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného Objednatelem vyšší než hodnota 1,1 dochází ke změně výše údržbových variabilních nákladů dle následujícího vzorce. Ve všech ostatních případech je nová výše ostatních variabilních nákladů beze změny.

$$ONvarakt = ONvarých \cdot (s - 0,1)''$$

Uchazeč se dotazuje jakým způsobem Zadavatel dospěl ke konstantám 0,01 a 0,1? Takto nastavená indexace povede k ekonomické neudržitelnosti smlouvy, kdy Zadavatel požaduje, aby se dle ní zajišťovala dopravní obslužnost na 10 let. Nastavení indexace tímto způsobem uvede předmětnou smlouvu do ekonomické nerovnováhy a může dojít k tomu, že po několika málo letech nebude pro Uchazeče trvale ekonomicky udržitelné podle této smlouvy jezdit.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel stanovil způsob indexace a uvedené hodnoty s ohledem na své zkušenosti a rozbor vývoje jednotlivých položek, a to způsobem, kterým se v maximální míře snaží minimalizovat rizika ve skokovém navýšení některých položek. Zbývající riziko plynoucí ze smlouvy má být účastník zadávacího řízení schopný nacenit na základě svých vlastních zkušeností s vývojem jednotlivých položek a predikcí vývoje v následujících letech, tj. po dobu plnění veřejné zakázky. Zadavatel ve vztahu k tomuto dále navíc odkazuje na článek 13.5 návrhu smlouvy a tam upravenou možnost výpovědi smlouvy ze strany dopravce.

9)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Příloha č. 3 smlouvy – Technické a provozní standardy

Na straně 33 Zadavatel uvádí „Měření teploty bude při kontrolách ze strany Objednatele prováděno kalibrovaným měřidlem, a to nejdříve po uplynutí 60 sekund od zavření všech dveří Základního vozidla, přičemž následně budou zohledněny případné odchylky měřidla. Měření může probíhat v jednom ze dvou měřících bodů, přičemž první bod měření bude umístěn mezi prvními a druhými dveřmi v uličce ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou a druhý bod bude umístěn nad poslední nápravou v uličce ve výšce nejméně 750 mm nad podlahou. V případě otevření jakýchkoliv dveří déle jak 60 sekund z důvodu vyššího počtu nastupujících nebo vystupujících cestujících v Zastávce, nebude Objednatel v následujícím mezi zastávkovým úseku provádět kontrolní měření teploty.“

Z praktických zkušeností Zadavatele je patrné, že 60 sekund je velmi malý interval. V letních měsících, kdy je například autobus odstaven na prosluněném místě, není možné zajistit požadovanou klimatickou pohodu v souladu s tímto měřením. Problematické to také bude v místech, kde jsou krátké mezizastávkové úseky, kdy bude nutné častěji otevírat dveře. Uchazeč požaduje o přehodnocení lhůty 60 sekund.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Nad rámec uvedeného zadavatel uvádí, že předmětné podmínky měření teploty stanovil s ohledem na jednoznačnost měření teploty. Například v případě odstavení vozidla na prosluněném místě je plně na dopravci, zda zajistí jiné místo pro odstavení vozidla (stíněné místo – např. přístřeškem) nebo zajistí požadovanou teplotu včasným přistavením vozidla, resp. chlazením vozidla již před samotným výkonem na spoji.

10)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Příloha č. 3 smlouvy – Technické a provozní standardy

Na straně 33 Zadavatel uvádí „Základní vozidla všech kategorií musí být vybaveny na všech oknech záclonkami, případně okna musí být tónována (lze zabezpečit i dodatečně folií), aby cestující v interiéru Základního vozidla nebyl vystaven přímému slunečnímu svitu. Mezi doporučený standard patří věšáky na sloupcích oken.“

Chápe Uchazeč správně, že buď může využít záclonek nebo může využít tónování skel?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí a potvrzuje, že výklad žadatele je správný. Pro zajištění ochrany proti přímému slunečnímu svitu lze vozidla buď vybavit na všech oknech záclonkami nebo mohou být okna tónovaná.

11)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Příloha č. 3 smlouvy – Technické a provozní standardy

Na straně 50 Zadavatel uvádí „Dopravce je povinen zajistit, aby všechny Spoje odjely ze Zastávek včas, tj. přesně podle schváleného Jízdního řádu. Za odjezd včas se považuje odjezd s povolenou

odchylkou oproti Jízdnímu řádu v rozmezí 0 až +59 sekund v případě výchozí Zastávky a v rozmezí 0 až +179 sekund v případě nácestné Zastávky“

Z praktických zkušeností je patrné, že k takto úzce vymezeným zpožděním dochází neustále. Pokud bude nutné každé takovéto zpoždění řádně vypořádat, klade to obrovskou administrativní náročnost jak na Zadavatele, tak i na Uchazeče. Uchazeč požaduje přehodnocení takto úzce vymezené definice zpoždění.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že pro evidenci dodržování jízdního řádu lze využít automatických nástrojů, např. Dispečinku IREDO apod. Dle bodu 3.1.1. navíc zadavatel požaduje vykazovat pouze zpoždění vyšší než 15 minut, ať již se jedná o zpoždění z výchozí zastávky nebo zastávky nácestné.

12)

Dotaz:

„Vztah k ZD - Příloha č. 7 ZD – Příloha č. 12 k přístupové - smlouvě – Seznam smluvních pokut; Příloha č. 4 smlouvy – Sazebník smluvních postihů za porušení Technických a provozních standard; Příloha č. 7 smlouvy – Tabulka smluvních pokut

Zdvojení smluvních pokut v rámci zadávací dokumentace a navazujících smluvních dokumentů. Uchazeč analýzou tabulek smluvních pokut zjistil, že mnohdy jsou uvedeny pokuty za stejné prohřešky a to u různých typů smluv a v různých tabulkách. Uchazeč se tak dotazuje, zdali bylo úmyslem Zadavatele pokutovat některé prohřešky 2x. Pro příklad uvádíme následující rozpory:

Příloha č. 12 k Přístupové smlouvě – tabulka smluvních pokut:

1. Pokuta dle Přístupové smlouvy – VI. odst. 1. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 2.2.1.
2. Pokuta dle Přístupové smlouvy – VI. odst. 6. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Smlouvy o veřejných službách dle bodu 8.14.
3. Pokuta dle Přístupové smlouvy – IX. odst. 7. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 2.2.1.
4. Pokuta dle Přístupové smlouvy – IX. odst. 9. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Smlouvy o veřejných službách dle bodu 8.14.
5. Pokuta dle Přístupové smlouvy – X. odst. 3. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 2.2.1.
6. Pokuta dle Přístupové smlouvy – Příloha číslo 5 – bod 4.2 je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodů 3.4. a 3.4.1. a 3.4.2

7. *Pokuta dle Přístupové smlouvy – Příloha číslo 5 – bod 4.3.18 je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 3.4.3.*
8. *Pokuta dle Přístupové smlouvy – Příloha číslo 7 – bod 2.6. je téměř ve stejném znění uvedena jako pokuta dle Smlouvy o veřejných službách dle bodu 10.2.*

Příloha č. 7 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících

1. *Pokuta dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících – bod 4.13. je téměř ve stejném znění uvedena jako smluvní pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 2.1.5.*
2. *Pokuta dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících – bod 12.4. je téměř ve stejném znění uvedena jako smluvní pokuta dle Technických a provozních standardů dle bodu 1.2.*

Uchazeč upozorňuje, že dle jeho názoru na smluvní pokuty uložené současně podle Přístupové smlouvy a podle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nebude možné využít postup podle čl. 14.6. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a uložit pouze pokutu nejvyšší.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Zadavatel uvádí, že Přístupovou smlouvu uzavírá účastník zadávacího řízení s jinou smluvní stranou než Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje. Na základě těchto smluv tak vzniknou různé závazkové právní vztahy. Předměty těchto smluv spolu souvisí, nicméně identické nejsou. Rovněž také plnění povinností zakotvených v těchto smlouvách má jiný význam pro OREDO s.r.o. a jiný význam pro Královéhradecký kraj, který vyplývá z rozdílných pozic a úkolů, které v souvislosti s dopravní obsluhou kraje tyto subjekty plní. S ohledem na uvedené zadavatel konstatuje, že smluvní pokuty upravené v těchto smlouvách utvrzují odlišné závazkové právní vztahy a nejedná se tak o „rozpory“ či o „dvojí sankcionování“ nesplnění jedné a té samé povinnosti.

Zadavatel dále uvádí, že smluvní pokuty upravené pro článek 4.13 návrhu smlouvy a pro bod 2.1.5. Technických a provozních standardů veřejné dopravy dopadají na zcela rozdílné situace. Jazykovým výkladem lze seznat, že pro uplatnění stanovených smluvních pokut je zapotřebí naplnění zcela rozdílné hypotézy. Zadavatel konstatuje, že v případě těchto smluvních pokut se nejedná o „rozpory“ či o „dvojí sankcionování“ nesplnění jedné a té samé povinnosti.

Zadavatel dále uvádí, že smluvní pokuty upravené pro článek 12.4 návrhu smlouvy a pro bod 1.2. Technických a provozních standardů veřejné dopravy dopadají za zcela rozdílné situace. Jazykovým výkladem lze seznat, že pro uplatnění stanovených smluvních pokut je zapotřebí naplnění zcela rozdílné hypotézy. Zadavatel konstatuje, že v případě těchto smluvních pokut se nejedná o „rozpory“ či o „dvojí sankcionování“ nesplnění jedné a té samé povinnosti.

Další vysvětlení poskytnuté zadavatelem

Zadavatel v rámci tohoto vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace poskytuje dodavatelům bez předchozí žádosti dodavatele následující vysvětlení.

Zadavatel dodatečně zjistil, že při převedení Přílohy č. 3 Smlouvy - Technických a provozních standardů veřejné dopravy (dále jen „**TPS VD KHK**“) do formátu „*pdf“ došlo k nežádoucímu posunu Obrázku č. 4 na straně 44 TPS VD KHK. Zadavatel s ohledem na tuto skutečnost poskytuje dodavatelům spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace na profilu zadavatele opravenou verzi TPS VD KHK, v rámci které došlo pouze k úpravě umístění předmětného Obrázku č. 4 na straně 44 TPS VD KHK. Zadavatel současně uvádí, že s tímto v souladu s § 99 odst. 2 zákona neprodluhuje lhůtu pro podání nabídek, neboť toto povaha provedené opravy zadávací dokumentace nevyžaduje.

Zadavatel dodatečně zjistil, že v Příloze č. 2 Smlouvy – Pravidla cenové aktualizace (dále jen „**PCA**“) se nachází v uvedeném názvosloví několik zcela zjevných chyb v psaní. Zadavatel s ohledem na tuto skutečnost poskytuje dodavatelům spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace na profilu zadavatele opravenou verzi PCA, v rámci které došlo pouze k opravě těchto zcela zjevných chyb v psaní v uvedeném názvosloví. Zadavatel současně uvádí, že s tímto v souladu s § 99 odst. 2 zákona neprodluhuje lhůtu pro podání nabídek, neboť toto povaha provedené opravy zadávací dokumentace nevyžaduje.

PODPIS

Královéhradecký kraj

v. z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Mgr. Jan Tejkal, advokát