



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

11.1.2019 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 8

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:

„Technické a provozní standardy veřejné dopravy (dále jen „TPS VD KHK“)

„2.1.5. Rozdělení Vozidel – kategorizace

Dopravce je povinen nasazovat na Spoje kategorii Vozidla dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce. Za porušení této povinnosti není považováno nasazení vyšší kategorie Vozidla (s vyšším počtem míst k sezení a vyšší obsaditelností). K porušení tohoto bodu také nedojde v případě, že bude při neschopnosti Vozidla kategorie „ A+ “ nasazena Provozní záloha kategorie „ A “.

Kategorie vozidel však nejsou jednoznačně stanoveny, neboť jsou stanoveny pouze minimální požadavky na jednotlivé kategorie. Není však stanoveno, jaké kategorie je vozidlo, které splňuje požadavky na více kategorií.

Dotaz:

Musí dodavatel nabídnout všechny kategorie vozidel? Dodavatel s ohledem na znění zadávacích podmínek dovozuje, že jedno vozidlo může splňovat více kategorií vozidel a je tak na dodavateli, do které kategorie jej zařadí. Tato skutečnost má významný dopad do zpracování nabídky a do hodnotících kritérií. Dodavatel dle svého názoru je oprávněn jako vozidlo kategorie „ C “ použít vozidlo splňující požadavky na vozidlo kategorie „ B “, neboť není stanoveno, že vozidlo, které splňuje požadavky na více kategorií, je vozidlem konkrétní kategorie. Zadávací podmínky tak jsou rozporné, když zadavatel následně stanoví, že Dopravce je povinen nasazovat na Spoje kategorii Vozidla dle požadavku Objednatele stanoveného v Objednávce a že za porušení této povinnosti není považováno nasazení vyšší kategorie Vozidla (s vyšším počtem míst k sezení a vyšší obsaditelností), když kategorie vozidel nejsou omezeny shora.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil minimální počty míst k sezení a minimální celkovou obsaditelnost jednotlivých kategorií vozidel čímž jednoznačně dodavatelům sdělil, jaké minimální požadavky bude zadavatel mít na přepravní kapacitu vozidel. Je plně na uvážení dodavatele, jak velká vozidla v jednotlivých kategoriích nabídne v případě, že splní minimální parametry stanovené zadavatelem.

Zadavatel uvádí, že dodavatel musí nabídnout všechny kategorie vozidel, je však oprávněn použít jeden typ vozidla do více kategorií vozidel, bude-li daný typ vozidla splňovat minimální požadavky stanovené zadavatelem na danou kategorii vozidel. Jako příklad zadavatel uvádí možnost plnění veřejné zakázky pouze vozidly s 55 místy k sezení a celkovou kapacitou 90 míst, protože tato vozidla splňují minimální parametry všech kategorií vozidel.

Z uvedeného je zřejmé, že dodavatel může nasadit i takové vozidlo, které splňuje požadavky na vozidlo vyšší kategorie. **Zadavatel však dodavatele upozorňuje, že se takové vozidlo bude z pohledu ekonomiky chovat jako vozidlo jím požadované kategorie.** Je tedy plně na uvážení dodavatele, jakou strategii ve struktuře vozového parku zvolí při splnění minimálních parametrů požadovaných zadavatelem. Zadávací podmínky tak nejsou v rozporu, naopak na sebe navazují – v objednávce zadavatele totiž budou určeny právě počty v té které kategorii vozidel.

2)

Dotaz:

„2.1.8. Uspořádání v Základním vozidle

*U sedadel musí být použity sedadla s výškou opěradla od plochy sedáku alespoň 680 mm. **Sedadla musí být polstrovaná, nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého plastu potaženého látkou.** U Nově pořízených vozidel musí být sedadla opatřena sklopnými opěrkami rukou alespoň na straně do uličky.“*

Dotaz:

Dodavatel nerozumí požadavku zadavatele. Zadavatel v zadávacích podmínkách stanovil, že dodavatel není oprávněn nabídnout plastová sedadla. Dodavatel je tak povinen nabídnout sedadla s celokovovou kostrou? Zadavatel tak nepřipouští sedadla s plastovými zády (kostrou), přestože by tato sedadla byla polstrovaná a potažena látkou. Dodavatel žádá o úpravu zadávacích podmínek, neboť jsou vnitřně rozporné a neumožňují stejně kvalitní druh řešení.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil požadavek na sedadla ve vozidle dodavatelem citovanou větou, tj. **„Sedadla musí být polstrovaná, nesmí být použita sedadla vyrobená z tvrdého plastu potaženého látkou“**, a uvádí, že zadávací podmínku považuje za zcela jednoznačnou.

Zadavatel tak výslovně stanovil, že sedadla musí být polstrovaná, je tedy vyloučeno použití takových sedadel, která nejsou polstrovaná. To znamená, že když sedadla budou polstrovaná, může být jejich konstrukce z plastu, dřeva, kovu či jiného materiálu. Zadavatel dále vyloučil použití pouze takových plastových sedadel, která nemají polstrování, ale jsou jen potažena

látkou. Zadavatel se tímto snaží zabránit snaze dodavatelů minimalizovat náklady, např. na údržbu polstrovaných sedadel, a zhoršit tak kvalitu služeb pro cestující.

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

3)

Dotaz:

„2.2.1. Odbavovací zařízení

V případě poruchy Odbavovacího zařízení je Dopravce povinen zajistit odbavení náhradním způsobem v souladu s ceníkem uvedeným v Tarifů IREDO. Náhradní způsob odbavení je plně v kompetenci Dopravce. Objednatel doporučuje, pro náhradní způsob odbavení, využít Elektronické mobilní zařízení a aplikaci pro výpočet cen jízdného v IDS IREDO. V případě, že Dopravce nezajistí náhradní způsob odbavení v souladu s ceníkem uvedeným Tarifem IREDO, tak bude Dopravcem ve výkazu Vyúčtování měsíční odměny vykázána Objednateli průměrná tržba na daném Spoji v daném měsíci. Průměrná tržba je vypočtena Objednatelem v rámci kontroly vyúčtování jako součet všech tržeb daného Spoje v daném měsíci dělený počtem dní, v kterých došlo k odbavení. Při poruše Odbavovacího zařízení je Dopravce povinen provést jeho opravu nebo výměnu nejpozději v den zjištění poruchy.“

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že odbavovací zařízení nebude funkční z důvodu na straně objednatelů či OREDO a dopravce s ohledem na rozsah náhradního odbavení nebude schopen toto při povinnosti dodržovat jízdní řády schopen? Jak budou vypočítány průměrné tržby v případě, kdy by tato situace trvala více než měsíc?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že situace, kdy by bylo odbavovací zařízení nefunkční z důvodu na straně zadavatele či OREDO, je zcela vyloučena. Zadavatel nebude vlastníkem odbavovacích zařízení instalovaných ve vozidlech dopravce, nebude do nich dodávat software a ani nebude pro dopravce připravovat jiná vstupní data jako jízdní řády nebo tarifní soubory. Zadavatel bude v souladu s Technickými a provozními standardy veřejné dopravy dopravci zasílat podklady pro vstupní data, které dopravce musí připravit pro nahrání do odbavovacího zařízení, proto v tomto případě bude dopravce za data nahraná do odbavovacích zařízení plně zodpovědný a měl by připravená data ověřit na testovacím (rezervním) odbavovacím zařízení. Pokud bude nefunkčnost způsobena v důsledku jednání přičitatelného třetí osobě, bude na dopravci, aby případné sankce uplatnil na této třetí osobě.

Příklad dopravce, že by uvedená situace trvala déle než měsíc, opět nemůže nastat, neboť je povinností dopravce provést opravu nebo výměnu nefunkčního odbavovacího zařízení týž den, kdy byla porucha zjištěna. V opačném případě se dopravce vystavuje sankci.

4)

Dotaz:

„2.2.6. Vybavení Základních vozidel internetovým připojením

Doprovce je povinen vybavit Základní vozidla přístupovými body pro bezplatné bezdrátové připojení k internetu prostřednictvím Wi-Fi technologie, které musí splnit po celou dobu smluvního vztahu následující minimální požadavky:

- 1. Minimálně 2 SIM sloty (pro možnost přepínání mezi SIM v případě nedostatečné síly signálu a přečerpání FUP).*
- 2. Podpora IPV4 a IPV6.*
- 3. Podpora 2G, 3G, 4G-LTE.*
- 4. Připojení min. 50 uživatelů v celém Základním vozidle ve stejnou chvíli.*
- 5. Homologace hardware pro veřejnou dopravu – E8 + prohlášení o shodě.“*

Dotaz:

Jak má dopravce zajistit, že se bude moct najednou připojit 50 uživatelů ve vozidle, když například na zastávkách bude fakticky možné, že se připojí osoby stojící na zastávce a sníží potřebný počet připojení? Z jakého důvodu má být umožněn přístup pro min. 50 uživatelů u vozidel s celkovou kapacitou 32 osob?

Co znamená „Homologace hardware pro veřejnou dopravu – E8 + prohlášení o shodě“? Dodavatel má zajišťovat prohlášení o shodě a má jej dokládat zadavateli? Jedná se o náležitost nabídky? Nebo bude prohlášení o shodě kontrolováno při certifikaci? Zadavatel však nestanovil přesné požadavky, a pokud dospěje k závěru, že z tohoto důvodu nejsou splněny požadavky TPS VD KHK a neudělí certifikaci, považuje to dodavatel za nepřiměřené. Pokud prohlášení o shodě není vyžadováno, pak dodavateli není zřejmé, proč je zde uvedeno.“

Odpověď:

Zadavatel dodavatelům jednoznačně stanovil minimální parametry připojení. Dle informací zjištěných zadavatelem u dodavatelů HW pro Wi-Fi připojení nemá dodavatelem popisovaná situace žádný vliv na cenovou nabídku, protože připojení 50 nebo například 60 uživatelů (v případě připojení 10 uživatelů čekajících na zastávce navíc) je z pohledu použitého HW totožné. Zadavatel má potvrzeno od výrobce Wi-Fi modemů, že jsou reálně testovány na

mnohem vyšší počty uživatelů, než je ze strany zadavatele požadováno. Pokud má dodavatel obavy, že reálně může dojít k připojování na Wi-Fi vozidla i mimo jeho vozidlo, je v jeho možnostech stanovit takový způsob zajištění, aby mohlo dojít k připojování na Wi-Fi vozidla pouze cestujícími (např. heslo Wi-Fi dostupné pouze pro cestující). Zadavatel navíc uvádí, že argument existence osob, jež se mohou připojit mimo vozidlo, by dodavatel mohl použít při jakémkoliv požadavku na počet uživatelů ve vozidle, a zadavateli tak zcela odepřít možnost tyto technické podmínky stanovit.

Ve vztahu k dotazu ohledně vozidel s nižší celkovou kapacitou osob zadavatel uvádí, že tak je stanoveno mj. z důvodu možnosti využití vícero technických zařízení jedním cestujícím.

K dotazu týkajícího se „*Homologace hardware pro veřejnou dopravu – E8 + prohlášení o shodě*“ zadavatel uvádí, že jednoznačně uvedl, že tyto podmínky musí být splněny po celou dobu smluvního vztahu, tj. od začátku plnění veřejné zakázky. Z tohoto požadavku jednoznačně vyplývá, že se nejedná o náležitost nabídky. Zadavatel dále uvádí, že homologace hardware (výrobku) je běžná pro uvedení výrobku na trh v České republice a je vydáváno elektrotechnickým zkušebním ústavem. Zadavatel má zájem tímto zdůrazněním požadavku na hardware zajišťující Wi-Fi připojení předejít snaze dodavatelů v rámci minimalizace nákladů využívat pro Wi-Fi připojení zařízení, která nejsou v podmínkách České republiky vyzkoušena a pro uživatele připojení by mohla být nestabilní. Zadavatel dále uvádí, že prohlášení o shodě bude kontrolováno při certifikaci.

5)

Dotaz:

„2.3.2. Přední směrový elektronický informační panel (vnější)

*Dopravce je povinen zaslat Objednateli k připomínkování návrh vzhledu a obsahu textu čelního elektronického informačního panelu **nejpozději 14 dní před záměrem provedení certifikace Vozidla** dle článku 2.5. Objednatel do 5 pracovních dnů od obdržení návrhu návrh odsouhlasí nebo v odůvodněných případech zašle k tomuto návrhu připomínky. **Po zpracování připomínek Objednatele Dopravce opětovně zašle přesný vzhled a obsah textu čelního elektronického informačního panelu.**“*

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že připomínky objednatel nebude možné zpracovat, nebo připomínky objednatel budou generovat vícenáklady? Podstatné jsou zejména lhůty, neboť dodavatel je povinen úspěšně projít procesem certifikace a objednatel může svým postupem dodavateli tento proces značně komplikovat, a to do té míry, že dodavatel nebude schopen stihnout stanovené lhůty pro certifikaci.

Tento dotaz platí rovněž pro Boční směrový elektronický informační panel (vnější) a Vnitřní elektronický vizuální informační systém.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil požadavky na elektronické informační panely (vnější i vnitřní) v článcích 2.3.2. až 2.3.4. a v článku 2.4.1. Technických a provozních standardů veřejné dopravy. Splní-li dodavatel tyto požadavky, je vyloučeno, aby zadavatel měl k tomuto připomínky zásadního charakteru. Případné připomínky zadavatele by se mohly týkat např. pouze doplnění názvu zastávky v popisu trasy linky apod., tj. změn, které lze provést rychle a bez větších nákladů. Zadavatel ponechal dodavatelům v tomto směru volnost s ohledem na stávající výrobců elektronických panelů, již předdefinované šablony a s ohledem na další skutečnosti, které zadavatel v zadávací dokumentaci nestanovoval, aby dodavatelé nebyli svazováni přesnými grafickými vzhledy, které nejsou pro zadavatele klíčové. Zadavatel klade důraz na obsah zobrazovaný na panelech, který ve výše uvedených článcích Technických a provozních standardů veřejné dopravy jednoznačně popsal.

6)

Dotaz:

„2.4.1. Vnitřní elektronický vizuální informační systém

Vnitřní elektronický vizuální informační panel musí umožňovat přepnutí na reklamu Objednatele. Reklamou Objednatele je považováno nejen sdělení pro cestující (např. Informace o uzavírce, upoutávka na zajímavé místo aj.), ale také reklamní spot Objednatele (např. video apod.).

Dotaz:

Zadavatel nestanovil bližší požadavky na Vnitřní elektronický vizuální informační systém ani nestanovil, jaký formát souborů má Vnitřní elektronický vizuální informační systém akceptovat. Je zřejmé, že objednatel nepožaduje pouze text. V tomto ustanovení zmiňuje rovněž např. „video apod.“. Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek o konkrétní druhy souborů a formáty, aby mohl nacenit svou nabídku a aby měl na jisto postaveno, že jím pořízení Vnitřní elektronický vizuální informační systém řádně projde certifikací.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že konkrétní druhy souborů a formáty nejsou uvedeny záměrně, neboť dle informací zjištěných zadavatelem umožňují na trhu vyráběné LCD obrazovky přehrání více základních druhů video souborů (např. .avi, .mpwg, .mpg, .wmv, .asf). Je tedy plně na uvážení

dodavatele jakou LCD obrazovku v tomto ohledu zvolí. Zadavatel dále uvádí, že dodavatel pro nacenění nabídky konkrétní druhy souborů a formáty nepotřebuje, protože jednotlivé formáty lze jednoduše pomocí freeware nástrojů převádět. Zadavatel je připraven dodavateli připravit a poskytnout video soubor v takovém formátu, který bude dodavatel s ohledem na jím zvolenou LCD obrazovku potřebovat (např. .avi, .mpwg, .mpg, .wmv, .asf).

7)

Dotaz:

„2.5. Certifikace Vozového parku a vybavení

Dopravce nesmí provozovat v rámci systému IDS IREDO KHK Vozidlo, které by nebylo certifikováno Objednatelem, který potvrzuje soulad s požadavky uvedenými v tomto dokumentu a ve Smlouvě.

Proces certifikace především ověřuje kompatibilitu a soulad Vozidla a jeho vybavení s požadavky uvedenými v TPS VD KHK. Postup certifikace je následující:

- 1) Před tím, než Vozidlo začne zabezpečovat dopravu na linkách IDS IREDO KHK, Dopravce požádá Objednatele o vydání certifikátu pro Vozidlo a jeho vybavení.
- 2) **Zástupce Objednatele na dohodnutém místě (obvykle v místě provozovny Dopravce) prověří soulad Vozidla a jeho vybavení s TPS VD KHK. Proces certifikace, resp. soulad Vozidla s podmínkami uvedenými v TPS VD KHK Objednatel zaznamená do Certifikačního listu, jehož vzor je uveden v Příloze L. Pro prokázání některých podmínek uvedených v TPS VD KHK je Objednatel oprávněn požadovat po Dopravci provedení testovací jízdy.**
- 3) **Pokud Objednatel neshledá závady, vydá Dopravci do 15 dnů certifikát o kompatibilitě Vozidla s TPS VD KHK a Vozidlo může být nasazeno do provozu.**
- 4) **V případě shledání závad nebo nesouladu Vozidlo nebo jeho vybavení s TPS VD KHK nebude certifikát dopravci vydán. Z uvedených důvodů může být dopravci již udělený certifikát i odebrán.**

Formu vydaných certifikátů stanovuje Objednatel. V případě Testovacích vozidel určených k nasazení na linkách IDS IREDO KHK je Objednatel oprávněn vhodným způsobem upravit požadavky na technické vybavení těchto Vozidel.

Dopravce je povinen požádat Objednatele o certifikaci Vozidla dle tohoto článku nejpozději 45 dní před začátkem plnění dle Smlouvy. V průběhu trvání smlouvy je Dopravce povinen požádat o certifikaci Vozidla dle tohoto článku minimálně 30 dní před nasazením Vozidla do provozu.“

Dotaz:

V jaké lhůtě je povinen objednatel se do provozovny dopravce dostavit? TPS VD KHK neobsahují povinnost dostavit se k certifikaci v konkrétní lhůtě a objednatel tak může přistupovat k

dodavatelům selektivně. Žádáme o doplnění lhůty pro objednatele, neboť proces certifikace je klíčový.

Dále je uvedeno, že pro prokázání některých podmínek uvedených v TPS VD KHK je objednatel oprávněn požadovat po dopravci provedení testovací jízdy. Žádáme o doplnění konkrétních podmínek, které takto mohou být ověřovány a zároveň o stanovení, v jakém maximálním rozsahu mohou být testovací jízdy prováděny. Dále žádáme, aby bylo jednoznačně stanoveno, kdy se mají testovací jízdy konat a zda je může objednatel požadovat provést vícekrát k ověření jednoho požadavku. Dále požadujeme stanovit, že objednatel musí při jedné testovací jízdě provést kontrolu všech stanovených podmínek najednou.

Žádáme o doplnění zadávací dokumentace o postup a lhůty v případě nevydání certifikátu. Může dopravce žádat opakovaně? Může se proti nevydání certifikátu nějak bránit?

Dodavatel je povinen žádat o certifikát v konkrétních lhůtách, lhůty pro objednatele pro vyřízení certifikace však obsaženy nejsou, přestože certifikace vozidle je pro dodavatele zásadní.“

Odpověď:

Zadavatel uvedl jednoznačný termín (45 dní před začátkem plnění smlouvy, resp. 30 dní před nasazením vozidla do provozu), kdy je dodavatel povinen požádat o provedení certifikace. V případě, že dodavatel tento termín dodrží, tak není na straně zadavatele žádný objektivní důvod, aby certifikace nebyla provedena včas. Zadavatel uvádí, že součinnost k provedení certifikace bude dodavateli poskytovat dle obecných právních předpisů, tak aby certifikace byla provedena včas, jakožto součinnost smluvní strany k plnění povinností druhé smluvní strany.

Zadavatel uvádí, že je vyloučeno, aby zadávací dokumentace řešila každou jednotlivou událost nebo několik událostí, které mohou v praxi nastat, a to zejména události velmi málo pravděpodobné, které jsou spíše teoretickou spekulací.

Aby však zadavatel předešel účelovým a tendenčním výkladům proti poskytování součinnosti smluvních stran dle obecných právních předpisů, tak provedl podrobnější vysvětlení procesu certifikace také v Technických a provozních standardech veřejné dopravy, kde v článku 2.5 (strana 48) stanovil povinnost objednatele reagovat na žádost dopravce v jednoznačně stanovených termínech, čímž potvrdil dodavateli, že ze strany zadavatele nemůže být celý proces certifikace zdržován a bude v souladu s obecnými právními předpisy poskytovat součinnost.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravené Technické a provozní standardy veřejné dopravy, viz dokument s názvem „14_03 Příloha 3 Smlouvy Technické a provozní standardy_rev11012019“.

Zadavatel k dotazu dodavatele týkajícího se testovací jízdy zdůrazňuje bod 4) v článku 2.5. Technických a provozních standardů veřejné dopravy, kde je jednoznačně uvedeno, že „Pro prokázání některých podmínek uvedených v TPS VD KHK je Objednatel oprávněn požadovat po Dopravci provedení **testovací jízdy**.“ V této větě je uvedena testovací jízda v jednotném čísle, tj. zadavatel je oprávněn požadovat jednu testovací jízdu.

Na základě znění článku 2.5. Technických a provozních standardů veřejné dopravy, kde je popsán nejen postup certifikace, ale je zde i uvedena informace, že certifikát může být dopravci odebrán, lze jednoznačně dovodit, že dopravci není zakázáno žádat o certifikaci opakovaně v případě, že odstraní nedostatky, které vedly k neudělení / odebrání certifikátu. Bude-li mít dodavatel za to, že nejsou dodržována práva a povinnosti je oprávněn se svých práv domáhat dle obecných právních předpisů.

8)

Dotaz:

„Závazný text Návrhu smlouvy

2.1

Zahájení provozu – znamená den celostátní změny Jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě, od něhož je Dopravce v rozsahu a za podmínek stanovených touto Smlouvou povinen zajistit poskytování veřejné linkové dopravy pro dané Autobusové linky a poskytovat Objednateli další služby podle této Smlouvy; předpokládaným dnem Zahájení provozu je den třetí celostátní změny Jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě v roce 2020. Pokud nebude Smlouva uzavřena nejpozději do 31.08.2019 bude okamžik zahájení provozu automaticky posunut k nejbližší celostátní změně Jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě vždy tak, **aby doba od podpisu Smlouvy do zahájení realizace plnění na základě Smlouvy činila vždy alespoň 12 celých kalendářních měsíců**, nedohodne-li se Objednatel s Dopravcem na termínu dřívějším.“

Dotaz:

Jakým způsobem se počítá 12 celých kalendářních měsíců? Jedná se o 12 měsíců, anebo je podstatné, kdy v daném měsíci bude smlouva uzavřena?

Zároveň žádáme s ohledem na povinnost mít vozidla již 3 měsíce před zahájením provozu a následný proces certifikace vozidel o prodloužení této doby tak, aby měl dodavatel k dispozici 12 měsíců na pořízení a až následně by musel plnit povinnosti prokázat dispozici s vozidly apod. Tento požadavek je odůvodněn nedostatečnými kapacitami výrobců vozidel a tedy objektivními skutečnostmi.“

Odpověď:

Zadavatel vychází z obecně známé definice kalendářních měsíců, tj. měsíc začínající prvním a končící posledním dnem daného měsíce. Zadavatel dále zdůraznil, že od podpisu smlouvy do zahájení realizace plnění musí uplynout vždy minimálně 12 **celých** kalendářních měsíců. Zadavatel nicméně pro jednoznačnost uvádí příklad výpočtu 12 celých kalendářních měsíců. Pokud bude smlouva podepsána například dne 15.07.2019, bude prvním celým kalendářním měsícem měsíc srpen 2019 a posledním (dvanáctým) celým kalendářním měsícem červenec 2020.

Ve vztahu k žádosti dodavatele zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

9)

Dotaz:

*„**Oběh vozidla** – znamená dopravní výkon zabezpečený konkrétním Základním vozidlem během jednoho nasazení do provozu pro zajištění stanoveného souboru Spojů. **Objednatel garantuje začátek a konec Oběhů vozidel ve Výběrové oblasti.***

***Výběrová oblast** – znamená skupinu Vozidel, Autobusových linek, případně i vybraných Spojů, jež tvoří předmět Veřejné zakázky pro příslušné území Královéhradeckého kraje a se souhlasem sousedního (resp. jiného) kraje v jeho územním obvodu, případně pro příslušné území cizího státu, a u níž je Dopravce povinen plnit Veřejnou službu v souladu s touto Smlouvou.*

Změny v rozsahu plnění Veřejné služby

5.3 *Objednatel je oprávněn požadovat po Dopravci změnu v rozsahu plnění Veřejné služby proti Referenčnímu rozsahu dopravního výkonu odpovídajícímu zadávacím podmínkám Veřejné zakázky (dále jen „**Změna rozsahu**“). Dopravce přitom bere na vědomí a souhlasí s tím, že změna rozsahu může znamenat jak zvýšení dopravních výkonů, tak i jejich snížení (maximálně však v rozpětí stanoveném dále v této Smlouvě). Charakter Změny rozsahu může být dlouhodobý i krátkodobý, může se týkat i Autobusových linek vedoucích v souladu s touto Smlouvou po území sousedních krajů, a to v závislosti na změnách potřeb Objednatele při plnění jeho povinnosti zajistit dopravní obslužnost na území Královéhradeckého kraje. Objednatel může po Dopravci požadovat Změnu rozsahu zejména, nikoli však výlučně, z následujících důvodů:*

- a) *v souvislosti se změnou přepravních potřeb ve Výběrové oblasti (např. vznik či zánik školského zařízení, úprava směnného provozu zaměstnavatelů, vznik nebo zánik pracovních příležitostí, požadavek na změnu Jízdního řádu ze strany obcí, změna dopravního řešení na území sousedního kraje nebo sousedního státu, uzavření smlouvy o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou*

dopravou na území jiného kraje nebo jiného státu s jiným objednatelem dopravy apod.);

- b) na základě aktuálních přepravních potřeb Objednatele;
- c) z důvodu dopravních omezení, Uzavírek a Objížděk;
- d) zánik některých dopravních spojení (např. dopravních tras železnice);
- e) změna standardů dopravní obslužnosti.

5.4 Změny rozsahu se mohou projevit zejména tímto způsobem:

- a) **změnou dopravní trasy (prodloužení/zkrácení trasy, „závleky“); Objednatel upozorňuje, že v rámci spolupráce se sousedními (resp. jinými) kraji či územními samosprávnými celky sousedních států může dojít v souladu se zadávacími podmínkami Veřejné zakázky k prodloužení Autobusových linek na území těchto subjektů, či k zavedení nových Autobusových linek;**
- b) přidáním/odebráním Spojů v rámci Autobusové linky;
- c) změnou číslování Autobusové linky;
- d) zvýšením/snížením počtu Základních vozidel;
- e) zvýšením/snížením dopravních výkonů při vypravení stejného počtu Základních vozidel;
- f) **zajištěním dopravy na jiné Autobusové lince po dobu Uzavírky a/nebo Objížděky.“**

Dotaz:

Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek v tom smyslu, že objednatel garantuje začátek a konec Oběhů vozidel v geograficky jednoznačně vymezené oblasti. Zadavatel vymezil totiž Výběrovou oblast pomocí linek a spojů. Jakým způsobem bude řešen oběh vozidel v případě nové linky nebo spoje? Ustanovení Závazného textu Návrhu smlouvy vůbec neřeší oběhy vozidel. Může objednatel vůbec vytvořit novou linku?“

Odpověď:

Jelikož se ve veřejné hromadné dopravě mění poptávka po přepravě v čase, lze očekávat, že v průběhu smlouvy dojde / může dojít ke změnám oběhů, vzniku nových linek a spojů či naopak zániku některých stávajících linek a spojů v případě změny v přepravní poptávce. Zadavatel v zadávací dokumentaci a v návrhu smlouvy stanovil, jaká je možná variabilita úpravy rozsahu provozu, stejně jako podmínky, za kterých k těmto úpravám může dojít. Zadavatel přirozeně může zavést novou linku, shodně se dnešní praxí nejen u zadavatele, ale i u jiných zadavatelů v rámci České republiky.

Zadavatel v rámci definice Oběhu vozidla v návrhu smlouvy jednoznačně stanovil, že garantuje začátek a konec Oběhů vozidel ve Výběrové oblasti. Zadavatel tak k dotazu dodavatele uvádí, že i v případě vzniku nové linky nebo spoje garantuje začátek a konec Oběhů vozidel ve Výběrové oblasti. Zadavatel jednotlivé Výběrové oblasti dostatečně a jednoznačně vymezil hned v několika přílohách zadávací dokumentace (Příloha č. 10 Specifikace Veřejné zakázky, Příloha č. 11 Rámcové návrhy jízdních řádů, Příloha č. 12 Rámcové návrhy oběhů vozidel).

V Příloze č. 10 Specifikace Veřejné zakázky zadávací dokumentace a dokumentu s názvem „10_00 Příloha 10 ZD Specifikace Veřejné zakázky“ Zadavatel jednoznačně pro každou Výběrovou oblast uvedl čísla Tarifních zón IREDO v kterých začíná/končí nebo může začínat/končit Oběh vozidla v dané Výběrové oblasti. Přičemž geografické vymezení Výběrové oblasti je uvedeno v dalších dokumentech Přílohy č. 10 Specifikace Veřejné zakázky zadávací dokumentace.

Zadavatel výše uvedené považuje za jednoznačné a dostatečné, aby však zadavatel předešel účelovým a tendenčním výkladům, upravil znění definice Oběhu vozidla uvedeného v článku 2.1 návrhu smlouvy, aniž by se změnil obsah práv a povinností smluvních stran, a to tak, aby jednoznačněji vyplývalo, že zadavatel garantuje začátek a konec Oběhů vozidel ve Výběrové oblasti dle výše uvedeného vymezení a v souvislosti s tím přikládá k návrhu smlouvy rovněž dokument s názvem „10_00 Příloha 10 ZD Specifikace Veřejné zakázky“, který tvoří Přílohu č. 10 Specifikace Veřejné zakázky zadávací dokumentace, a to jako Přílohu č. 9 Specifikace jednotlivých zón smlouvy.

Pro geografické vymezení Výběrové oblasti zadavatel dodavatele odkazuje na další dokumenty Přílohy č. 10 Specifikace Veřejné zakázky zadávací dokumentace.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravený návrh smlouvy, viz dokument s názvem „14_00_Příloha 14 ZD Závazný text Návrhu smlouvy_rev11012019“, a přiloženou Přílohu č. 9 Specifikace jednotlivých zón návrhu smlouvy, viz dokument s názvem „14_09 Příloha 9 Smlouvy Specifikace jednotlivých zón“.

Dotaz:

„6.1 **Dopravce je povinen při poskytování Veřejné služby po celou dobu trvání této Smlouvy využívat a provozovat pouze Vozidla, která odpovídají požadavkům Objednatele, jež jsou uvedeny v příloze této Smlouvy (viz 3 – Technické a provozní standardy veřejné dopravy), včetně příslušného vybavení, a dále udržovat jejich dostatečný počet (včetně Záložních vozidel). Objednatel postupem podle článku 4 (Podmínky provozu a poskytování Veřejných služeb) a článku 5 (Rozsah poskytované Veřejné služby a možnosti Změny rozsahu) stanoví závazné kategorie Vozidel, Referenční počet Základních vozidel a Referenční počet Cyklozařízení potřebných pro zajištění Veřejných služeb pro příslušnou Výběrovou oblast, kterými je Dopravce povinen disponovat. Dopravce je dále povinen mít zajištěn dostatek Záložních vozidel, servisních služeb, náhradních dílů, personálu a dalších nezbytných věcí a práv (včetně potřebných rezerv) pro plnění svých závazků z této Smlouvy, ze smluv mezi Dopravcem a třetími osobami, případně z povinností zajišťovat dopravní obslužnost uložených Dopravci ve správním řízení a z veškerých jím učiněných závazných návrhů smluv nebo podaných nabídek v jakýchkoliv dalších výběrových řízeních tak, aby byl s vynaložením odborné péče schopen za všech okolností dodržet veškeré požadavky stanovené touto Smlouvou, zejména, nikoliv však výlučně, stanovené Technické a provozní standardy a výkon dalších služeb souvisejících s plněním dle této Smlouvy.**

6.7 Dopravce je povinen splnění povinností stanovených v člancích 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 a 6.6 Smlouvy Objednateli prokázat nejpozději 3 měsíce před Zahájením provozu. V případě, že Dopravce bude prokazovat splnění stanovených povinností vozidel z Vozového parku, která budou teprve dodána, je Dopravce povinen Objednateli doložit rovněž potvrzení výrobce těchto vozidel o tom, kdy budou dodána. V případě nesplnění povinností se ustanovení o smluvních pokutách uvedená v těchto člancích uplatní obdobně.

6.8 **Za účelem prokázání splnění povinností stanovených v člancích 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 a 6.6 Smlouvy je Dopravce povinen nejpozději ve lhůtě dle článku 6.7 předat Objednateli soupis vozidel z Vozového parku, kopie inventárních karet majetku a kopie technických průkazů všech vozidel z Vozového parku, která bude pro plnění závazku dle této Smlouvy provozovat. Dopravce prokáže splnění povinností také předložením certifikátu v souladu s Technickými a provozními standardy. V případě nesplnění povinností předložit shora uvedené podklady zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu.“**

Dotaz:

Dodavatel je povinen na základě shora uvedeného ve lhůtě 3 měsíce před Zahájením provozu předložit objednateli, že vozidla, která bude provozovat, odpovídají požadavkům Objednatele, jež jsou uvedeny v příloze této Smlouvy (viz 3 – Technické a provozní standardy veřejné dopravy).

Tuto skutečnost však může fakticky prokázat pouze předložením certifikátu v souladu s Technickými a provozními standardy, neboť definitivní soulad s TPS VD KHK je prokázán až vydáním certifikátu. Dodavatel žádá o úpravu předmětných ustanovení, neboť jsou rozporná a významně zkracují lhůtu pro pořízení vozidel, neboť certifikace fakticky musí proběhnout již 3 měsíce před zahájením provozu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že předmětná ustanovení návrhu smlouvy a Technických a provozních standardů veřejné dopravy nepovažuje za rozporná. Postup upravený v čl. 6.7 návrhu smlouvy se vztahuje pouze k takovým povinnostem, jejichž splnění lze prokázat způsobem a doklady stanovenými v čl. 6.8 návrhu smlouvy, tj. předložením kopií inventárních karet majetku a kopií technických průkazů. Toto vyplývá z logiky věci, neboť např. v čl. 6.1 návrhu smlouvy je stanoveno, že „Dopravce je povinen při poskytování Veřejné služby **po celou dobu trvání této Smlouvy** využívat a provozovat pouze Vozidla [...]“, což dopravce nemůže být schopen před Zahájením provozu prokázat. Teprve nadto zadavatel v čl. 6.8 návrhu smlouvy stanovil, že splnění daných povinností prokáže také předložením certifikátu v souladu s Technickými a provozními standardy, přičemž podmínky, tj. včetně lhůt, pro vydávání takového certifikátu jsou upraveny speciálně v Technických a provozních standardech veřejné dopravy.

Aby však zadavatel předešel účelovým a tendenčním výkladům, upřesnil znění článků 6.7 a 6.8 návrhu smlouvy, aniž by se změnil obsah práv a povinností smluvních stran, a to tak, aby zřetelněji vyplývalo, že postupy dle čl. 6.7 a 6.8 návrhu smlouvy se vztahují pouze k takovým povinnostem, jejichž splnění lze prokázat způsobem a doklady stanovenými v čl. 6.8 návrhu smlouvy.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravený návrh smlouvy, který obsahuje upřesněné znění článků 6.7 a 6.8 návrhu smlouvy, viz dokument s názvem „14_00_Příloha 14 ZD Závazný text Návrhu smlouvy_rev11012019“, a upravenou Přílohu č. 7 Tabulka smluvních pokut návrhu smlouvy, která reflektuje upřesněné znění článku 6.8 návrhu smlouvy v citaci daného ustanovení, viz dokument s názvem „14_07 Příloha 7 Smlouvy Tabulka smluvních pokut_rev11012019“.

11)

Dotaz:

„7.8 Jednotková cena dopravního výkonu nezahrnuje náklady za použití dopravní infrastruktury v podobě platby mýtného a za vjezdy na zpoplatněná autobusová nádraží.“

Dotaz:

Zahrnuje cena dopravního výkonu cenu za dobu pobytu na autobusovém nádraží cenu za výjezd z autobusového nádraží? Dodavatel upozorňuje, že se již setkal s tím, že vlastník autobusového nádraží účtuje cenu za „zvednutí závory“, tj. i za výjezd, a rovněž cenu za pobyt na autobusovém nádraží. Ze znění návrhu smlouvy však vyplývá, že dodavateli bude hrazena pouze cena za vjezd. Zároveň však zadavatel v závazném nástroji uzamkl položku v řádku č. 9 – Úhrada za použití infrastruktury na 0 Kč. Dodavatel žádá o úpravu zadávacích podmínek.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že poplatkem za vjezd na autobusové nádraží se standardně rozumí i poplatek za výjezd z autobusového nádraží.

Zadavatel k tomu, jak aplikovat text, ať již právní normy nebo návrhu smlouvy, odkazuje na nález Ústavního soudu sp. zn. [Pl. ÚS 33/97](#): *„Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si smysl a účel právní normy, činí z práva nástroj odcizení a absurdity.“*

Zadavatel pro jednoznačnost uvádí, že pokud má dodavatel dojem, že náklad spojený např. s parkováním (parkovací plochy) vozidel nemá kam uvést, tak nalezne v Příloze č. 6 zadávací dokumentace – Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny položku *„Ostatní přímé náklady“*, kde zadavatel uvedl i příklad nákladů, které v této položce mají být uvedeny a jedním z nich je i *„ zajištění parkovacích ploch“*

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

12)

Dotaz:

„8.5 Výpočet Odměny je určen následujícím vzorcem:

...

N_{ost} jsou ostatní náklady, které podléhají vzájemnému odsouhlasení mezi Objednatelem a Dopravcem za příslušné období v Kč bez DPH;“

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že objednatel náklady neodsouhlasí, přestože budou náklady oprávněné?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že k dodavatelem popisované situaci nemůže z povahy věci dojít. Vždy se totiž bude jednat o náklady takového typu, které vznikly v důsledku požadavku zadavatele na poskytnutí nové/další/rozsáhlejší služby. Součástí tohoto vzneseného požadavku zadavatele a jednání o něm bude i otázka výše případných nákladů dopravce. Pouze tedy v případě, že se zadavatel s dopravcem dohodne i na výši nebo způsobu určení těchto nákladů, bude možné poskytnutí nové/další/rozsáhlejší služby uskutečnit.

13)

Dotaz:

„8.6 ...

V případě nasazení dalšího vozidla z Vozového parku v rámci Objížďky v souladu s článkem **Chyba! Nenašena zdroj odkazů.** bude Dopravci hrazena aktuální výše Absolutních fixních nákladů na Základní vozidlo v závislosti na délce období, po které bude v daném Dopravním roce vozidlo z Vozového parku v rámci Objížďky poptáváno. Tyto náklady budou Dopravci hrazeny měsíčně v rámci výkazu Vyúčtování měsíční odměny.“

Dotaz:

Z jakého důvodu budou dodavateli hrazeny náklady v závislosti na délce období, po které bude v daném Dopravním roce vozidlo z Vozového parku v rámci Objížďky poptáváno, když je dopravce povinen toto vozidlo mít pro objednatele neustále a okamžitě k dispozici? Tato vozidla tak dodavatel nemůže reálně využívat na jiné výkony.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil podmínky, za kterých bude dodavateli za vozidlo z vozového parku nasazeného v rámci objížďky hradit, jednoznačně, na jejich stanovení trvá a nebude je upravovat. Zadavatel dále nesouhlasí s konstatováním dodavatele, že vozidlo nemůže využít na jiné výkony, zadavatel využití vozidla na jiné výkony nezakazuje. Dané využití vozidla z vozového parku nasazeného v rámci objížďky navíc nastane pouze v případě, kdy nebude možné využít provozní zálohu. Je plně na strategii dodavatele, jakým způsobem bude vozidlo zadavateli poskytovat.

14)

Dotaz:

*„8.7 Ostatní náklady (Nost) za příslušné období v KČ, jejichž **správnost výpočtu výše nárokové Odměny podléhá odsouhlasení Objednatele** (náklady za Nepravidelné posilové spoje, náklady za Spoje zajištěné Provozní zálohou, náklady na mimořádnou změnu kategorie Základního vozidla, náklady za Objednatelem požadované Přejezdy a Přejezdy v rámci Provozní zálohy, náklady za mýtné, **náklady za vjezdy na autobusová nádraží, nebudou-li hrazeny Objednatelem na základě přímého smluvního vztahu s vlastníkem/provozovatelem autobusového nádraží**, náklady na Poptávkovou dopravu), bude Dopravce vyúčtovávat měsíčně v Podrobném výkazu vyúčtování ostatních nákladů a celkové ostatní náklady budou započítány do výkazu Vyúčtování měsíční odměny.“*

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že objednatel náklady neodsouhlasí, přestože budou oprávněné? Dodavatel žádá o doplnění zadávací dokumentace v tom smyslu, že objednatel není oprávněn odmítnout úhradu oprávněných nákladů.

Dodavatel dále žádá o doplnění pojmu vjezd na autobusové nádraží a o sdělení, zda bude objednatel přímo vstupovat do vztahu s vlastníkem/provozovatelem autobusového nádraží a pokud ano, tak kterého. Podstatné je, co bude ze strany objednatele hrazeno a co má být stále hrazeno dodavatelem.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že z daného ustanovení jednoznačně vyplývá, že odsouhlasení se vztahuje pouze na správnost výpočtu výše nárokové odměny, tj. oprávněné náklady budou akceptovány, kontrolována a odsouhlasována bude pouze správnost jejich výpočtu.

Zadavatel k dotazu týkajícího se vjezdů na autobusová nádraží uvádí, že pro tvorbu cenové nabídky je bezpředmětné, která autobusová nádraží bude zadavatel hradit přímo majiteli / provozovateli autobusového nádraží a pro dodavatele tak bude využití bezplatné a která autobusová nádraží bude dodavatel nucen hradit, protože i v druhém případě bude zadavatel tyto náklady dodavateli hradit v souladu s článkem 8.7 návrhu smlouvy. Oba případy nebudou v konečném důsledku pro dodavatele znamenat náklady, které by měl do cenové nabídky kalkulovat.

Zadavatel pro jednoznačnost uvádí, že bude dopravci hradit činnosti, které po dopravci poptává – tj. příjezd na autobusové nádraží, obslužení stanoviště na autobusovém nádraží a odjezd z autobusového nádraží. Pokud má dodavatel jakékoli další požadavky na provozovatele autobusového nádraží (zajištění místností pro zázemí řidičů, servis vozidel,...) je výlučně v jeho kompetenci, aby si tyto služby obstaral a uhradil.

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

15)

Dotaz:

„„8.7

...

Náklady související s Objednatelem požadovanými Přejezdy, Přejezdy v rámci katastru, Přejezdy v rámci Provozní zálohy a náklady za Krátkodobé omezení provozu budou hrazeny za Jednotkovou variabilní část ceny dopravního výkonu pro příslušnou kategorii Základního vozidla z nabídky Dopravce v rámci Zadávacího řízení. Přejezdy v rámci katastru se zavazuje Objednatel hradit až po překročení hranice 1 % Referenčního rozsahu dopravního výkonu v daném Dopravním roce. Tyto kilometry nebudou v Celkovém vyúčtování nákladů zahrnuty v rámci zvýšeného rozsahu plnění do rozsahu objednaného realizovaného dopravního výkonu.“

Dotaz:

*Dodavatel žádá o jednoznačné vymezení pojmu „Náklady **související** Objednatelem požadovanými Přejezdy, Přejezdy v rámci katastru, Přejezdy v rámci Provozní zálohy a náklady za Krátkodobé omezení provozu. Dodavateli není zřejmé, kam až sahá „souvistlost“ a které náklady tak má ocenit v rámci rizik.“*

Odpověď:

Zadavatel jednoznačně definoval jednotlivé pojmy v úvodu návrhu smlouvy:

Přejezdy – znamenají výkony uvedené v Oběhu vozidla, které jsou požadovány ze strany Objednatele a nejsou uvedeny v Jízdním řádu z důvodu zajištění dalšího výkonu Základního vozidla na Spoji v Oběhu vozidla.

Přejezdy v rámci Provozní zálohy – znamenají výkony, které Provozní záloha musí vykonat pro zajištění náhrady Základního vozidla.

Přejezdy v rámci katastru – znamenají výkony v rámci katastru obce nebo jedné tarifní zóny, které slouží pro přesun Základního vozidla na další výkon.

Výše uvedenými definicemi zadavatel jednoznačně stanovil, za jaký druh přejezdů bude dodavateli hradit v souladu s článkem 8.7 návrhu smlouvy variabilní náklady za odjeté kilometry. Obecně lze říci, že zadavatel bude dodavateli hradit všechny přejezdy, které může svou objednávkou ovlivnit. Přejezdy, které dopravce uskuteční z garáží, odstavných ploch apod. a jejich délku může ovlivnit jsou plně rizikem dopravce a je na jeho šikovnosti, aby tyto náklady minimalizoval.

16)

Dotaz:

„8.9 V případě objednání dalšího Základního vozidla, které bude poptáváno nad rámec Referenčního počtu Základních vozidel uvedených v rámci Zadávacího řízení, budou Dopravcem účtovány náklady v poměrné aktuální výši Absolutních fixních nákladů na Základního vozidla v závislosti na délce období, po které bude v daném Dopravním roce Základní vozidlo poptáváno.

V případě úspory Základního Vozidla, které bude uspořeno pod rámec Referenčního počtu Základních Vozidel uvedených v rámci Zadávacího řízení, budou Dopravcem vráceny náklady v poměrné aktuální výši Absolutních fixních nákladů na Základního vozidla v závislosti na délce období, po které bude v daném Dopravním roce Základní vozidlo uspořeno.“

Dotaz:

Z ustanovení vyplývá, že objednatel je oprávněn požadovat vozidlo navíc a následně jej nevyužívat. Dodavatel tak bude povinen mít vozidlo k dispozici, tzn. bude mít fixní náklady, avšak vozidlo mu nebude hrazeno. Ještě markantnější je to pak v případě „úspory Základního Vozidla“. Dodavatel je povinen mít vozidlo k dispozici, ale objednatel jej nebude využívat a dopravci tak nebudou uhrazeny náklady. Dodavatel navíc upozorňuje, že citované ustanovení je pak v rozporu s článkem 5.6 návrhu smlouvy, který omezuje změny vozového parku. Objednatel takto místo toho, aby v souladu se smlouvou snížil počet vozidel, přičemž snížení počtu vozidel je omezeno,

tak vozidlo „uspoří“, přičemž zde nejsou stanovena pravidla, která by objednatele jakkoli omezovala. Dodavatel tak žádá o odstranění citovaného článku, neboť je v rozporu s jinými částmi smlouvy a vede k nenacenitelnosti nabídky.“

Odpověď:

Zadavatel pro jednoznačnost uvádí, že v souladu s článkem 8.9 návrhu smlouvy bude hradit vozidlo vždy v závislosti na délce období, po které bude v daném dopravním roce poptáváno. Stejně tak v případě úspory vozidla nebude vozidlo po dobu úspory hrazeno. Zmiňovaný článek 8.9 návrhu smlouvy nikterak nehovoří o využívání vozidla. Dodavatel se tedy chybně domnívá, že v případě požadavku vozidla navíc, které by nebylo případně využíváno, nebude zadavatel náklady za toto vozidlo dodavateli hradit. Zadavatel dále uvádí, že uvedený článek řeší pouze výši úhrady v případě změn vozového parku dle článku 5.6 návrhu smlouvy v průběhu dopravního roku v závislosti na tom, kdy v průběhu dopravního roku ke změně dojde.

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

17)

Dotaz:

„8.10 Pro případ změny právních předpisů majících vliv na náklady Dopravce a zároveň za podmínky, že se stát nebo příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů Dopravci prostřednictvím Objednatele (např. formou závazku k úhradě v závislosti na možnostech státního rozpočtu, formou alokace finančních prostředků příslušného ústředního orgánu státní správy v daném roce, poskytnutím účelově určených dotací na pokrytí zvýšených nákladů apod.), se Strany dohodly, že případná úhrada takových zvýšených nákladů bude promítnuta do plateb Objednatele Dopravci dle této Smlouvy, a to po vzájemné dohodě Stran a v souladu s právními předpisy v oblasti zadávání veřejných zakázek a veřejné podpory.“

Dotaz:

Dodavatel žádá o odstranění podmínky, že se stát nebo příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů, neboť na dopravce s ohledem na požadavek na udržitelnost dopravy nelze přenášet negativní důsledky změn právních předpisů. Nadto objednatel by prostředky stejně vynaložil i v případné nové soutěži, pokud by dopravce z tohoto důvodu byl nucen ukončit smlouvu, takže není důvod, aby objednatel neuhradil na základě smlouvy.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že není vůbec jeho povinností kompenzovat dopravci náklady, které mu vzniknou v důsledku změn právních předpisů. Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

18)

Dotaz:

„„8.16

...

Objednatel se zavazuje od Zahájení provozu po dobu existence závazku vzniklého z této Smlouvy poskytnout Dopravci zálohu na Odměnu v případech, kdy z provozně-ekonomických důvodů Dopravce o tuto zálohu požádá. Záloha bude poskytnuta na příslušný kalendářní rok ve výši, kterou stanoví Objednatel v případě, že mu to finanční situace umožní. Dopravce provede vyúčtování zálohy v rámci Vyúčtování měsíční odměny za měsíc listopad příslušného kalendářního roku, v němž byla Dopravci poskytnuta záloha. Maximální výše zálohy pro příslušný kalendářní rok, kterou je Objednatel oprávněn Dopravci poskytnout je stanovena následujícím vzorcem:“

Dotaz:

Dodavatel se ptá, za jakých faktických podmínek bude dopravci záloha poskytnuta. Zároveň upozorňuje, že ustanovení je diskriminační, neboť ekonomicky slabší dopravce neoprávněně zvýhodňuje. Záloha by měla být poskytnuta všem dodavatelům stejně. Nadto je uvedeno, že záloha bude poskytnuta v případě, že to finanční situace objednateli umožní. Takové ustanovení je v rozporu se zásadami, když umožňuje selektivní přístup k dodavatelům. Objednatel totiž může říct, že mu finanční situace nedovoluje poskytnout zálohu určitému dopravci, neboť již poskytl anebo dokonce teprve poskytne zálohu jinému dopravci. Dodavatel tak žádá o jednoznačné uvedení, že mu bude poskytnuta záloha, když o ni požádá, bez zkoumání dalších důvodů.“

Odpověď:

Zadavatel odmítá tvrzení, že při aplikaci tohoto ustanovení bude k dopravcům postupovat diskriminačně, a odmítá tak účelové a spekulativní vytváření protizákonného postupu zadavatele při plnění smlouvy. Zadavatel uvádí, že ke všem dodavatelům, kteří o poskytnutí zálohy v souladu s daným článkem návrhu smlouvy požádají, bude postupovat jednotně, neboť pro jakýkoliv jiný postup nemá žádný důvod. Aby však zadavatel předešel účelovým a spekulativním výkladům, rozhodl se znění článku 8.16 návrhu smlouvy co do podmínek poskytnutí zálohy více upřesnit, a to tak, že záloha bude poskytnuta, když dopravce o tuto zálohu objednatele požádá.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravený návrh smlouvy, který obsahuje upřesněné znění článku 8.16 návrhu smlouvy, viz dokument s názvem „14_00_Příloha 14 ZD Závazný text Návrhu smlouvy_rev11012019“, a upravenou Přílohu č. 7 Tabulka smluvních pokut návrhu smlouvy, která reflektuje upřesněné znění článku 8.16 návrhu smlouvy v citaci daného ustanovení, viz dokument s názvem „14_07 Příloha 7 Smlouvy Tabulka smluvních pokut_rev11012019“.

19)

Dotaz:

*„9.5 Dopravce dále bere na vědomí a souhlasí s tím, že Objednatel je oprávněn v průběhu účinnosti této Smlouvy v případě ukončení platnosti smlouvy Objednatele a provozovatele dopravního systému IDS IREDO (kterým je ke dni uzavření Smlouvy společnost OREDO) Dopravci oznámit změnu v osobě provozovatele dopravního systému IDS IREDO, případně převzetí práv a povinností provozovatele dopravního systému IDS IREDO Objednatelem. **Dopravce je v takovém případě povinen uzavřít s novým provozovatelem dopravního systému IDS IREDO do 10 dnů od přijetí oznámení Přístupovou smlouvu, Příkazní smlouvu a Komisionářskou smlouvu. Obdobné platí i pro případnou změnu z IDS IREDO na jiný obdobný systém.**“*

Dotaz:

V jakém znění budou v takovém případě smlouvy uzavírány. Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek v tom smyslu, že smlouvy budou uzavřeny za stejných podmínek. V opačném případě se jedná o nenacennitelné riziko.“

Odpověď:

Zadavatel jednoznačně všechny smlouvy uzavírané s provozovatelem dopravního systému IDS IREDO definoval a tím dodavateli jasně sdělil, že není důležité, kdo bude provozovatelem IDS IREDO, **jelikož smlouvy budou uzavírány ve stejném znění**. Zadavatel považuje zadávací podmínky za jednoznačné, na jejich vymezení trvá a nebude je upravovat.

20)

Dotaz:

„10.1 Dopravce je povinen zajistit, aby po celou dobu poskytování Veřejné služby dle této Smlouvy byla Vozidla používaná k plnění této Smlouvy vybavena Odbavovacím zařízením v souladu s Přístupovou smlouvou.“

Dotaz:

Dodavatel uvádí, že přístupová smlouva může být měněna a dotazuje se, času bude v takovém případě dodavateli poskytnuto na uvedení do souladu s novým zněním smlouvy.“

Odpověď:

Zadavatel upozorňuje, že žádná smlouva nemůže být jednostranně změněna, dotaz na poskytnutí času je tak bezpředmětný, protože obě smluvní strany se na změně Přístupové smlouvy musí dohodnout, **tj. dohodnout se i na časové účinnosti změny Přístupové smlouvy**. Zadavatel v této souvislosti navíc odkazuje na odst. 8 článku IXX. Přístupové smlouvy, ve kterém je mj. uvedeno, že: *„[...] Společnost OREDO je povinna Dopravce elektronicky či písemně na tyto změny, respektive úpravy, a na datum jejich účinnosti upozornit a zpřístupnit mu nové, respektive upravené znění popsanych dokumentů, a tyto zamýšlené změny s Dopravcem předem projednat. Dopravce je oprávněn se k zamýšleným změnám písemně vyjádřit, a to ve lhůtě 10 pracovních dní od předložení návrhu změn. Společnost OREDO je povinna se s připomínkami Dopravce vypořádat (tj. zohlednit je v návrhu změn, popř. zdůvodnit proč nebyly zohledněny). Připomínky Dopravce, které případně upozorňují na právní, či faktickou nemožnost navrhovaných změn, je Společnost OREDO povinna do návrhu změn zapracovat.[...]“*

21)

Dotaz:

„12.2 Dopravce bere na vědomí a výslovně souhlasí s tím, že Objednatel je oprávněn kdykoliv v průběhu plnění této Smlouvy změnit nebo upravit Technické a provozní standardy nebo i další

dokumenty upravující práva a povinnosti Stran při plnění závazků vyplývajících z této Smlouvy. Objednatel je oprávněn takové změny nebo úpravy učinit zejména v návaznosti na vývoj technických parametrů, právního prostředí, na případnou změnu standardů dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě a v zájmu zlepšení kvality služeb poskytovaných cestujícím. **Objednatel je však oprávněn učinit pouze takové změny nebo úpravy, které nebudou pro Dopravce znamenat nárůst nákladů.** V ostatních případech lze změny nebo úpravy realizovat pouze na základě vzájemné písemné dohody s Dopravcem, přičemž Objednatel Dopravci uhradí náklady s tímto spojené ve skutečně prokazatelné výši (např. znaleckým posudkem), po jejich odsouhlasení Objednatelem. Objednatel je oprávněn v reakci na vyčíslení a doložení uvedené částky nechat si vypracovat znalecký posudek (náklady na zpracování takového znaleckého posudku nese Objednatel). V případě rozporu mezi znaleckým posudkem Objednatele a znaleckým posudkem Dopravce je rozhodující znalecký posudek Objednatele. Objednatel je povinen Dopravce na takové změny nebo úpravy předem upozornit a tyto zamýšlené změny nebo úpravy s Dopravcem předem projednat. Strany se výslovně dohodly, že v případě, kdy se Dopravce ve lhůtě 10 pracovních dní od předložení návrhu změn Objednateli nevyjádří (resp. nevyjádří žádné své výhrady), má se za to, že Dopravce s navrhovanými změnami souhlasí (to však platí pouze v případě, že návrh změn byl Dopravci zaslán prostřednictvím datové schránky). V případě svého nesouhlasu je Dopravce povinen v dobré víře usilovat o dosažení pro obě strany přijatelného řešení. Objednatel je povinen se s připomínkami Dopravce vypořádat (tj. zohlednit je v návrhu změn, popř. zdůvodnit proč nebyly zohledněny). Připomínky Dopravce, které případně upozorňují na právní či faktickou nemožnost navrhovaných změn nebo zneužívající či podstatně zatěžující charakter navrhovaných změn, je Objednatel povinen do návrhu změn zapracovat. Následně Objednatel zpracuje (při respektování pravidel výše; postup vedoucí k odsouhlasení změn popsany výše může být použit opakovaně) připomínky a návrhy Dopravce a následně Dopravci oznámí požadavek na příslušnou změnu dokumentů.“

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že změna nebude znamenat nárůst nákladů, ale jiné rozložení nákladů v čase? Například že z dlouhodobého pravidelného nákladu se stane významně vyšší jednorázový náklad? Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek o ustanovení zapovídající takový postup objednatele.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil tyto zadávací podmínky jednoznačně, na jejich vymezení trvá a nebude je upravovat. Pokud změna nebo úprava **nebude** znamenat **nárůst** nákladů, tak dle smlouvy **nebude kompenzováno**, pokud změna nebo úprava **bude** znamenat **nárůst** nákladů **bude postupováno v souladu se smlouvou**.

Dotaz:

„12.7 Dopravce bere na vědomí a výslovně souhlasí s tím, že v průběhu trvání Smlouvy může vzniknout potřeba znění Přístupové smlouvy, Příkazní smlouvy nebo Komisionářské smlouvy upravit či změnit, a to zejména v návaznosti na vývoj technických parametrů, právního prostředí, na případnou změnu standardů dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě a v zájmu zlepšení kvality služeb poskytovaných cestujícím. Dopravce je v takovém případě povinen s provozovatelem dopravního systému IDS IREDO (kterým je ke dni uzavření Smlouvy společnost OREDO) do 10 dnů od projednání požadovaných úprav či změn uzavřít dodatek či novou Přístupovou smlouvu, Příkazní smlouvu nebo Komisionářskou smlouvu. **Objednatel je však oprávněn požadovat pouze takové úpravy nebo změny, které nebudou pro Dopravce znamenat nárůst nákladů.** V ostatních případech lze úpravy nebo změny realizovat pouze na základě vzájemné písemné dohody s Dopravcem, přičemž Objednatel Dopravci uhradí náklady s tímto spojené ve skutečně prokazatelné výši, po jejich odsouhlasení Objednatelem. Objednatel je povinen Dopravce na takové úpravy nebo změny předem upozornit a tyto zamýšlené úpravy nebo změny s Dopravcem předem projednat.“

Dotaz:

Jak bude postupováno v případě, že změna nebude znamenat nárůst nákladů, ale jiné rozložení nákladů v čase? Například že z dlouhodobého pravidelného nákladu se stane významně vyšší jednorázový náklad? Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek o ustanovení zapovídající takový postup objednatele.

Jak je to s implementací takových změn? Dodavatel žádá o doplnění zadávacích podmínek o stanovení přiměřených lhůt k tomu, aby dodavatel byl schopen změny zapracovat.“

Odpověď:

Zadavatel stanovil tyto zadávací podmínky jednoznačně, na jejich vymezení trvá a nebude je upravovat.

Pokud změna nebo úprava **nebude** znamenat **nárůst** nákladů, tak dle smlouvy **nebude kompenzováno**, pokud změna nebo úprava **bude** znamenat **nárůst** nákladů **bude postupováno** v souladu se smlouvou.

Implementace takových změn je předmětem dodatku smluvního vztahu, tj. předmětem dohody smluvních stran a zadavatel nebude tyto lhůty upravovat.

23)

Dotaz:

„12.19 Dopravce je povinen finanční prostředky získané v důsledku změny výše mzdových nákladů (položky „Přímé mzdy“ a „Sociální a zdravotní pojištění“) dle přílohy této Smlouvy (viz Příloha č. 2 Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny) využít výhradně ve prospěch zaměstnanců, zejména řidičů, kteří se podílí na plnění této Smlouvy. Tuto skutečnost je Dopravce povinen Objednateli na vyžádání průkazně doložit.“

Dotaz:

Jak bude postupováno v situaci, kdy dodavatel již mzdy zvýšil a prostředky až následně použije na úhradu již předchozího zvýšení mezd? Dodavatel navíc uvádí, že objednatel není oprávněn diktovat dopravci, na jaké účely má obdržené prostředky využít, neboť se jedná čistě o vnitřní záležitost dopravce.“

Odpověď:

Dodavatelem uvedená situace bude považována za využití finančních prostředků v souladu s odst. 12.19 Smlouvy, byly-li mzdy ve prospěch zaměstnanců, zejména řidičů, kteří se podílí na plnění Smlouvy za dobu plnění Smlouvy zvýšeny. Tuto skutečnost je dodavatel povinen objednateli na vyžádání průkazně doložit.

24)

Dotaz:

*„12.24 V případě, že Dopravce hodlá využít pro plnění Veřejné služby v souladu se Smlouvou Poddodavatele, je Dopravce povinen postupovat v souladu s článkem 4 odst. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, tj. poskytovat převážnou část veřejných služeb, tj. **minimálně 70 % dopravního výkonu v Dopravním roce**, v přepravě cestujících dle této Smlouvy sám. Pokud Dopravce hodlá přistoupit ke změně v osobě dříve specifikovaného Poddodavatele, je povinen předem o této skutečnosti předem informovat Objednatele a sdělit mu údaje Poddodavatele.“*

Dotaz:

Z jakého dopravního výkonu v dopravním roce je stanoveno 70%, které všechny dopravní výkony se do toho počítají? Počítají se pouze výkony podle jízdních řádů, anebo i všechny ostatní (např. včetně objížděk, přejezdů apod.)? K jakému okamžiku bude splnění této podmínky posuzováno?“

Odpověď:

Zadavatel pro jednoznačnost uvádí, že pro výpočet bude použito 70 % z objednaného realizovaného dopravního výkonu za příslušný kalendářní rok. Splnění podmínky bude posouzeno po ukončení dopravního roku. Z logiky věci nelze splnění podmínky posoudit dříve.

25)

Dotaz:

*„12.24 V případě, že Dopravce hodlá využít pro plnění Veřejné služby v souladu se Smlouvou Poddodavatele, je Dopravce povinen postupovat v souladu s článkem 4 odst. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, tj. poskytovat převážnou část veřejných služeb, tj. **minimálně 70 % dopravního výkonu v Dopravním roce**, v přepravě cestujících dle této Smlouvy sám. Pokud Dopravce hodlá přistoupit ke změně v osobě dříve specifikovaného Poddodavatele, je povinen předem o této skutečnosti předem informovat Objednatele a sdělit mu údaje Poddodavatele.“*

Dotaz:

Z jakého dopravního výkonu v dopravním roce je stanoveno 70%, které všechny dopravní výkony se do toho počítají? Počítají se pouze výkony podle jízdních řádů, anebo i všechny ostatní (např. včetně objížděk, přejezdů apod.)?“

Odpověď:

Zadavatel pro jednoznačnost uvádí, že pro výpočet bude použito 70 % z objednaného realizovaného dopravního výkonu za příslušný kalendářní rok. Splnění podmínky bude posouzeno po ukončení dopravního roku. Z logiky věci nelze splnění podmínky posoudit dříve.

26)

Dotaz:

*„13.10 V případě, že nastane některá ze skutečností předpokládaných v článku 13.6 této Smlouvy, a v důsledku takové skutečnosti a zaviněného porušení povinnosti Dopravce Objednatel vypoví tuto Smlouvu, je Dopravce povinen uhradit Objednateli kompenzaci ve výši ½ Výše bankovní záruky tak, jak je stanovena v článku 15.5 této Smlouvy, a to nejpozději do konce výpovědní lhůty stanovené podle článku 13.7 této Smlouvy. **Kompenzace dle předchozí věty je***

určena především ke krytí zvýšených nákladů Objednatele na výběr nového dopravce či k zajištění dopravy a dalších služeb v rozsahu podle této Smlouvy po dobu od ukončení této Smlouvy do uskutečnění výběru nového dopravce. Uhrazením kompenzace podle tohoto ustanovení není dotčeno právo Objednatele na náhradu škody ani povinnost Dopravce uhradit veškeré smluvní pokuty za porušení povinností z této Smlouvy.“

Dotaz:

Pokud je skutečně účelem krytí zvýšených nákladů Objednatele na výběr nového dopravce či k zajištění dopravy a dalších služeb v rozsahu podle této Smlouvy po dobu od ukončení této Smlouvy do uskutečnění výběru nového dopravce, pak by dle názoru dodavatele měla být hrazena pouze škoda převyšující tuto smluvní pokutu, jinak se jedná o další z mnoha sankčních ustanovení. Dodavatel žádá o úpravu zadávacích podmínek v tomto duchu.“

Odpověď:

Zadavatel zdůrazňuje, že kompenzace plynoucí z článku 13.10 návrhu smlouvy „[...] je určena **především** ke krytí zvýšených nákladů Objednatele [...]“, není však určena výlučně k těmto účelům. Zadavatel považuje zadávací podmínky za jednoznačné, na jejich stanovení trvá a nebude je upravovat.

27)

Dotaz:

*„14.3 Smluvní pokuty se vztahují pouze na případy porušení povinností Dopravce, nestanoví-li tato Smlouva výslovně jinak. Smluvní pokuty se nevztahují na případy, kdy je plnění povinností Dopravce po právní či faktické stránce nemožné, nebo **na případy, kdy Dopravce jedná na základě pokynu Centrálního dispečinku IREDO.**“*

Dotaz:

Čeho se může týkat pokyn CDI? Může se týkat například vozidla a jeho vybavení či jeho stáří? Dodavatel požaduje doplnění zadávací dokumentace, neboť takto může objednatel prostřednictvím CDI kterémukoli dopravci dle svého uvážení „prominout“ smluvní pokutu.“

Odpověď:

Zadavatel zdůrazňuje, že práva a povinnosti centrálního dispečinku IREDO (dále jen „**CDI**“) popsal v Technických a provozních standardech veřejné dopravy a také v Příloze č. 5 – „**Dispečerské řízení IREDO**“ Smlouvy o podmínkách přepravy v Integrovaném dopravním systému IREDO a zajištění služeb souvisejících s jeho provozováním. Z těchto dokumentů

jednoznačně plyne, čeho se může týkat pokyn CDI. Pokyn CDI souvisí s činnostmi, které CDI zajišťuje. Tyto činnosti nelze popsat taxativním výčtem; jde nicméně o řešení náhlých, operativních změn v dopravě (např. dispečer nařídí, aby spoj vyčkal 20 minut na příjezd jiného spoje – v takovém případě nebude dopravci udělena sankce za zpoždění) – již z tohoto je vyloučeno, aby dispečer rozhodoval o tom, jakého má být vozidlo stáří, neboť to vůbec nesouvisí s mimořádnostmi v dopravě. Subjekt, který je oprávněn požadovat změny v kategoriích vozidel, vyplývá ze zadávací dokumentace, je to zadavatel.

28)

Dotaz:

*„14.8 Objednatel v případě porušení kterékoliv povinnosti dle této Smlouvy či dle Technických a provozních standardů Dopravce na takové porušení nejdříve upozorní (např. ve formě protokolu o zjištění porušení povinnosti). Dopravce je povinen se k upozornění dle předchozí věty vyjádřit nejpozději do 10 dnů od obdržení upozornění a zjištěný rozpor zdůvodnit. Jestliže se Dopravce ve stanovené lhůtě nevyjádří nebo nedoloží, že plnění povinnosti Dopravce bylo po právní či faktické stránce nemožné, Objednatel vyzve Dopravce k úhradě příslušné smluvní pokuty. Není-li stanoveno jinak, je Dopravce povinen uhradit smluvní pokuty do 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy, kterou Dopravci na základě zjištěného porušení příslušného ustanovení smlouvy zašle Objednatel. V této výzvě budou uvedena konkrétní ustanovení Smlouvy, která byla Dopravcem porušena, popis konkrétního jednání, jímž k porušení této Smlouvy došlo, včetně jeho časového určení, jednotlivé položky smluvních pokut a jejich celková výše a bankovní účet, na který Dopravce smluvní pokutu uhradí. **Objednatel může rovněž místo výzvy k úhradě příslušné smluvní pokuty započíst smluvní pokutu proti pohledávkám Dopravce vyplývajícím z této Smlouvy. V takovém případě Objednatel Dopravci namísto výzvy k úhradě příslušné smluvní pokuty zašle informaci o započtení smluvní pokuty proti pohledávce Dopravce vyplývající z této Smlouvy.**“*

Dotaz:

Dodavatel žádá o doplnění ustanovení v případě, kdy dojde k započtení smluvní pokuty, a to o povinnost zaslat dopravci informaci obsahující „konkrétní ustanovení Smlouvy, která byla Dopravcem porušena, popis konkrétního jednání, jímž k porušení této Smlouvy došlo, včetně jeho časového určení, jednotlivé položky smluvních pokut a jejich celkové výše“, v opačném případě se dopravce nebude moct bránit proti případnému nesprávnému posouzení situace objednatel.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že při započtení smluvní pokuty proti pohledávkám dopravce bude dopravce upozorněn na konkrétní porušení smluvní povinnosti. Jde o zcela standardní a zákonný postup. Zadavatel navíc zdůrazňuje samotný úvod dodavatelem citovaného článku návrhu smlouvy, a to: „*Objednatel v případě porušení kterékoliv povinnosti dle této Smlouvy či dle Technických a provozních standardů Dopravce na takové porušení nejdříve upozorní (např. ve formě protokolu o zjištění porušení povinnosti). Dopravce je povinen se k upozornění dle předchozí věty vyjádřit nejpozději do 10 dnů od obdržení upozornění a zjištěný rozpor zdůvodnit. [...]*“ Již na základě tohoto bude dopravce o daném porušení informován tak, aby s k němu mohl vyjádřit a zjištěný rozpor zdůvodnit. Uplatnění svých práv je dopravce oprávněn se domáhat dle obecných právních předpisů. Zadavatel považuje zadávací podmínky za jednoznačné, na jejich stanovení trvá a nebude je upravovat.

29)

Dotaz:

„14.9 Je-li smluvní pokuta stanovena „za každý jednotlivý zjištěný případ porušení povinnosti“, rozumí se samostatným případem porušení povinnosti první zjištěné porušení povinnosti. Každé další zjištěné porušení povinnosti po uplynutí lhůty k odstranění stanovené Smlouvou nebo přiměřené lhůty stanovené Objednatelem se považuje za nový případ porušení povinnosti. Postup podle předchozí věty se použije opakovaně.“

Dotaz:

Dodavatel žádá o doplnění minimální délky lhůty.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nyní nelze předjímat všechny možné situace, okolnosti a případy, které mohou při porušení povinností nastat, a nelze tak stanovit pro všechny tyto situace, okolnosti a případy jednotnou minimální délku lhůty. Zadavatel proto ve vztahu ke stanovení délky lhůty zakotvil korektiv přiměřenosti, který je v právních předpisech i smluvních ujednáních běžně používaný a zadavatel jej hodlá aplikovat dle jeho významu. Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat.

Dotaz:

„Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet cenové nabídky dopravce a hodnocení veřejné zakázky

„List č. 5a „Podklad pro výpočet kritéria Kvality, vybavení vozidel a služeb“

Dodavatel na listu č. 5a vyplní dvě podkritéria sloužící k výpočtu kritéria „Kvalita, vybavení vozidel a služeb“.

V položce „Počet Základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění Veřejné služby“ dodavatel vyplní počet Základních vozidel v jednotlivých kategoriích, která jsou vybavena funkční klimatizací, a která se dodavatel zavazuje nasadit do provozu od začátku plnění Veřejné služby. V případě uvedení hodnoty nižší než 0, platí, že dodavatel uvedl právě hodnotu 0; v případě uvedení hodnoty vyšší než činí celkový Referenční počet Základních vozidel ve Výběrové oblasti, platí, že dodavatel uvedl právě hodnotu odpovídající celkovému Referenčnímu počtu Základních vozidel ve Výběrové oblasti. Dle zadaných počtů je v Listu č. 5 vypočteno hodnotící kritérium dle následujícího vzorce:

$$\text{Podkritérium} = \sum_{i=1}^n \left(P_i * \frac{Z_i}{Z} \right)$$

kde:

n je počet poptávaných kategorií Základních vozidel;

P_i je počet Základních vozidel v jednotlivých kategoriích vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění Veřejné služby nabídnutých dodavatelem

[ks]

Z_i je podíl Referenčního rozsahu dopravního výkonu Základního vozidla kategorie „i“ a Referenčního počtu základních vozidel dané kategorie „i“ [km]

Z je součet podílů Referenčního rozsahu dopravního výkonu Základního vozidla kategorie „i“ a Referenčního počtu základních vozidel dané kategorie „i“ [km]

Dotaz:

Jaký počet bodů a podle jakých pravidel přidělí zadavatel nabídkám dodavatelů v kritériu Počet základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění veřejné služby?

Z popsaného vzorce nevyplývají jasná pravidla. Nejasný je popis písmene Z, které má být součtem podílů, není však uvedeno jakých. Přestože popis v úvodu předpokládá součet většího počtu podílů v následujícím popisu je uveden podíl pouze jeden, přičemž tato textace se shoduje s textací popis předchozího písmene Z_i , které pracuje pouze s jedním podílem. Textace je následující: „Referenčního rozsahu dopravního výkonu Základního vozidla kategorie „i“ a Referenčního počtu základních vozidel dané kategorie „i““. Není tak jasné, o součty jakých podílů se má jednat. Vzorec přitom nelze seznat ani ze závazného nástroje.

Navíc je dodavatel přesvědčen, že nástroj je nastaven chybně. Když dodavatel do nástroje vyplnil, že nabízí všechna vozidla vybavená funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací), není pro účely hodnocení v nástroji počítáno s celkovým referenčním počtem základních vozidel ve výběrové oblasti. Takový postup je nejenže nelogický, když dodavatel nabídne všechna vozidla s klimatizací, měl by být hodnocen tento počet, ale i odporující popsanému způsobu hodnocení v závazných pokynech pro vyplnění nástroje pro výpočet cenové nabídky dopravce a hodnocení veřejné zakázky. V závazných pokynech se totiž uvádí: „v případě uvedení hodnoty vyšší než činí **celkový Referenční počet** Základních vozidel ve Výběrové oblasti, platí, že dodavatel uvedl právě hodnotu odpovídající **celkovému Referenčnímu počtu** Základních vozidel ve Výběrové oblasti“. Popis nehovoří o kategoriích, ale o celkovém počtu vozidel ve výběrové oblasti, z čehož dodavatel dovozuje, že by měl být hodnocen právě číselný údaj odpovídající celkovému počtu vozidel ve výběrové oblasti.

Jako příklad uvádí dodavatel tabulky z části Broumovsko:

| | KATEGORIE VOZIDLA | | | | |
|---|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| | A+ | A | B+ | B | C |
| Referenční počet Základních vozidel | 1,00 | 12,00 | 4,00 | 1,00 | 6,00 |
| Průměrný proběh Základního vozidla kategorie "i" za Dopravní rok [km] | 37 848 | 60 436 | 69 873 | 63 973 | 85 874 |
| Počet Základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění Veřejné služby | 1 | 12 | 4 | 1 | 6 |

| | | | |
|---|------------------------------------|--|---------|
| 3 | Kvalita, vybavení vozidel a služeb | Počet Základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění Veřejné služby upravený o váhu dle průměrného proběhu Základního vozidla jednotlivé kategorie | 5,09990 |
| | | Počet změn v počtu Základních vozidel oproti Referenčnímu počtu Základních vozidel v průběhu trvání Smlouvy | 4 |
| | | Celková délka praxe odborného personálu podílejícího se na plnění Veřejné služby [měsíce] | 0 |

Proč není v popsaném případě hodnocen počet 24, ale číslo 5,09990? Jak bylo toto číslo spočítáno a co vyjadřuje?

Dodavatel podotýká, že uvedené je zásadní, neboť má přímý vliv na hodnocení nabídek a je tudíž zásadní pro zpracování nabídek. Dodavatel přitom chová názor, že nástroj je nastaven chybně a popis v závazných pokynech mu neodpovídá a je navíc nejasný.“

Odpověď:

Zadavatel upozorňuje, že dodavatel se mylně domnívá, že uvedené kritérium zní *Počet základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující*. Zadavatel popsal kritérium v zadávací dokumentaci a následně také v Závazném nástroji jako **Počet Základních vozidel vybavených funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující (tzn. klimatizací) od začátku plnění Veřejné služby upravený o váhu dle průměrného proběhu Základního vozidla jednotlivé kategorie**. Zadavatel tímto kritériem nechtěl posuzovat u dodavatele pouze počet vozidel, ale takto nastavené kritérium počítá také s průměrným proběhem jednotlivých kategorií vozidel, a proto má vozidlo s větší průměrným proběhem větší váhu při hodnocení, resp. započítává se větší bodový zisk pro dodavatele. Takto nastavené kritérium je zcela legitimní, protože zadavatel má zájem, aby bylo klimatizováno co nejvíce objednaných kilometrů, tj. aby byly klimatizovány vozidla s velkými průměrnými proběhy.

Zadavatel trvá na tvrzení, že nástroj je nastaven správně s ohledem na požadavky, které od kritéria očekává. V dodavatelem uvedeném příkladě (oblast Broumovsko) může dodavatel dosáhnout v tomto kritérium 0 až 5,09990 bodů.

Pro názornost zadavatel provede výpočet dle vzorce uvedeného v Závazném nástroji pro příklad, kdy v oblasti Broumovsko dodavatel nabídne 3 vozidla „kategorie A“ a 2 vozidla „kategorie B+“ s funkčním systémem pro chlazení prostoru pro cestující:

$$\text{Kritérium} = 3 * \frac{\frac{725\,230}{12}}{\left(\frac{37\,848}{1} + \frac{725\,230}{12} + \frac{279\,491}{4} + \frac{63\,973}{1} + \frac{515\,244}{6}\right)} + 2 * \frac{\frac{279\,491}{4}}{\left(\frac{37\,848}{1} + \frac{725\,230}{12} + \frac{279\,491}{4} + \frac{63\,973}{1} + \frac{515\,244}{6}\right)} = 3 * \frac{60\,435,83}{318\,003,6} + 2 * \frac{69\,872,75}{318\,003,6} = 3 * 0,19005 + 2 * 0,21972 = \mathbf{1,00959}$$

Zadavatel s ohledem na složitost výpočtu kritéria zjednodušeně rozepsal popis výpočtu písmene „Z“ v Příloze č. 6 zadávací dokumentace – Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny, tak aby bylo jednoznačně vidět chování Závazného nástroje pro výpočet nabídkové ceny. Zadavatel trvá na způsobu výpočtu tohoto hodnotícího kritéria a Závazný nástroj pro výpočet nabídkové ceny (Příloha č. 13 Zadávací dokumentace) tak nebude měněn.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravené Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny, a to co do popisu výpočtu písmene „Z“ v této věci, viz dokument s názvem „06 Příloha 6 ZD Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny_rev11012019“.

31)

Dotaz:

„Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet cenové nabídky dopravce a hodnocení veřejné zakázky

*„Zadavatel upozorňuje, že ve Výběrové oblasti (resp. jednotlivých Částech Veřejné zakázky) stanovil maximální výši Celkové nabídkové ceny za rok plnění Veřejné zakázky. **V případě, že dodavatel nabídne Celkovou nabídkovou cenu za rok plnění Veřejné zakázky, která bude převyšovat maximální hodnotu stanovenou Zadavatelem pro Výběrovou oblast (resp. jednotlivou Část Veřejné zakázky), bude se jednat o nedodržení požadavků Zadavatele stanovených v Zadávacích podmínkách Veřejné zakázky.**“*

Dotaz:

Dodavatel žádá navýšení maximálních hodnot jednotlivých částí. Zadavatel stanovil hodnoty v hladině roku 2018, nicméně nabídky mají být podávány až v roce 2019. Dodavatel upozorňuje, že s účinností od 1.1.2019 došlo k navýšení minimální zaručené mzdy o 10 %, což představuje jednoznačné zvýšení nákladů. Dále je třeba vzít v úvahu obecný nárůst cenové hladiny. Dodavatel proto důrazně žádá o odstranění maximální nabídkové ceny či o její navýšení na odpovídající úroveň. Cílem zadavatele jistě je obdržet nejen výhodné, ale také kvalitní a udržitelné cenové nabídky. Dodavatel uvádí, že v tuto chvíli je maximální cena stanovená zadavatelem nedostatečná a neodpovídající realitě a dodavatel tak žádá o její úpravu.

Dodavatel tímto žádá o sdělení, zda zadavatel při stanovení cenových limitů kalkuloval s tím, že nabídky budou podávány až v roce 2019 a zda jím stanovené cenové limity zahrnují i dodavatelem shora zmíněné zvýšení nákladů.“

Odpověď:

Zadavatel dodavatelem popisovaný příklad, kdy od 1. 1. 2019 došlo k navýšení minimální mzdy, předpokládal, a proto jako referenční částky výše výchozí měsíční hrubé nominální mzdy v ČR (29.000 Kč) a referenční výše výchozí měsíční zaručené mzdy v ČR odpovídající 5. skupině (18.100 Kč) stanovil v odpovídající mzdové hladině roku 2018.

Zadavatel dále pro jednoznačnost uvádí, že podle Přílohy č. 2 Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny návrhu smlouvy dojde k první aktualizaci nákladotvorných položek odměny ještě před začátkem plnění veřejné zakázky, a tak navýšení, které proběhlo 1. 1. 2019 bude promítnuto zvýšenou cenou dopravního výkonu.

Z výše uvedených důvodů byly maximální ceny stanoveny zadavatelem ke stejné cenové hladině jako referenční částky.

Zadavatel považuje zadávací podmínky za jednoznačné, na jejich stanovení trvá a nebude je upravovat.

32)

Dotaz:

„Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny

Dotaz:

Dodavatel žádá o úpravu přílohy Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny. Dodavatel považuje přílohu za vnitřně rozpornou, když hovoří o bazickém indexu a zároveň používá vlastní umělé koeficienty, které snižují indexaci a tím v průběhu času mění ekonomickou rovnováhu v neprospěch dopravce. Dodavatel upozorňuje, že řádně nastavená indexace je klíčem k udržitelnosti smlouvy. Zadavatel však nepochopitelně redukuje inflační koeficienty o zadavatelem vymyšlené hodnoty.

Dodavatel žádá o sdělení, na základě čeho byly umělé koeficienty zadavatelem stanoveny, a proč neponechal indexaci v úrovni bazických indexů vyplývajících z oficiálních zdrojů.

Uvedené je podstatné zejména s ohledem na skutečnost, že zadavatel limituje výši nabídkové ceny a zároveň snižuje hodnotu indexů. Ceny nabídnuté dopravcem tak v průběhu trvání smlouvy nebudou sledovat vývoj cenové hladiny, přičemž dopravci na tuto skutečnost nemohou reagovat nabídnutím vyšší ceny v nabídce, když její výše je zadavatelem limitována.“

Odpověď:

Zadavatel u tohoto dotazu odkazuje na dokument „Vysvětlení, změna, doplnění č. 6“, který zveřejnil na profilu zadavatele dne 04. 01. 2019 v 16:46 hod a ve kterém uvedl v odpovědi na první dotaz, že „Zadavatel uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je upravovat. Zadavatel na základě svých odborných znalostí a na základě vývoje jednotlivých položek stanovil indexy, kterými minimalizuje podnikatelské riziko dodavatelů s ohledem na možné výkyvy, které by dodavatel nebyl schopen predikovat. Takto stanovené indexy v žádném případě nemají riziko dodavatelů zcela eliminovat. Dodavatel si případné riziko, tj. rozdíl mezi indexací stanovenou zadavatelem a svojí predikcí nákladů může nacenit ve výši ceny dopravního výkonu.“

Další vysvětlení poskytnuté zadavatelem

33)

Zadavatel v návaznosti na dokument „Vysvětlení, změna, doplnění č. 3“, který zveřejnil na profilu zadavatele dne 11.12.2018 v 19:21 hod a odpověď na Dotaz č. 5 v rámci tohoto vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace upravil rovněž tam vysvětlenou zcela zjevnou

chybu v psaní v předposlední větě článku 12.18 návrhu smlouvy, tj. „v souladu“ namísto „v soudu“.

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele upravený návrh smlouvy, který obsahuje upravené znění článku 12.18 návrhu smlouvy, viz dokument s názvem „14_00_Příloha 14 ZD Závazný text Návrhu smlouvy_rev11012019“, a upravenou Přílohu č. 7 Tabulka smluvních pokut návrhu smlouvy, která reflektuje upravené znění článku 12.18 návrhu smlouvy v citaci daného ustanovení, viz dokument s názvem „14_07 Příloha 7 Smlouvy Tabulka smluvních pokut_rev11012019“.

34)

Zadavatel dodavatele upozorňuje, budou-li podávat nabídky na více nebo všechny části veřejné zakázky, aby před podáním nabídek prostřednictvím elektronického nástroje zohlednili metodické pokyny způsobu podání nabídek u veřejné zakázky rozdělené na části stanovené v uživatelské příručce tohoto elektronického nástroje dostupné v elektronickém nástroji na internetové adrese: <https://zakazky.cenakhk.cz/manual.html> (mj. str. 71 až 73).

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel v souladu s § 99 odst. 2 zákona přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v tomto směru upravené verzi zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace pod názvem „00 ZD_rev11012019“, ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či profilu zadavatele.

Podpis

Královéhradecký kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát