

Zadavatel:

Pardubický kraj

se sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

IČO: 708 92 822

Veřejná zakázka:

„Zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje“

nadlimitní veřejná zakázka na služby zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) a rozdělená na části dle § 101 ZZVZ

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE III.

dle ust. § 98 a násl. ZZVZ

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, sídlem Jakubská 1, 602 00 Brno, jako zástupce výše uvedeného zadavatele v předmětném zadávacím řízení, obdržel k výše uvedené veřejné zakázce žádosti dodavatelů o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popř. poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Zadavatel poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace na základě obdržené žádosti:

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 24. 3. 2019):

Dotaz č. 1:

ZD, bod 2.3.

V bodě 2.3. Zadávací dokumentace Zadavatel uvádí: „Zadavatel vytváří pro všechny linky v dané oblasti jízdní řády, které jsou pro dodavatele závazné. Na tyto jízdní řády vytváří zadavatel také vozidlové turnusy, u nichž je vždy uvedena příslušná kategorie vozidla. Tato kategorie je ve vybraných případech závazná (povinná), protože se v turnusu vyskytují spoje, které je nutno zajistit určenou kategorií vozidla, a to z důvodu vysoké poptávky na spoji nebo technických omezení na trase spoje. V ostatních případech je kategorie vozidel zadavatelem doporučena. Doporučenou kategorii vozidla je možné nahradit vozidlem vyšší kategorie (vyšší obsaditelnosti). Opačný postup, tj. náhradu doporučené kategorie vozidla vozidlem nižší kategorie (nižší obsaditelnosti), bude při realizaci veřejné zakázky možné provést jen po předchozím souhlasu zadavatele.“

Zadavatel v tomto bodě stanovil Podrobné vymezení předmětu zakázky, a to včetně

požadavku na kategorie vozidel. Vzhledem k tomu, že součástí Zadávací dokumentace nejsou modelové oběhy vozidel na období víkendu, nejsou tak specifikovány požadavky zadavatele na velikost autobusu o víkendu. Je tedy možné o víkendech použít autobus jakékoliv velikosti? Je možné použít všude malý autobus?

Informace zadavatele:

O víkendovém provozu nasadí dopravce Používaná vozidla střední a standardní velikostní Kategorie ve stejném poměru, jako je nabízí na listu Nabídka Dopravce ve Výpočetním nástroji pro zajištění provozu v pracovní den. Celkový počet Používaných vozidel je předmětem nabídky Dopravce, proto Zadavatel nestanoví exaktní počet vozidel pro žádné z provozních období.

Dotaz č. 2:

ZD, bod 2.3.

V bodě 2.3. Zadávací dokumentace Zadavatel uvádí: „Změny trasy z důvodu objížďky se pro účely této veřejné zakázky nepovažují za změnu v rozsahu plnění a do stanoveného limitu 30 % a 5 % se nezapočítávají. Současně platí, že snížení rozsahu dopravního výkonu v prvním dopravním roce z důvodu kratšího prvního dopravního (za předpokladu zahájení provozu od 1. 7. 2020) roku se nepovažuje za změnu v rozsahu plnění a do stanoveného limitu 30 % a/nebo 5 % se nezapočítává. Pro účely stanovení jednotkové ceny dopravního výkonu v prvním Dopravním roce se má za to, že dopravní výkon v prvním dopravním roce je ve standardní délce dle celého dopravního roku (tj. ode dne celostátní změny jízdních řádů v červnu 2020 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2021).“

V technických a provozních standardech je uvedeno, že při navýšení dopravního výkonu ujetého podle výlukového jízdního řádu dopravci náleží tzv. cena za objížďky spočtená dle pravidel smlouvy, aplikovaná na rozdíl navýšeného a plánovaného dopravního výkonu. Smlouva však žádná pravidla pro výpočet ceny za objížďku neobsahuje.

Uchazeč se dotazuje, zda-li mu bude poskytnuta úhrada nákladů spojených s objížďkou a to i za předpokladu, že se tento fakt nezapočítává na změny výše rozsahu. Uchazeč se dotazuje, zda-li budou uhrazeny skutečné náklady spojené s vykonáním objížďky, a to zejména kompenzace z důvodu většího počtu najetých km a popřípadě i zvýšené potřeby vozidel?

Informace zadavatele:

Způsob a pravidla úhrady kompenzace, včetně pravidel pro výpočet kompenzace za objížďky, jsou v textu Smlouvy a jejích přílohách velmi podrobně a přesně popsány. Jak vyplývá z bodu 6.9 Smlouvy, je způsob výpočtu celkové výše měsíční Kompenzace za poskytnutou Službu stanoven v článku 1 dokumentu Výpočet Kompenzace, který tvoří přílohu č. 3 Smlouvy.

Výpočetní aparát pro stanovení kompenzace za objížďku je tedy hned v prvním bodě s názvem „Výpočet Kompenzace a Doplatku“ přílohy č. 3 Smlouvy (příloha s názvem „Výpočet

Kompenzace“). Na první bod této přílohy pak navazuje bod 1.2 „Výpočet délky Objížďek“ pro definici výkonového vstupu do výpočtu. Dále je v příloze č. 4 Smlouvy (příloha s názvem „Výpočetní nástroj“) na listu „Běh smlouvy“ proveden automatický výpočet Ceny za Objížďky pro každý dopravní rok po celou dobu trvání smlouvy.

Dopravci tedy bude poskytnuta úhrada nákladů spojených s objížďkou dle pravidel Smlouvy, konkrétně s ohledem na najeté kilometry, nikoli však na zvýšenou potřebu vozidel.

Dotaz č. 3:

ZD, bod 8.1.

V bodě 8.1. Zadávací dokumentace Zadavatel uvádí: „V případě, že nabídková cena účastníka zadávacího řízení předložená v nabídce překročí výše stanovenou maximální nabídkovou cenu, může být nabídka takového účastníka zadávacího řízení vyřazena ze zadávacího řízení.“

V návaznosti na výše uvedenou definici se Uchazeč dotazuje, zda-li bude taková nabídka vyloučena vždy nebo zda-li to závisí na posouzení Zadavatele? Formulaci se slovem „může“ lze vyložit více způsoby. Uchazeč žádá o objasnění této skutečnosti.

Uchazeč dále žádá o přehodnocení institutu maximální ceny, kdy dle prvních propočetů je maximální cena stanovena tak nízko, že neumožňuje hospodářskou soutěž. Uchazeč si dovoluje upozornit, že v současných výběrových řízeních v ostatních regionech institut maximální ceny stanoven nebyl, nebo byl stanoven výrazně nad maximálními cenami uvedenými v zadávací dokumentaci. V této době výrazně rostou veškeré nákladové vstupy - mzdy, pohonné hmoty, ceny servisních prací atd. - a již současná úroveň ceny dopravního výkonu v Pardubickém kraji je na samotné hranici únosnosti. Zadávací dokumentace klade výrazně větší nároky na kvalitu provozované dopravy, což se projeví výrazným nárůstem odpisů. Z těchto důvodů žádá Uchazeč o vypuštění nebo zvýšení maximálních nabídkových cen.

Informace zadavatele:

Zadavatel s ohledem na výše uvedený dotaz upřesňuje, že nabídka, která překročí maximální nabídkovou cenu bude vždy vyřazena u vybraného dodavatele. Formulace použitá v zadávací dokumentaci vychází z nové konstrukce použité v ZZVZ, podle které zadavatel může, ale nemusí nabídku nesplňující podmínky účasti ze zadávacího řízení vyřadit. Vybraného dodavatele je však zadavatel v takovém případě v souladu s § 48 odst. 8 ZZVZ povinen vyloučit.

Zadavatel trvá na institutu maximální ceny. Při posuzování výše maximální ceny stanovené v zadávací dokumentaci zadavatel upozorňuje na následující podstatné argumenty, pro které nelze jednoduše srovnávat cenu v Pardubickém kraji se situací a cenou v jiných krajích:

- nabídková cena **není cenou úplnou**, neboť neobsahuje některé položky hrazené Zadavatelem podle skutečnosti – konkrétně se jedná o položky Úhrada za použití infrastruktury, Silniční daň, Elektronické mýtné a poplatek OREDO (viz např. odst. 6.15

písm. d) Smlouvy); nad rámec nabídkové ceny, jejíž maximální hranice byla zadavatelem v zadávacím řízení stanovena, tak budou odděleně zadavatelem hrazeny další položky, které nejsou do nabídkové ceny zahrnuty;

- navržená technologie dopravní obsluhy na linkách nabízí možnost relativně vysokých kilometrických proběhů na vozidlo (kolem 60 tis. km ročně), což umožňuje optimalizovat využití vozidel a řidičů, resp. snížit náklady na ujetý kilometr;
- zadávací dokumentace dává velký prostor dopravci k volbě vlastního přístupu k plnění zakázky – nestanovuje rigidně počty vozidel, ale pouze mantinely jejich počtu a velikostí (např. až na výjimky lze dopravu zajistit jediným typem vozidla), nevyžaduje striktně nový vozový park, vybavení vozidel je částečně předmětem kvalitativního hodnocení (je na rozhodnutí Dopravce, zda je splní v plném či minimálně požadovaném rozsahu); to vše umožňuje Dopravci dosáhnout nižší cenu;
- stávající ceny dopravního výkonu v Pardubickém kraji jsou nižší než ceny maximální, uvážíme-li též body uvedené výše.

Dotaz č. 4:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 15.9

Smlouva o veřejných službách odkazuje na jednotlivé přílohy, které tvoří závaznou součást smluvního závazku stran. Tyto přílohy však nejsou na profilu zadavatele ke smlouvě připojeny.

Uchazeč se může pouze domnívat, že se jedná o vybrané přílohy Zadávací dokumentace. Z důvodu transparentnosti a vyloučení pochybností požadujeme, aby zadavatel buď připojil všechny přílohy Smlouvy o veřejných službách přímo ke Smlouvě, nebo zveřejnil jednoznačný přehled toho, které přílohy ZD se následně stanou kterými přílohami Smlouvy o veřejných službách.

Informace zadavatele:

Zadavatel nerozumí tomuto dotazu dodavatele. Zcela jednoznačný přehled toho, jaký dokument bude tvořit každou jednotlivou konkrétní přílohu smlouvy je obsažen v bodě 7.4 zadávací dokumentace. Zadavatel považuje tento přehled za naprosto vyčerpávající a odkazuje proto dodavatele do bodu 7.4 uveřejněné zadávací dokumentace.

Dotaz č. 5:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 5.13

V bodě 5.13 (a) Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Objednatel je oprávněn jednostranně zvýšit nebo snížit požadovaný rozsah Služby oproti Výchozímu rozsahu Služby až o 5 %, aniž by tato změna rozsahu Služby měla jakýkoli vliv na výši Jednotkové ceny a způsob stanovení Kompenzace dle čl. 6 této Smlouvy“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že 5% km činí z referenčního rozsahu km 821 057 km, což při

předpokládaném CDV 32 Kč/km činí sumu 26 273 834 Kč. Toto je částka kterou nemusí Objednatel Uchazeči hradit.

Tato částka je součtem variabilních a fixních nákladů, kdy variabilní náklady Uchazeč při snížení hradit nebude, ale fixní náklady, které mohou činit až 40% CDV, bude Uchazeč muset při snížení rozsahu nadále hradit. Uchazeči tak v krajním případě může vzniknout ztráta až 10 500 000 Kč, která mu nebude nijak kompenzována. Uchazeč žádá o přehodnocení tohoto požadavku tak, aby Smlouva byla v ekonomické rovnováze jak pro Objednatele, tak pro Uchazeče.

Informace zadavatele:

Argumentace celkovou cenou dopravního výkonu ve vazbě na pásmo bez úpravy jednotkové ceny je nelogická. To by platilo jen v případě, že by Zadavatel v tomto pásmu vůbec neuvažoval rozdíl plánovaných vozokilometrů proti výchozím uhradit. Tak tomu není. Dopravce obdrží za odjeté kilometry nad Výchozí rozsah Služby kompenzaci. Jen v případě navýšení počtu kilometrů do 5 % oproti výchozímu počtu kilometrů nebude mít toto navýšení vliv na výši jednotkové ceny (jednotková cena za vozokilometr zůstane v takovém případě stejná).

K argumentaci se zohledněním fixních nákladů zadavatel uvádí následující. Vzhledem k tomu, že jde o pásmo symetrické na obě strany (+5%, -5%), může kromě avizované ztráty vzniknout i stejně vysoký benefit. Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá. Jedná se o zadávací podmínku, kterou dopravce musí zohlednit ve své nabídce.

Dotaz č. 6:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 9.11

V bodě 9.11 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Na vyžádání Objednatele poskytne Dopravce všechny dostupné údaje o jednotlivých Spojích na Autobusových linkách.“

Uchazeč se dotazuje, zdali se jedná pouze o spoje hrazené Pardubickým krajem nebo zdali se jedná i spoje provozované na komerční riziko či hrazené jiným objednatelem?

Informace zadavatele:

Jedná se pouze o spoje hrazené Pardubickým krajem.

Dotaz č. 7:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 10.13

V bodě 10.13 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Objednatel je oprávněn vypovědět tuto Smlouvu v následujících případech: (a) V případě porušení kterékoliv z povinností specifikovaných v čl. 7 Smlouvy, pokud Dopravce povinnost nesplnil ani v dodatečně

stanoveném termínu ze strany Objednatele.”

Uchazeč považuje takto široce pojatou možnost za likvidační. Smlouvu je možné vypovědět na základě všech skutečností uvedených v článku 7 Smlouvy, což znamená, že Objednatel má právo smlouvu vypovědět i při jakémkoliv méně významném prohřešku, který vyplývá z provozu. Pokud například řidič opakovaně nedodrží „dress-code“, dle formulace v tomto článku může dojít k výpovědi smlouvy ze strany Objednatele s výpovědní lhůtou 3 měsíce. Uchazeč žádá o přehodnocení tohoto ustanovení tak, aby se týkalo pouze závažných případů porušení smlouvy z viny dopravce.

Informace zadavatele:

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit na základě požadavku dodavatele.

K výše uvedenému zadavatel v první řadě uvádí, že zadavatelem byly v čl. 7 Smlouvy stanoveny požadavky na poskytování služby. Dopravce je tyto podmínky povinen splnit v požadovaném rozsahu. Zadavatel tak předpokládá, že dopravci nebude činit problém s jejich dodržením a s jejich nápravou v zadavatelem stanoveném dodatečném termínu.

Možnost výpovědi je navíc v odst. 10.13 písm. a) Smlouvy sjednána až po opakovaném nesplnění povinnosti ani v dodatečně stanoveném termínu. Dopravce tak bude mít v takovém případě vždy možnost zjednat nápravu.

Dotaz č. 8:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 9.12

V bodě 9.12 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Objednatel je oprávněn započítat jakékoliv vzájemné pohledávky, splatné i nesplatné, vzniklé na základě této Smlouvy vůči pohledávkám Dopravce. K započtení dojde okamžikem, kdy oznámení o započtení dojde druhé Smluvní straně.”

Dle tohoto bodu má Objednatel právo započíst jakékoliv splatné či nesplatné vzájemné pohledávky. Takto široce definovaná možnost dává objednateli možnost započít jakékoliv pohledávky, a to i sporné (např. pokuty, se kterými dopravce nesouhlasí). Uchazeč se proto žádá Zadavatele o přehodnocení tohoto ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit.

Dotaz č. 9:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 11.2

V bodě 7.1 (e) Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Používanými vozidly, jejichž průměrné maximální stáří (bez zálohových vozidel) za celou dobu poskytování Služby nesmí překročit 9 let a současně stáří každého jednotlivého Používaného vozidla (včetně zálohových vozidel) nepřesáhne 12 let,“

V bodě 11.2 pak: „Objednatel je oprávněn požadovat po Dopravci zaplacení smluvní pokuty ve výši 500.000 Kč za každé jednotlivé porušení povinností Dopravce specifikovaných v odst. 7.10 nebo v odst. 7.1 písm. (a) této Smlouvy a smluvní pokuty ve výši 5.000.000 Kč za porušení povinností Dopravce specifikované v odst. 7.1 písm. (e) Smlouvy. Při porušení bodu 7.1 e) může Zadavatel požadovat pokutu ve výši 5 000 000 Kč.“

Dle názoru Uchazeče se nejedná o přiměřenou výši pokuty, protože k porušení dotčeného ustanovení může dojít i krátkodobě, např. v důsledku totální havárie vozidla a nutnosti zajistit vozidlo nové. V takovém případě bude pokuta 5 000 000 Kč likvidační. Uchazeč žádá o přehodnocení výše pokuty.

Informace zadavatele:

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit. Zadavatelem byly stanoveny počty záložních vozidel pro jednotlivé oblasti, které mohou být použity právě pro tyto případy. Vzhledem k tomu, že sankce může být objednatel uplatněna, bude objednatel zhodnocena okolnost, při které došlo k porušení bodu 7.1. e). Zároveň uvádíme, že pro objednatel je zásadní zajištění dopravní obslužnosti tedy i vozidlem, které krátkodobě předepsané parametry nesplňuje.

Dotaz č. 10:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 7.6 a 11.5

V bodě 7.6 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Dopravce je povinen zajistit, aby jeho zaměstnanci a/nebo zástupci ve vztahu k cestujícím dodržovali normy slušného chování a jednali v souladu s dobrými mravy, ovládali plyně český jazyk, v případě potřeby pomohli cestujícím s výstupem nebo nástupem do Používaných vozidel, aby řidiči v případě mimořádných situací v dopravě na příslušných Spojích informovali cestující o zvoleném postupu řešení těchto mimořádných situací, a aby při plnění Služeb dle této Smlouvy byly dodržovány všechny obecně závazné předpisy, zejména pak předpisy týkající se bezpečnosti práce. Dopravce je povinen zajistit, aby jeho řidiči byli povinni dodržovat jednotný „Dresscode Dopravce“ stanovující jednotné požadavky na oblékání řidičů, kteří musí být oblečeni slušně a čistě v souladu s dobrými mravy.“

V bodě 11.5 pak: „Objednatel je oprávněn požadovat po Dopravci zaplacení smluvní pokuty ve výši 10.000 Kč za porušení kterékoliv z povinností Dopravce specifikovaných v odst. 7.6 Smlouvy, a to za každé jednotlivé porušení.“

V bodě 7.6 Návrhu smlouvy je uveden požadavek na plyné ovládání českého jazyka. Uchazeč si dovoluje upozornit, že v současné době je v České republice značný nedostatek řidičů autobusu, a z tohoto důvodu dopravci zaměstnávají řidiče ze zahraničí. Řidiči ze zahraničí obvykle ovládají český jazyk v základních frázích, nikoliv plyně, pro komunikaci

při výkonu povolání však zcela dostatečně. Uchazeč požaduje změnu formulace tohoto bodu tak, aby bylo možné využít i řidiče ze zahraničí se základní znalostí českého jazyka.

Zároveň si dovoluujeme upozornit na nepřiměřenou výši pokuty. Pokuta 10 000 Kč se týká především přímých prohřešků řidičů a Uchazeč tak bude požadovat výše uvedenou pokutu po řidičích. Pokuta ve výši 10 000 Kč je pro jednotlivce vysoká částka a takovouto výši penalizace při současné situaci s nedostatkem řidičů na trhu práce považujeme za nepřiměřenou.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že bude akceptovat rovněž řidiče s alespoň základní znalostí českého jazyka. **V tomto smyslu mění ustanovení odst. 7.6** tak, že obrat „*ovládali plynně český jazyk*“ bude v odst. 7.6 Smlouvy nově nahrazen obratem „*měli alespoň základní znalost českého jazyka*“. Úprava bude provedena zadavatelem ve finálním znění smlouvy před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Dotaz č. 11:

Závazný text návrhu smlouvy, bod 11.13

V bodě 11.13 Návrhu smlouvy Zadavatel uvádí: „Kumulace smluvních pokut není vyloučena, přičemž celková výše smluvních pokut, které mohou být Objednateli zaplacený podle tohoto článku Smlouvy, je omezena částkou ve výši 100.000.000 Kč.“

Uchazeč se domnívá, že možnost kumulovat smluvní pokuty až do výše 100 000 000 Kč a zároveň jejich široká definice umožňují v krajním případě likvidaci dopravce. Částka 100 000 000 Kč překračuje maximální možnou cenu zakázky pro jednu oblast za jeden rok. Uchazeč žádá Zadavatele o přehodnocení konstrukce kumulace smluvních pokut.

Informace zadavatele:

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit. Částka 100 mil. Kč je zvolena jako horní hranice pro kumulaci pokut uplatněných za celou dobu trvání závazku. Pokud by došlo k dosažení této horní hranice, je pro Zadavatele žádoucí, aby s dopravcem ukončil smluvní vztah.

Dotaz č. 12:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.1 TPS Zadavatel uvádí: „Jestliže dopravce poskytuje služby po celou dobu účinnosti smlouvy pouze Novými vozidly, nepřesahuje průměrné stáří vozidel použitých k plnění smlouvy 11 let dle údajů zapsaných v technických průkazech. Při obnově či doplnění vozového parku původně zajištěného Novými vozidly nesmí být nově pořízené vozidlo starší než původně pořízené Nové vozidlo.“

Výše uvedená možnost není nikde promítnuta v Návrhu smlouvy. Uchazeč žádá doplnění této možnosti do Návrhu smlouvy, a to včetně úpravy příslušných sankčních opatření.

Informace zadavatele:

Tento bod je řešen v odst. 7.1 písm. b) Smlouvy, kdy v souladu s TPS Zadavatel dává možnost dopravci zahájit službu pouze s novými vozidly. Pokud dopravce od zahájení služby použije výhradně nová vozidla, pak za podmínky, že je bude používat v rámci celého smluvního vztahu, nebudou uplatněny sankce za nedodržení průměrného stáří vozidel a za překročení max. stáří vozidla dle odst. 7.1 písm. e) Smlouvy.

Dotaz č. 13:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.12 TPS Zadavatel uvádí: „Doprovce je povinen při zahájení provozu dle smlouvy opatřit vozidlo barevným nátěrem (polepem), a to dle požadavku objednatele. Objednatel požaduje zajištění nátěru (polepu) vozidla na jeho přední, zadní a boční stranu. Barevné schéma vozidla bude s dopravcem upřesněno po podepsání smlouvy. Dopravce je povinen barevný nátěr (polep) vozidla (v případě pořízení nových vozidel) zajistit do zahájení služby. U starších vozidel je dopravce barevný nátěr (polep) zajistit nejpozději do 6 měsíců od zahájení služby. Barevné schéma bude přizpůsobeno konkrétnímu typu autobusu.“

S ohledem na složitou grafiku vozidla Uchazeč žádá o RAL čísla jednotlivých barev a elektronickou verzi designu polepu vozidla. Bez těchto informací nemá dopravce možnost polep či nátěr vozidla ve své nabídce spolehlivě ocenit, což by vedlo k neporovnatelnosti nabídek.

Informace zadavatele:

K barevnosti autobusů zadavatel sděluje, že se jedná o následující RAL:

RAL 7035 světle šedá

RAL 3028 čistá červená

RAL 1021 žlutá hořčičná

RAL 5003 safírová modrá

K elektronické verzi designu vozidla zadavatel sděluje, že si vyhradil právo určit podobu grafického polepu s ohledem na autobusy různých výrobců a jejich typových řad. Vzhledem k tomu, že zadavatel nemůže předem nadefinovat modelovou řadu vozidel, nemůže z tohoto důvodu provést elektronickou vizualizaci grafické podoby pro všechny možné typy autobusů, tedy i autobusů, které mohou být v okamžiku zahájení VZ ve výrobě.

Dotaz č. 14:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 5.1 TPS Zadavatel uvádí: „Za mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem se považují takové události, které byly způsobeny vinou na straně dopravce. Jedná se zejména o poruchu vozidla, nezpůsobilost řidiče k další jízdě, dopravní nehoda zaviněná řidičem vozidla, apod.“

Zavinění dopravní nehody je předmětem šetření Policie ČR a viník nehody je obvykle určen až s delším časovým odstupem. Z tohoto důvodu se Uchazeč domnívá, že jakákoliv dopravní nehoda by neměla být považována za mimořádnost způsobenou dopravcem, nýbrž jako mimořádnost nezávislou na dopravci, a to až do momentu určení viníka dopravní nehody Policií ČR. Uchazeč proto žádá o upravení příslušného bodu TPS tak, aby reflektoval tuto skutečnost.

Informace zadavatele:

TPS obecně popisují mimořádnosti, které mohou v dopravě nastat. V případě dopravních nehod jsou tyto mimořádnosti děleny na dopravní nehody z viny dopravce a dopravní nehody, za které dopravce nemůže. Předmětný článek TPS pouze popisuje řešení těchto mimořádností. Není smyslem příslušného ustanovení čekat na výsledek šetřené dopravní nehody.

Dotaz č. 15:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.2.1 TPS Zadavatel uvádí: „Barva osvětlených bodů musí být žlutá nebo oranžová na černém poli (jiné barevné schéma je možné na základě dohody s objednatelem). Informace zobrazované na panelech jsou získávány z palubního informačního systému. Všechna označení musí být čitelná za snížené viditelnosti i při vyšší intenzitě slunečního svitu. Velikost písma musí být nejméně 70 mm.“

V současné době jsou na území Pardubického kraje využívány panely mající zelené světelné body na černém poli. S ohledem na jejich nízké stáří žádá Uchazeč Zadavatele o potvrzení, zda je možné aktuálně používané panely využít i k plnění této veřejné zakázky?

Informace zadavatele:

Jiné barevné schéma bude možné jen na základě dohody s objednatelem.

Dotaz č. 16:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.7 TPS Zadavatel uvádí: „Ve vozidle musí být umístěn takový počet tlačítek, aby bylo zaručeno, že v blízkosti prvních dveří bude umístěno minimálně jedno tlačítko, resp. v

blízkosti dalších dveří vždy tlačítka dvě. Tlačítka v blízkosti dveří musí být maximálně ve výšce 150 cm nad podlahou vozidla.”

Uchazeč se dotazuje, zda je za předpokladu využití dříve pořízených vozidel možné toto signalizační zařízení ponechat tam, kde jej původně umístil výrobce? U starších vozidel tlačítka u prvních dveří ne vždy splňuje parametr umístění do maximální výšky 150 cm. Tato konfigurace byla dosud v Pardubickém kraji funkční a využívaná. Přemístění tlačítka by bylo nákladné a navýšilo tak cenu dopravního výkonu a tedy i kompenzaci hrazenou objednatel.

Informace zadavatele:

V případě použití dříve pořízených vozidel objednatel akceptuje rozmístění tlačítek ve vozidle.

Dotaz č. 17:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.9 TPS Zadavatel uvádí: „Doprovce uvnitř vozidla nesmí vylepovat nebo jiným způsobem upevňovat žádné materiály na okna nebo jiné součásti vozidla.”

Uchazeč upozorňuje, že například na oknech je nutné vylepit označení pro nouzový východ. Uchazeč proto žádá Zadavatele o úpravu Technických a provozních standardů tak, aby bylo možno splnit alespoň tyto základní bezpečnostní požadavky.

Informace zadavatele:

Předmětný bod TPS hovoří o informacích, které dopravce může vylepit nad rámec povinných bezpečnostních symbolů v autobuse. Jedná se např. o informace dopravního charakteru, reklamy, apod., které jsou schváleny objednatel.

Dotaz č. 18:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 3.2.14 TPS Zadavatel uvádí: „Sedadla musí být opatřena sklopnými opěrkami rukou alespoň na straně do uličky”

Uchazeč se dotazuje, zda se tento požadavek vztahuje pouze na nově pořizovaná vozidla pro veřejnou zakázku, nebo i na vozidla pořízená dříve? V současnosti Pardubický kraj nevyžaduje sklopné opěrky u sedadel na straně do uličky. Uchazeč žádá Zadavatele, aby požadavek přehodnotil alespoň v případě dříve pořízených vozidel. Tento standard významně omezuje využitelnost stávajících vozidel dopravců a má tedy i dopad přípravu cenové nabídky dopravce.

Informace zadavatele:

V případě použití dříve pořízených vozidel objednatel akceptuje rozmístění opěrek u sedadel.

Dotaz č. 19:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodech 4.3 a 4.4 TPS Zadavatel definuje, že „Střední autobus“ („B“) má kapacitu minimálně 35 míst k sezení pro cestující, délku 10,5 – 11,9 m a místo pro jeden invalidní vozík a „Malý autobus - nízkokapacitní“ („C“) má kapacitu minimálně 20 míst k sezení pro cestující, délku max. 9,0 m a místo pro jeden invalidní vozík.

Uchazeč se dotazuje, do které kategorie lze zařadit autobus parametrů SOR CN 9,5, který je delší než přípustná délka pro „malý autobus - nízkokapacitní“, ovšem nesplňuje požadavky pro „střední autobus“?

Informace zadavatele:

Tento autobus nespadá do žádné kategorie, nelze ho tedy pro poskytování služby využít.

Dotaz č. 20:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 4.5 TPS Zadavatel uvádí: „Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu jsou bezbariérová a splňují definici nízkopodlažnosti dle Směrnice 2001/85/ES. Nízkopodlažním vozidlem se rozumí vozidlo třídy „I“ nebo „II“ ve kterém nejméně 35 % plochy použitelné pro stojící cestující (nebo u kloubových vozidel v jeho přední části) tvoří jedinou plochu bez stupňů a má přístup nejméně prvními a druhými dveřmi do interiéru vozidla v úrovni podlahy. Alespoň prvními dvěma dveřmi musí být nástup možný z úrovně komunikace bez nutnosti překonat schody.“

Uchazeč se dotazuje, zda se nízkopodlažnost pro první a druhé dveře zároveň požaduje i u kategorie Malý autobus? Tento požadavek významně omezuje použitelnost některých typů vozidel malých rozměrů. Uchazeč proto žádá Zadavatele o upřesnění formulace, ke kterým kategoriím se tento standard vztahuje.

Informace zadavatele:

Předmětný standard se vztahuje ke všem kategoriím vozidel.

Dotaz č. 21:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 4.9 TPS Zadavatel uvádí: „Před nasazením vozidel na linky je dopravce povinen seznámit objednatele s úplností a funkčností vybavení každého vozidla, předat objednateli v písemné nebo elektronické podobě veškeré údaje týkající se vozidla (čísla pokladny, čísla IMEI, čísla modemu, apod.). Tato povinnost platí pro vozidla provozovaná ve všech standardech. V případě změn některého z uvedených údajů je dopravce povinen okamžitě informovat objednatele.“

V rámci evidence vozidel požaduje Zadavatel přiřazení čísla pokladny ke konkrétnímu autobusu. Uchazeč si dovoluje upozornit, že v provozních podmínkách veřejné dopravy je velmi těžké dodržet, aby po celou dobu provozu byla v autobuse stejná pokladna. Pokladny se mezi autobusy velmi často mění, a to například ve vazbě na aktualizace či případné servisní zásahy. Uchazeč proto žádá zadavatele o přehodnocení tohoto požadavku.

Informace zadavatele:

Zadavatel na tomto požadavku trvá. Požadavek nepředstavuje povinnost držet jednu pokladnu u jednoho konkrétního autobusu, ale povinnost o případné změně objednatele informovat. Pokud v průběhu trvání závazku zadavatel vyhodnotí, že požadavek na předávání některých informací (např. při změně poklady) je nadbytečný, zváží možnost jejího zrušení.

Dotaz č. 22:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 5.2 TPS Zadavatel uvádí: „V případě neprůjezdnosti musí být trasa zvolena tak, aby se spoj vychýlil z trasy dle jízdního řádu v co nejmenší možné míře. Řidič je povinen informovat o nastalém stavu cestujících. Pokud je to možné, autobusový spoj obslouží všechny zastávky dle jízdního řádu.“

Uchazeč se dotazuje, zda v těchto případech nebude dopravce postížen za nedodržení trasy dané v licenci pro danou linku?

Informace zadavatele:

Pokud bude řidič postupovat v souladu s bodem 5.2 TPS, nebude uplatněno žádné postížení za nedodržení trasy.

Dotaz č. 23:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 5.2 TPS Zadavatel uvádí: „O každé mimořádnosti v dopravě způsobené dopravcem a jejím řešení musí dopravce vést průkazné záznamy a jejich seznam měsíčně zasílat objednateli.“

Uchazeč se dotazuje, zda je pro Zadavatele postačující vést evidenci mimořádností záznamem v Denním Záznamu Výkonu Vozidla? V opačném případě žádá Uchazeč Zadavatele o specifikaci metody evidence.

Informace zadavatele:

Pokud dopravce mimořádnost zaznamená do DZVV, pak takto předaná informace je dostačující.

Dotaz č. 24:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

V bodě 5.6 TPS Zadavatel uvádí: „Dopravce je povinen před zahájením poskytování služby a v případě změny jejího rozsahu zpracovat a předložit na vědomí objednateli aktualizované oběhy a to ve shodném formátu, ve kterém dopravce obdržel od objednatele podklady, vždy nejpozději do 25 pracovních dnů před zahájením provozu dle schválených jízdních řádů a garance návazností.“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že v případě výlukových jízdních řádů a s tím spojených výlukových oběhů nelze tento požadavek z časového hlediska dodržet. V určitých případech bývá dopravce o objíždkách informován i méně než 5 dní před jejich zahájením. Uchazeč proto žádá Zadavatele o úpravu tohoto požadavku.

Informace zadavatele:

V bodě 5.6 TPS jsou řešeny termíny pro předkládání oběhů řádných jízdních řádů. Výlukové jízdní řády řeší článek 6 TPS. S ohledem na běžnou praxi provádění výlukových opatření, bude výlukový jízdní řád řešen operativně.

Dotaz č. 25:

Příloha č. 12 ZD – Výpočet kompenzace

V Tabulce 3 (Definice cenových indexů) definuje zadavatel Upravený index spotřebitelských cen následovně:

$$I\hat{S}C_t = I\hat{S}C_{t-1} \times (1 + \Delta I\hat{S}C_t), \text{ kde}$$

$$\Delta I\hat{S}C_t = \max \left[\frac{ISC_t - ISC_{t-1}}{ISC_{t-1}} - 1\%, 0 \right]$$

Uchazeč se dotazuje, jakým způsobem Zadavatel dospěl ke konstantě 1%? Takto nastavená indexace povede k nedostatečné kompenzaci značné části nákladů dopravce, konkrétně těchto kategorií: Pohonné hmoty a oleje (Ostatní), Cestovné, Pojištění zákonné odpovědnosti, Ostatní přímé náklady, Ostatní služby, Režijní náklady, Finanční náklady.

Upravený index spotřebitelských cen nereflektuje vývoj tržních cen. Nastavení indexace tímto způsobem proto může uvést předmětnou smlouvu do ekonomické nerovnováhy, jelikož nárůst nákladů dopravce bude značně vyšší než nárůst kompenzace.

Informace zadavatele:

Zadavatel se domnívá, že „značnou část nákladů dopravce“, jak uvádíte, představují položky indexované jiným způsobem, konkrétně: Pohonné hmoty a oleje, Přímý materiál a energie, Opravy a udržování, Přímé mzdy, Sociální a zdravotní pojištění; případně se z podstaty věci neindexují: Odpisy, Leasing (pronájem). Na užití upraveného indexu spotřebitelských cen Zadavatel trvá vzhledem k metodice výpočtu indexu spotřebitelských cen, která odráží

krátkodobé výkyvy spotřebního koše. Zadavatel totiž předpokládá, že řadu položek zahrnutých pod indexaci formou upraveného indexu spotřebitelských cen dokáže Dopravce vzhledem k dlouhodobému smluvnímu vztahu se Zadavatelem ošetřit u svých dodavatelů (pojištění, služby) s patřičnou ochranou proti inflaci, případně je může ovlivnit i sám (režijní náklady, zisk).

Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to

do 27. 5. 2019 do 11:00 hodin.

Zadavatel tímto současně oznamuje v souladu s § 212 ZZVZ provedení úpravy v oznámení o zahájení zadávacího řízení, uveřejněném ve Věstníku veřejných zakázek (resp. Úředního věstníku Evropské unie), a to konkrétně úpravy provedené v souvislosti s výše uvedeným prodloužením lhůty pro podání nabídek.

V Praze dne 27. 3. 2019

Pardubický kraj
právně zastoupený MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Darja Kosmáková, advokát
na základě plné moci