

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 V.

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. 4 (obdržena dne 24. 4. 2019):

Dotaz č. 1:

ZD, bod 2.3.

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 1

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 1. V této odpovědi Zadavatel uvádí, že 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.

Uchazeč se domnívá, že zveřejněná odpověď neodpovídá na konkrétní dotaz Uchazeče. S ohledem na to, že Zadavatel výslovně upozorňuje účastníky zadávacího řízení na to, že bude oprávněn nařídit nasazení konkrétních typů vozidel (kategorie busů) a vzhledem k absenci oběhů pro víkendový provoz, tak uchazeči není známo, jaká vozidla bude zadavatel požadovat o víkendech a prázdninách.

Uchazeč žádá Zadavatele, aby zveřejnil kompletní sadu oběhů pro víkendy a prázdniny, tak

aby Uchazeč mohl řádně ocenit nabídku. Rozdíl mezi nasazením středního a standardního vozidla má z ekonomických a provozních důvodů výrazný dopad na cenotvorby Uchazeče. Z tohoto důvodu je nutné znát i rámcové oběhy vozidel o víkendech a prázdninách, kde bude uveden požadavek zadavatele na kategorii vozidla. Chybějící oběhy mohou způsobit neporovnatelnost nabídek.

Informace zadavatele:

Pravděpodobně nedošlo k plnému pochopení toho, jak Zadavatel stanovuje nasazení vozidel. Zadavatel zdůrazňuje, že závazně stanovil pouze oběhy vozidel kategorie C (Malý) a D (Velký), a to způsobem, kde je v přehledu turnusů uvedena v příslušném řádku kategorie vozidla s poznámkou „povinně“. Například na Holicku jsou to dvě vozidla kategorie D na turnusu 705 a 725.

Dále zadavatel v zadávacích podmínkách stanovil minimální a maximální počet vozidel dané velikostní kategorie pro každý provozní celek ve Výpočetním nástroji, nicméně přidělení těchto vozidel na turnusy je již ze strany Zadavatele pouze doporučené. Opět například na Holicku jde o 21 vozidel kategorie A, 6 vozidel kategorie B a jedno vozidlo kategorie D. Tato vozidla nemusí Dopravce nasadit na uvedené turnusy, musí však dodržet požadavek Výpočetního nástroje, že na Holicku bude mít k dispozici maximálně 6 vozidel kategorie B, 2-3 vozidla kategorie D a zbývající počet vozidel kategorie A dle provozní koncepce Dopravce.

Požadavek dodavatele (tazatele), aby Zadavatel pevně stanovil kompletní sadu oběhů pro víkendy a prázdniny, tedy Zadavatel považuje za zcela nadbytečný, neboť by se opět jednalo jen o doporučení a Dopravce (tedy i tazatel) by se jimi nemusel řídit. Zadavatel pak pro úplnost a odstranění jakýchkoli pochybností uvádí, že na víkendy a prázdniny neexistuje kategorie vozidla určená jako „povinná“.

Dotaz č. 2:

ZD, bod 8.1.

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 3

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 3. V této odpovědi Zadavatel uvádí, že trvá na stanovených stropích maximální ceny dopravního výkonu a ve své argumentaci předkládá několik faktů, na které si Uchazeč dovoluje reagovat.

Citujeme: „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.“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že tato konstrukce byla použita i u jiných výběrových řízení, kde i přes tuto skutečnost byly maximální ceny dopravního výkonu výrazně vyšší než je

hranice pro maximální cenu dopravního výkonu stanovená v tomto zadávacím řízení.

Dále citujeme: „*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,*“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že tato skutečnost by platila při zachování větších územních celků. Zadavatel rozdělil Pardubický kraj na 8 samostatných oblastí, kdy Uchazeč musí kalkulovat každou oblast jako samostatný celek, a to včetně příslušných režijních nákladů. Dále si dovoluje upozornit, že kilometrické proběhy autobusu cca 60 tis. km ročně jsou v rámci České republiky spíše průměrné.

Dále citujeme: „*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.*“

Uchazeč oceňuje volnost v přístupu k plnění zakázky. Dovoluje si však poukázat, že Zadavatel stanovuje také určité fixní požadavky (zejména konkrétní kategorie autobusů ve vzorových turnusech), které výrazně omezují dopravci prostor pro optimalizaci tak, aby došlo ke snížení ceny dopravního výkonu.

Uchazeč si dále dovoluje upozornit, že Zadavatel striktním trváním na plnění Standardů kvality, jejich zahrnutím do hodnotících kritérií zakázky a přísným požadavkem na plnění minimálních standardů při náběhu zakázky (minimálně 50% plnění standardů nízkopodlažnosti a klimatizace od 3. roku smlouvy) výrazně upřednostňuje využití nových vozidel. Tyto nároky na kvalitu a jejich zahrnutí do hodnocení nabídky rovněž zvyšují cenu dopravního výkonu.

V neposlední řadě Uchazeč upozorňuje, že kapacity tuzemských výrobců autobusů jsou na 1. pololetí roku 2020 vyčerpány. Uchazeč tak bude muset hledat výrobní kapacity i u jiných výrobců a bude nucen pořídit vozidla, která mají vyšší pořizovací cenu.

Dále citujeme: „*Stávající ceny dopravního výkonu v Pardubickém kraji jsou nižší než ceny maximální, uvážíme-li též body uvedené výše.*“

Uchazeč si dovoluje upozornit, že není možné porovnávat stávající cenu dopravního výkonu s maximální cenou dopravního výkonu uvedenou v této zakázce. Zadavatel rozdělil území Pardubického kraje na 8 samostatných oblastí a zároveň výrazně změnil kvalitativní požadavky na provozovanou dopravu (mimo jiné třeba nutností zřídit nové informační kanceláře). Tato skutečnost se promítne do maximální ceny dopravního výkonu.

Dle názoru uchazeče byla maximální cena dopravního výkonu v této zakázce stanovena na základě ročního kilometrického proběhu na jeden autobus. Uchazeč nepovažuje stanovení maximální ceny dopravního výkonu touto metodou za správné, neboť nereflektuje další podstatné provozní aspekty. Maximální cena by měla být podložena důkladnou ekonomickou

analýzou tak, aby umožnila hospodářskou soutěž případných Uchazečů.

Na základě výše uvedeného Uchazeč žádá o nové stanovení maximální ceny dopravního výkonu pro jednotlivé oblasti.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svém předchozím vyjádření k tomuto dotazu obsaženému v rámci písemného vysvětlení č. III, k dotazu č. 3.

Dotaz č. 3:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 15

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 15. V této odpovědi Zadavatel uvádí, že jiné barevné schéma je možné pouze na základě dohody s objednatelem.

Uchazeč má v úmyslu pro plnění zakázky využít stávajících vozidel, které provozuje na území Pardubického kraje, a to včetně informačních panelů mající zelené světelné body na černém poli. Aby žadatel byl schopen řádně ocenit svoji nabídku, potřebuje deklarovat zájem zadavatele uzavřít dohodu o umožnění použití jiných barevných bodu ještě před zpracováním nabídky.

Původně formulovaná odpověď nedává uchazeči jistotu, že dohoda bude skutečně uzavřena, a znemožňuje mu tedy řádně připravit cenovou nabídku.

Informace zadavatele:

Objednatel u vozidel pořízených před 1. 1. 2020 akceptuje jiná barevná schémata informačních panelů, která byla u těchto vozidel používána.

Dotaz č. 4:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 18

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 18. V této odpovědi Zadavatel uvádí, že akceptuje rozmístění opěrek u sedadel.

Uchazeč má v úmyslu pro plnění zakázky využít stávajících vozidel, které provozuje na území Pardubického kraje. U většiny těchto vozidel nejsou opěrky žádné. S ohledem na to, že případné přidání opěrky vyžaduje výměnu celého sedadla, žádá Uchazeč Zadavatele o

informaci, zda bude možné využít i starší vozidla bez opěrek

Původně formulovaná odpověď nedává uchazeči jistotu, zda je možné taková vozidla použít, a znemožňuje mu tedy řádně připravit cenovou nabídku.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svém předchozím písemném vysvětlení zadávací dokumentace, že v případě použití dříve pořízených vozidel objednatel akceptuje rozmístění opěrek u sedadel. Toto vysvětlení považuje za plně dostačující. Zadavatel pro úplnost potvrzuje, že v případě použití dříve pořízených vozidel tímto akceptuje i situaci, kdy dříve pořízené vozidlo nebude mít opěrky žádné.

Dotaz č. 5:

Příloha č. 7 ZD – Technické a provozní standardy

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 19

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 19. V této odpovědi Zadavatel uvádí, že pro plnění nelze využít autobus typu SOR CN 9,5.

Uchazeč má v úmyslu pro plnění zakázky využít stávajících vozidel, které provozuje na území Pardubického kraje, mezi které patří i osvědčené autobusy typu SOR CN 9,5.

Uchazeč se dotazuje, zdali v kategorii malých autobusů lze použít i autobus charakteru SOR CN 9,5, který základní technické parametry, které ovlivňují průjezdnost vozidla, jako je šířka a výška pro kategorii malý autobus?

Jediný rozdíl oproti kategorii SOR CN 8,5 je délka a větší počet míst k sezení. Vyloučení těchto vozidel, která byla dříve ze strany Pardubického kraje poptávána, považuje uchazeč za diskriminační.

Uchazeč rovněž upozorňuje, že vyloučení těchto vozidel z plnění nové zakázky by mělo další vliv na vyšší ceny dopravního výkonu.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svém původním vyjádření obsaženém v předchozím písemném vysvětlení zadávací dokumentace, tedy že tento autobus nespadá do žádné kategorie, nelze ho tedy pro poskytování služby využít.

Dotaz č. 6:

Příloha č. 12 ZD – Výpočet kompenzace

Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 25

Zadavatel dne 27.3.2018 zveřejnil „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace III.“, kde zveřejnil odpověď na Dotaz číslo 25. V této odpovědi Zadavatel uvádí, z jakého důvodu využil konstantu v hodnotě 1%.

Uchazeč si dovoluje upozornit, že pokud se od indexu se odpočítává 1%, lze toto pro posouzení destruktčního vlivu na CDV ilustrovat následovně. Pokud uvažujeme s průměrnou inflací např. ve výši 2% ročně, tak pak v posledním roce bazický index vzroste ze 105,3 na 125,3., skutečný index spotřebitelských cen vztahený k výchozímu roku z 1,000 na 1,190, ale upravený je 1,078.

Náklady, které jsou takto indexovány, se podílí na celkové ceně cca 20%, což Uchazeč považuje za její za značnou část.

Na základě výše uvedeného Uchazeč žádá objednatele o odstranění odpočtové konstanty ve výši 1%.

Informace zadavatele:

Zadavatel požadavek účastníka na odstranění odpočtové konstanty ve výši 1% odmítá. 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 trvá na takto nastavených zadávacích podmínkách a nebude na nich nic měnit.

Dotaz č. 7:

Příloha č. 3 ZD – Souhrn linek a turnusů

Uchazeč při studiu zadávací dokumentace narazil na rozpor mezi Přílohou číslo 3 Zadávací dokumentace – Souhrn linek a turnusů a Přílohou číslo 9 Zadávací dokumentace – Výpočetní nástroj. V těchto přílohách jsou uvedeny různé počty požadovaných vozidel v jednotlivých kategoriích.

Například u oblasti Holicko je dle Přílohy číslo 3 požadováno 21 standardních, 6 středních a 3 velké autobusy. V Příloze číslo 9 (list Technické hodnocení) je v tabulce Maximální požadavky na technická kritéria v oblasti Kategorie vozidla požadováno 6 autobusů délky 12 – 12,9 m a 3 autobusy délky 8,8 – 10 m, což neodpovídá výše uvedeným kategoriím.

Uchazeč žádá o vysvětlení tohoto rozporu a případně o úpravu příloh do správného znění.

Informace zadavatele:

Odpověď je v tomto případě shodná s odpovědí na dotaz č. 1 výše. Pravděpodobně nedošlo ze strany tazatele k plnému pochopení, jak Zadavatel stanovuje nasazení vozidel. Zadavatel zdůrazňuje, že závazně stanovil pouze oběhy vozidel kategorie C (Malý) a D (Velký), a to způsobem, kde je v přehledu turnusů uvedena v příslušném řádku kategorie vozidla s poznámkou „povinně“. Například na Holicku jsou to dvě vozidla kategorie D na turnusu 705 a 725. Dále zadavatel stanoví minimální a maximální počet vozidel dané velikostní kategorie pro každý provozní celek ve Výpočetním nástroji, nicméně přidělení těchto vozidel na turnusy je pouze doporučeno ze strany Zadavatele. Opět například na Holicku jde o 21 vozidel kategorie A, 6 vozidel kategorie B a jedno vozidlo kategorie D. Tato vozidla nemusí Dopravce nasadit na uvedené turnusy, musí však dodržet požadavek Výpočetního nástroje, že na Holicku bude k dispozici maximálně 6 vozidel kategorie B, 2-3 vozidla kategorie D a zbývající počet vozidel kategorie A dle provozní koncepce Dopravce.

Nastavení zadávacích podmínek je tedy záměrné, správné a k žádnému rozporu v nich nedochází.

Dotaz č. 8:

Návrh Smlouvy o VS, bod 10.13

Návrh Smlouvy o poskytování veřejných služeb stanoví v čl. 10.13 právo Objednatele (Zadavatele) vypovědět smlouvu v případě porušení kterékoliv z povinností specifikovaných v čl. 7 Smlouvy, pokud Dopravce nesplnil povinnost ani v dodatečně stanoveném termínu ze strany Objednatele. Článek 7 Smlouvy obsahuje řadu povinností provozního charakteru, např. dle čl. 7.1 písm. a) postupovat v souladu s Technickými a provozními standardy PK, čl. 7.1. písm. c) dodržovat Zastávkové jízdní řády a Grafikon, čl. 7.6. povinnost zaměstnanců Dopravce dodržovat k cestujícím normy slušného chování atd. Domníváme se, že takto stanovený výpovědní důvod fakticky vede k možnosti Zadavatele vypovědět smlouvu kdykoliv „bez udání důvodu“, neboť porušení spadající pod povinnost dle čl. 7 v běžném provozu vždy objednatel najde.

Uchazeč žádá Zadavatele, aby upravil výpovědní důvody na skutečně závažná porušení smluvních povinností ze strany Dopravce, neboť stávající možnost výpovědi z důvodu opakovaně neslušného chování ze strany řidiče nebo nedodržení jízdního řádu (byť o 1 minutu), neumožňují uchazeči ze smlouvy vyplývající riziko řádně nacenit s ohledem na stanovenou maximální cenu.

Informace zadavatele:

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit na základě požadavku dodavatele, jak již k tomuto dotazu uvedl v předchozím písemném vysvětlení zadávací dokumentace.

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.

Zadavatel pro úplnost a vyloučení jakýchkoli pochybností dále uvádí, že má jednoznačný a primární zájem na trvání smluvního vztahu a na poskytování předmětných služeb po celou dobu trvání smlouvy; nikoli tedy na jejich předčasném ukončení na základě výpovědi objednatele. Předčasné ukončení smluvního vztahu tedy považuje za postup jen v krajním případě.

Dotaz č. 9:

Návrh Smlouvy o VS, bod 11.7

Návrh Smlouvy o poskytování veřejných služeb stanoví v čl. 11.7 smluvní pokutu, pokud dopravce poruší svoji povinnost zajistit v den stávky nebo výluky poskytování Služby v plném rozsahu dle odst. 7.8. věta třetí Smlouvy. Věta třetí čl. 7.8. stanovuje, že dopravce je povine v maximálním možném rozsahu, který lze po něm spravedlivě požadovat zajistit plnění Služby v den stávky nebo výluky.

Uchazeč spatřuje rozpor mezi uvedenými ustanovením, neboť čl. 11.7 hovoří o plném poskytování služby a čl. 7.8 hovoří o maximálním možném rozsahu, který lze spravedlivě požadovat. Uchazeč požaduje uvedení obou ustanovení do souladu, nebo vyjasnění, na jaké případy se smluvní sankce podle č. 11.7 bude vztahovat.

Informace zadavatele:

Zadavatel v daném případě žádný rozpor nevidí. Článek 11.7 odkazuje na rozsah definovaný v článku 7.8 věta třetí Smlouvy. Konkrétní „plný rozsah“ je tak definován článkem 7.8 větou třetí.

V Praze dne 26. 4. 2019

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