

Zadavatel:
Pardubický kraj
se sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice
IČO: 708 92 822

Veřejná zakázka:
„Zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje (opakovaná)“

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

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ust. § 98 a 99 ZZVZ

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 8. 10. 2020

Žádost č. 1 ze dne 5. 10. 2020:

V části 2.3 Zadávací dokumentace - Rozsah veřejné zakázky je uvedeno:

Změna rozsahu plnění v každém jednotlivém dopravním roce spočívající v jednostranném zvýšení nebo snížení rozsahu plnění do 6 % včetně oproti Výchozímu rozsahu plnění nebude mít jakýkoli vliv na výši ceny za realizaci plnění sjednané v uzavřené Smlouvě.

Uchazeč si dovoluje upozornit, že 6 % změna v km rozsahu má velký vliv na cenu dopravního výkonu a každý Uchazeč bude v tomto případě oceňovat pesimistickou variantu. Tedy bude počítat s rozsahem 94 % km. Zadavatel tak obdrží vyšší cenu dopravního výkonu, než by odpovídala ocenění, které by počítalo se 100 % rozsahem km.

Uchazeč považuje za vhodnější řešení vedoucí k obdržení porovnatelných a ekonomicky udržitelných nabídek takové, které bude aktualizovat cenu dopravního výkonu při každé změně

rozsahu. Uchazeč se tedy dotazuje, zdali Zadavatel neupraví Zadávací dokumentaci dle výše uvedené skutečnosti.

Informace zadavatele:

Zadavatel si je výše uvedeného vědom, nicméně stanovené řešení je jednoznačné a nebrání podání porovnatelných nabídek. Zadavatel toto rozmezí především stanovil z důvodu změn rozsahů dopravních kilometrů, a to v závislosti na počtech pracovních dnů v následujících letech. Zadavatel proto setrvává na stanovených podmínkách.

Žádost č. 2 ze dne 5. 10. 2020:

V Provozních a technických standardech na str. 12 v bodě 3.2. je uvedeno:

Všechna nabízená vozidla z Vozového parku musí být homologována výhradně pro třídu „I“ dle výše uvedené směrnice tzn., musí umožňovat přepravu stojících cestujících.

Uchazeč si dovoluje podotknout, že ve třídě I se homologují zejména autobusy určené pro městský provoz. Autobusy pro příměstský provoz, které se využívají pro dopravní obslužnost Pardubického kraje jsou standardně homologovány pro třídu II, která také umožňuje přepravu stojících cestujících.

Uchazeč dále upozorňuje, že nezná na trhu autobus homologovaný ve třídě I, který nebyl považovaný za nízkopodlažní. Tímto požadavkem tak Zadavatel neumožňuje Uchazečům využít autobusy, které mají standardní vysokou podlahu.

Tím, že nelze v dané kategorii nabídnout vozidlo, které není nízkopodlažní ztrácí dle názoru uchazeče svůj význam hodnotící kritérium č. 5 - Poměr nízkopodlažních vozidel (v % vozového parku) z Kritéria hodnocení č. 2 - Technická kritéria nabídky. Uvedené hodnotící kritérium dle názoru uchazeče v rozporu s § 116 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb. nevyjadřuje kvalitativní, environmentální nebo sociální hlediska spojená s předmětem veřejné zakázky, neboť jak je výše uvedeno, je nastaveno tak, že u všech uchazečů musí být 100 %. V takovém případě hodnotící kritérium ztrácí prvek hodnocení, tj. to, že každý uchazeč má možnost nabídnout jeho jinou hodnotu s ohledem na vlastní nabídku.

Uchazeč se tedy dotazuje, zdali umožní Zadavatel využít i vozidla homologované ve třídě II, které se nyní standardně používají na území Pardubického kraje a zdali v tomto duchu upraví Provozní a technické standardy.

Informace zadavatele:

Zadavatel na základě žádosti o vysvětlení znovu zvážil své požadavky a rozhodl se návrhu vyhovět. Upravuje proto odst. 3.2 Technických a provozních standardů (příloha č. 7 zadávací

dokumentace) tak, že větu „Všechna nabízená vozidla z Vozového parku musí být homologována výhradně pro třídu „I“ dle výše uvedené směrnice tzn., musí umožňovat přepravu stojících cestujících.“ nahrazuje větou „Všechna nabízená vozidla z Vozového parku musí být homologována výhradně pro třídu „II“, případně pro třídu „I“ dle výše uvedené směrnice tzn., musí umožňovat přepravu stojících cestujících.“ Uvedená změna bude do této přílohy promítnuta před podpisem smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 3 ze dne 5. 10. 2020:

V Provozních a technických standardech na str. 23 v bodě 4.1. je uvedeno:

Velký autobus" má kapacitu minimálně 55 míst pro cestující k sezení, 65 míst pro cestující ke stání a 1 místo pro invalidní vozík. Do počtu míst k sezení se nezahrnují sklopná sedadla. Pro posouzení počtu míst pro cestující ke stání je rozhodující údaj výrobce, přičemž obvyklý prostor pro jednoho stojícího cestujícího musí být minimálně 0,125 m².

Uchazeč oslovil většinu jemu známých výrobců autobusů a z jejich odpovědí vyplývá, že autobus třídy I splňující výše uvedené parametry na trhu neexistuje, a to z důvodu nesplnění požadavku na počet míst ke stání. Uchazeč se tedy ptá, zda si zadavatel ověřoval reálnost svého požadavku u výrobců a zda upraví Provozní a technické standardy v tom smyslu, aby bylo možné požadovaný Velký autobus reálně vyrobit a pro plnění zakázky v Pardubickém kraji dodat.

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že opakovaně s pozitivním závěrem prověřil dostupnost vozidel s uvedenými parametry. Zadavatel předpokládá, že se bude jednat o kloubový autobus v meziměstském provedení. Taková vozidla jsou v provozu např. v rámci Pražské integrované dopravy.

Žádost č. 4 ze dne 5. 10. 2020:

Ve Smlouvě o veřejných službách se v bodě 5.2. je uvedeno:

Modelový způsob provedení Výchozího rozsahu Služby je blíže specifikován: b) v Grafikonu, který tvoří přílohu č. 6 této Smlouvy

Samotný pojem Grafikon je definován v zadávací dokumentaci takto: *znamená zpracování Jízdního řádu pro organizaci provozu na Autobusových linkách. Grafikon pro každý Spoj určuje Kategorii Používaných vozidel, rozdělení dle Paliva, rozdělení dle Nízkopodlažnosti a Garance*

návazností. Grafikon si Objednatel a Dopravce předávají elektronicky ve formátu JDF nebo ISY, dále v podobě Souhrnu linek a turnusů ve formátu XLS nebo obdobném.

Uchazeč se táže, kde v zadávací dokumentaci nalezne přílohu č. 6 Smlouvy o veřejných službách, tj. modelový Grafikon, resp. zda je jím příloha zadávací dokumentace „PK_Dopravní obslužnost_ZD_P03_Souhrn linek a trunusu_2020-09-08“ Pokud ano, uchazeč se táže, zda uvedené kategorie autobusů u jednotlivých spojů v tomto dokumentu jsou závazné nebo doporučené.

V této souvislosti uchazeč upozorňuje zadavatele, že odborný odhad Zadavatele na počet vozidel pro jednotlivé kategorie neodpovídá jejich přiřazení na jednotlivé kategorie v příslušné tabulce (spoj + kategorie) a následně vytvořeným oběhům, kdy např. v oblasti Chrudimsko je odborný odhad Zadavatele 9 autobusů kategorie „A“, ale na základě vytvořených oběhů je třeba 11 autobusů kategorie

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že Přílohou č. 6 Smlouvy (Grafikon (modelový)) se stane Příloha č. 3 zadávací dokumentace, jak je uvedeno v odst. 7.4 zadávací dokumentace.

K otázce ohledně závaznosti uvedení kategorií v Grafikonu zadavatel odkazuje na čl. 2.3 zadávací dokumentace, v němž je uvedeno „Na tyto jízdní řády vytváří zadavatel také specifikace linek a spojů, u nichž je vždy uvedena minimální doporučená kategorie vozidla. Tato kategorie je ve vybraných případech závazná (povinná), protože se v určitých spojích a linkách vyskytnou spoje, které je nutno zajistit určenou kategorií vozidla, a to z důvodu vysoké poptávky na spoji. V ostatních případech je kategorie vozidel zadavatelem doporučená. 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.“

K otázce odborného odhadu počtu vozidel odkazuje zadavatel na tentýž článek zadávací dokumentace, z něhož vyplývá, že otázka počtu používaných vozidel je plně v rukou dopravce.

Žádost č. 5 ze dne 5. 10. 2020:

Ve Smlouvě o veřejných službách v bodě 7.1 je uvedeno:

(a) v souladu se svými závazky vyplývajícími z Nabídky Dopravce zejména pak stanovenými v části „NABÍDKA DOPRAVCE“ (příloha č. 2 Smlouvy) a následně aktualizovanými závazky Dopravce postupem dle Nabídky a Výpočetního nástroje tak, aby byly dodrženy všechny Dopravcem uvedené minimální parametry technických kritérií u Používaných vozidel, a to pro každý příslušný Dopravní rok trvání Smlouvy, pro který jsou konkrétně stanoveny;

Uchazeč se dotazuje, jak bude posuzováno dodržení minimálních parametrů technických kritérií u Používaných vozidel ze strany Zadavatele v čase, tj. ve vztahu k formulaci „pro každý

příslušný Dopravní rok". V praxi může dojít k totální havárii např. vozidla na alternativní pohon (nebo nízkopodlažního vozidla apod.), čímž do doby jeho nahrazení novým vozidlem v procentuálním vyjádření daného technického kritéria může dojít k neplnění daného minimálního parametru z nabídky dopravce. Bude tedy dopravce i v takovém případě odpovědný za neplnění Smlouvy, byť dočasné a neovlivnitelné, nebo pokud prokáže, že např. objednal nový autobus stejných technických kritérií jako zničený, bude to započteno do plnění minimálních parametrů u Používaných vozidel.

Informace zadavatele:

Doprovce bude odpovědný za neplnění Smlouvy ve výše popsaném případě, pokud k němu nedojde v důsledku okolností vylučujících odpovědnost (viz zejm. odst. 11.16 a 11.17 Smlouvy).

Žádost č. 6 ze dne 5. 10. 2020:

Ve Smlouvě o veřejných službách v bodě 10.6 je uvedeno:

Není-li stanoveno v odst. 10.7 nebo odst. 10.8 nebo odst. 10.9 nebo odst. 10.10 této Smlouvy jinak, Dopravce je povinen poskytovat Službu od 12. 12. 2021 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2031, tj. v délce trvání 10 Dopravních roků pouze a výlučně jen za splnění podmínky, že Smlouva bude mezi Smluvními stranami uzavřena nejpozději do 30. 4. 2021.

Uchazeč se domnívá, že je zde chybně uvedeno, že smlouva končí ve dni předcházející termínu celostátní změny jízdních řádů v červnu 2031, a správně má být uvedeno v prosinci 2031, tak aby se jednalo o celých 10 Dopravních roků.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění, jde o nedopatření. Zadavatel proto mění odst. 10.6 Smlouvy tak, že slova „v červnu 2031“ nahrazuje slovy „v prosinci 2031“. Uvedená změna bude do Smlouvy promítnuta před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 7 ze dne 5. 10. 2020:

Článek 7.15 Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících upravuje povinnosti Dopravce ohledně zajištění provozních záloh. Tento článek odkazuje na kapitolu 4.9 Technických a provozních standardů PK. Standard záložního vozidla ale upravuje kapitola 4.10 Technických a provozních standardů PK. V tomto článku Zadavatel vzájemně zaměňuje pojem „záložní vozidlo“ a „vozidlo provozní zálohy“. Uchazeč žádá ujištění, že lze oba výše zmíněné pojmy chápat jako významově stejné.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění, jde o nedopatření. Zadavatel proto mění odst. 7.15 Smlouvy tak, že spojení „v kapitole 4.9“ nahrazuje slovy „v kapitole 4.10“. Uvedená změna bude do Smlouvy promítnuta před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Zadavatel dále potvrzuje, že pojmy „záložní vozidlo“ a „vozidlo provozní zálohy“ jsou významově stejné.

Žádost č. 8 ze dne 5. 10. 2020:

Žádáme o vysvětlení, jak bude zadavatel během doby plnění veřejné zakázky přistupovat k případným legislativním změnám s podstatným dopadem na náklady Dopravce na plnění veřejné zakázky, zejména (a) zda zadavatel, resp. zadávací dokumentace počítá s tím, že v průběhu dlouhé doby plnění veřejné zakázky (10 dopravních let), u níž nelze s ohledem na její značnou délku předvídat vývoj právní úpravy, může docházet k legislativním změnám, které mohou mít důsledek v podobě podstatného zvýšení nákladů dodavatelů na plnění veřejné zakázky, (b) zda v případě provedení legislativních změn s takovým důsledkem počítá zadavatel, resp. zadávací dokumentace s tím, že by se v jejich důsledku mohla zvýšit sjednaná cena za plnění veřejné zakázky, a (c) zda a jaké mají dodavatelé možnosti postupu pro případ, kdy by legislativní změny měly být důvodem podstatného nárůstu nákladů dodavatelů na plnění veřejné zakázky či dokonce jejího plnění se ztrátou (např. v podobě práva dodavatelů na ukončení závazku, resp. smlouvy apod.).

Žádáme o vysvětlení z důvodu, že nám nejsou zřejmá určitá a transparentní pravidla pro případ legislativních změn s podstatným dopadem na náklady na plnění veřejné zakázky, když dle našeho názoru nelze po Dopravcích požadovat, aby plnili veřejnou zakázku např. se ztrátou, která by jim vznikala v důsledku budoucích legislativních změn.

Jak je přitom dle našeho mínění i z posledních let a právě z oboru autobusové dopravy zřejmé, mohou v průběhu dlouhé doby trvání veřejné zakázky mj. nastat legislativní změny, které mohou objektivně znamenat podstatný zásah do hospodaření a nákladových položek dopravců a v některých případech dokonce přivést dopravce do ztrát či insolventy. Pro ilustraci lze z nedávné minulosti zmínit přijetí nařízení vlády č. 336/2016 Sb. a 337/2016 Sb., v jejichž důsledku došlo s účinností ode dne 1. 1. 2017 například k přeřazení řidičů autobusů z 3. skupiny prací do 5. skupiny prací a tím i ke zvýšení nejnižší úrovně zaručené mzdy, k zavedení příplatku ke mzdě za ztížené pracovní prostředí (výkon práce řidiče v rozdělené směně) atd., tedy dle dodavatele došlo v důsledku legislativní změny k zásadnímu navýšení personálních nákladů na straně dopravců. Ostatně o situaci v autobusové dopravě v Ústeckém kraji vyšla řada novinových článků.

Žádáme proto o vysvětlení výše uvedeného a o vysvětlení, zda a jak zadavatel případné budoucí legislativní změny, které budou mít podstatný dopad na náklady dodavatelů na plnění veřejné zakázky, zohlední v podmínkách, za kterých bude veřejná zakázka plněna, a/nebo jinou formou (např. viz § 222 zákona o zadávání veřejných zakázek?).

Informace zadavatele:

Zadavatel k uvedenému uvádí, že možnost zakotvení smluvního mechanismu, který by reagoval na případné legislativní změny, jako jsou popsány v předmětném dotazu, pečlivě zvažoval. Bohužel, právní úprava § 100 odst. 1 ZZVZ a rozhodovací a výkladová praxe k němu umožňuje jen takové změny, které budou již nyní popsány ve Smlouvě natolik přesně, aby již nebylo třeba o obsahu změny jednat, ale mohla být provedena v zásadě matematicky.

Je přitom zřejmé, že není předem známo, v čem přesně mohou změny v průběhu 10 let trvání smlouvy spočívat, proto není možné takové změny ve Smlouvě zakotvit. Případně, pokud by bylo možné některé ze změn vydefinovat, není jednoznačně předem definovatelné, jaké budou mít změny dopady do nákladů dopravce, neboť řada nákladů závisí na zvoleném provozním konceptu dopravce apod.

Zadavatel je přesvědčen, že přinejmenším část takových změn bude možno řešit jako povolenou změnu závazku postupem dle § 222 ZZVZ. Pro případ, že by dopady změn nebylo možné v souladu s právními předpisy provést, umožňuje odst. 10.12 Smlouvy dopravci Smlouvu jednostranně předčasně ukončit výpovědí, a to po uplynutí nejméně 2 Dopravních let a s 18měsíční výpovědní lhůtou (jakkoliv zadavatel má primárně zájem na tom, aby Smlouva trvala celých 10 let).

Žádost č. 9 ze dne 5. 10. 2020:

Článek 8.1 Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících upravuje další související povinnosti a oprávnění Dopravce. Podle tohoto článku je Dopravce povinen zajistit na vlastní náklad požadavky stanovené v Technických a provozních standardech v kapitole 2 Standard vybavení zastávek. Součástí této kapitoly jsou specifikovány povinnosti Dopravce související pouze s umístěním informační tabule a se zveřejňováním jízdních řádů, letáků apod. Není nikde uvedeno, kdo zajistí označníky zastávky.

Informace zadavatele:

Zajištění označníků zastávky není předmětem plnění veřejné zakázky. Obnovu označníků má za povinnost zajistit správce či majitel komunikace.

Žádost č. 10 ze dne 5. 10. 2020:

Uchazeč se dotazuje v souvislosti se vzorovým Formulářem specifikace vozidel, který tvoří přílohu č. 10. Dle článku 7.5 Smlouvy je Dopravce povinen doložit v určených termínech přehled vozového parku, který bude použit při poskytování Služby. V případě uvedení vozidel provozní zálohy budou tato vstupovat do výpočtu technických kritérií. Uchazeč žádá o upřesnění, zda bude Dopravce uvádět vozidla provozní zálohy do výše jmenovaného formuláře, když je bude v průběhu dopravního roku využívat.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že Formulář specifikace vozidel se nevztahuje na vozidla provozní zálohy, neboť výpočet technických kritérií i počet vozidel uváděných v nabídce k zajištění Služeb se vztahuje pouze na Používaná vozidla.

Žádost č. 11 ze dne 5. 10. 2020:

Technické a provozní standardy upravují v bodu 3.2.1 Technický stav a stáří vozidel. Zde je uvedeno: „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.“ Pokud se tedy Uchazeč rozhodne využít tuto možnost a poskytovat služby Novými vozidly, musí být i záložní vozidla nová?

Informace zadavatele:

Uvedený požadavek se vztahuje pouze na Používaná vozidla, nikoliv záložní vozidla. Odstavec 7.1 písm. e) Smlouvy, který tuto povinnost rovněž stanoví, výslovně hovoří o Používaných vozidlech.

Žádost č. 12 ze dne 5. 10. 2020:

Technické a provozní standardy upravují v bodu 4.10 Standard záložního vozidla. V tomto článku je upravena pouze povinnost vozidla být připraveno vyjet na trať. Článek ve skutečnosti neupravuje standard záložního vozidla, není určena jeho vybavenost. Uchazeč žádá Zadavatele o přesnou specifikaci požadavků na záložní vozidlo.

Informace zadavatele:

Záložní vozidlo musí splňovat všechny požadavky kladené na Používané vozidlo, pokud není v Technických a provozních standardech výslovně uvedeno, že se daný požadavek nevztahuje na záložní vozidlo.

Žádost č. 13 ze dne 5. 10. 2020:

V zadávací dokumentaci v odstavci 2.2. je v druhém odstavci uvedeno, že v příloze č. 3 - Souhrn linek v dané oblasti je tvořen samostatným dokumentem v excelu o 4 listech. Uvedený soubor ale nemá 4 listy.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a uvádí, že se jedná o nedopatření. Informace o 4 listech zůstala v zadávací dokumentaci z původní zrušené zakázky a vztahovala se k turnusům. Zadavatel tedy slova „(vždy o 4 listech)“ vypouští.

Žádost č. 14 ze dne 5. 10. 2020:

A.

V Technických podmínkách zadávací dokumentace, v odstavci 3.2 Standardy vybavení vozidel provozovaných na území PK, je požadavek zadavatele na vozidla homologována výhradně pro třídu I. Třída I je typická pro vozidla nasazovaná na režim MHD, pro regionální dopravu je zcela relevantní třída II. Vozidla homologována v třídě I nejsou pro provoz v regionální dopravě optimální především z důvodů bezpečnosti cestujících. Pro linkovou dopravu jsou typické vyšší cestovní rychlosti než pro městskou. Proto jsou autobusy třídy II vybavené sedadly, které musí odolat vyššímu přetížení při nehodě, bezpečnostními pásy, robustnějším systémem kotvení invalidního vozíku, elektronickou stabilizací podvozku ESP, která významně pomáhá předejít smyku na kluzkém povrchu, případně pomáhá jeho zvládnutí. V neposlední řadě také třída II umožňuje použití větších pneumatik, což má příznivý vliv na jízdní komfort a na ekonomiku provozu.

Autobusy třídy I považujeme za méně vhodné pro linkovou dopravu i z hlediska komfortu pro cestující: Rozteč sedadel 650 mm (třída I) je pro vyšší cestující při jízdě na delší vzdálenost značně nepohodlná. Rovněž plocha 0,125m² na stojícího cestujícího (tedy 8 cestujících na 1m² plochy) je podle našeho názoru zcela nepřiměřená pro linkovou dopravu.

Uchazeč žádá tedy zadavatele o úpravu zadávací dokumentace tak, aby umožnila uchazečům podávat nabídku na vozidla homologována v třídě II.

B.

V Technických podmínkách zadávací dokumentace jsou uvedeny kategorie vozidel. Pro Doplnkový standard „velký autobus“ („D“) jsou požadovány technické parametry minimálně 55 sedících a 65 míst ke stání. 55 míst k sezení je typická kapacita autobusu délkové třídy 15m. Podle našeho průzkumu u výrobců autobusů však v takovém vozidle nelze dosáhnout počtu

stojících cestujících 65, zejména ne ve třídě II, ale ani ve třídě I s lepší výbavou, kterou bychom našim cestujícím rádi nabídli.

Uchazeč žádá zadavatele o vypuštění požadavku na počet stojících cestujících u autobusu kategorie „D“ tak jako u ostatních kategorií autobusů, případně o snížení na 55 stojících při zachování ostatních požadavků doplňkového standardu „D“.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na odpověď na žádost o vysvětlení č. 2 a 3.

Žádost č. 15 ze dne 5. 10. 2020:

V Technických podmínkách zadávací dokumentace je uvedeno na straně 11, že dodavatel zajistí rozsah dopravy, který zadavatel uvedl v příloze č. 9 - Výpočetní nástroj (list „NASTAVENÍ ZADAVATELE“). List s tímto názvem se s uvedeným souboru nenachází.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a upřesňuje, že správně má být místo „NASTAVENÍ ZADAVATELE“ uvedeno „NASTAVENÍ OBJEDNATELE“.

Žádost č. 16 ze dne 5. 10. 2020:

V zadávací dokumentaci v odstavci 3. Doba plnění veřejné zakázky je v posledním odstavci uvedeno: *„Pokud k posunutí termínu uzavření Smlouvy o minimálně jeden dopravní rok dojde z důvodu nikoli na straně vybraného dodavatele, bude cena plnění sjednaná ve Smlouvě před zahájením realizace plnění indexována způsobem sjednaným ve Smlouvě.“* Uchazeč žádá Zadavatele o bližší specifikaci situace, kdy by výše uvedené bylo uplatněno.

Informace zadavatele:

Zadavatel upřesňuje, že uvedeným textem je myšlen posun zahájení provozu o jeden rok, nikoliv posun podpisu smlouvy. Uvedené je dle názoru zadavatelé v kontextu uvedené kapitoly zadávací dokumentace zřejmé a zejména je to jednoznačně vyjádřeno v odst. 6.3 Smlouvy.

Zadavatel dále uvádí, že k indexaci dojde vždy, pokud dojde k překročení mezního termínu pro uzavření smlouvy, jak je stanoven v odst. 10.6 až 10.10 Smlouvy. K překročení mezního termínu však nesmí dojít z důvodu způsobeného vybraným dopravcem, například pokud by neoprávněně zdržoval uzavření smlouvy apod.

Žádost č. 17 ze dne 5. 10. 2020:

Uchazeč má pochybnost o správnosti Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace - Souhrn linek. Ve všech oblastech je uveden počet všednodenních jízd za rok nejvýše 249, tato četnost neodpovídá v žádném kalendářním ani dopravním roce skutečnosti, počet všedních dnů v roce nikdy neklesne pod 250. Způsob vyčíslení předpokládaných ročních objemů kilometrů v zadávací dokumentaci je tak významně podhodnocen a uchazeč má pochybnost o tom, že specifikace předmětu veřejné zakázky je správná a úplná.

Dále má uchazeč oprávněnou pochybnost o odborném odhadu Zadavatele na počet vozidel ve výše uvedené příloze. Především neodpovídá roční výkon v kategorii malých autobusů, kde jsou uvedeny na statisícové výkony pouze jednotky malých busů nebo není uveden žádný malý bus. Uchazeč žádá o opravu odhadu počtu vozidel. Např. v dílčí části veřejné zakázky č. 8, Přeloučsko, je uveden počet km 752 860 pro autobus kategorie MALÝ („C“), přičemž v položce Odborný odhad Zadavatele na počet vozidel je uvedena hodnota „-“, tj. nulový počet vozidel. Uchazeč žádá o opravu odhadu počtu vozidel.

Informace zadavatele:

Ke stanovení počtu dnů zadavatel sděluje, že sice souhlasí s tím, že počet pracovních dnů neklesá pod hodnotu 250, nicméně k celé záležitosti sděluje, že v modelových jízdních řádech je 31. 12. (Silvestr) považován za „víkendový“ den. Z toho důvodu se může v modelových jízdních řádech vyskytnout hodnota 249.

Zadavatel k pochybnosti ohledně odborného odhadu k počtu vozidel sděluje, že i když mohou být někde uvedeny kilometrické rozsahy pro vozidla, u kterých není doporučen jejich počet, pak zadavatel trvá na použití vozidel v kategoriích vyšších.

Žádost č. 18 ze dne 5. 10. 2020:

Součástí zadávacích podmínek nejsou zpracované návrhy oběhů vozidel. Paragraf 36 v odst.3 ZVZ ukládá Zadavateli povinnost stanovit a poskytnout dodavatelům zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení a nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Není také v možnostech menších dopravců s omezeným softwarovým vybavením a personální kapacitou zpracovat oběhy v dostatečné kvalitě. Uchazeč tímto žádá zadavatele o poskytnutí vzorových turnusů pro jednotlivé dílčí části veřejné zakázky.

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že předmět plnění veřejné zakázky je dostatečně vymezen jízdními řády, které jsou dostatečné pro to, aby dopravci mohli podat porovnatelné nabídky. Zadavatel

zásadně odmítá, že by neposkytnutím oběhů ze strany zadavatele docházelo k přenosu odpovědnosti za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. K takové situaci by došlo, pokud by zadavatel na dodavatele přenášel odpovědnost za takové aspekty zadávacích podmínek, které nejsou schopni ovlivnit apod. (jako by mohly být například nějaké chyby v jízdních řádech).

Z pohledu zadavatele je podstatné, aby dopravce zajistil provozování autobusové dopravy v souladu se stanovenými jízdními řády. Způsob, jakým to dopravce zajistí, naopak z pohledu zadavatele podstatný není. Zadavatel je naopak přesvědčen, že tímto přístupem dopravcům poskytuje výhodu, aby mohli zvolit takový provozní model, který jim umožní podat co nejvýhodnější nabídku.

Závěrem zadavatel uvádí, že předmětem žádosti o vysvětlení jsou zadávací podmínky, a nikoliv hájení zájmů menších dopravců, jímž navíc tazatel není.

Žádost č. 19 ze dne 5. 10. 2020:

V zadávací dokumentaci v odstavci 8.1. Základní požadavky zadavatele je v poznámce pod čarou uvedeno, že součástí poplatku OREDO není cena za pronájem SAM modulu ani cena za pronájem přenosných kontrolních zařízení včetně SAM modulu. Uchazeč se dotazuje, kolik činí cena za tyto pronájmy.

Informace zadavatele:

K dotazu zadavatel sděluje, že výše poplatků je uvedena v příloze č. 6 Smlouvy o podmínkách přepravy cestujících v Integrovaném dopravním systému IREDO a zajištění činností a služeb souvisejících s jeho provozováním (jež je přílohou č. 4 zadávací dokumentace).

Žádost č. 20 ze dne 5. 10. 2020:

V zadávací dokumentaci v odstavci 8.1. *Základní požadavky zadavatele* na straně 25 Zadavatel upozorňuje na možnost vyřazení takové nabídky, která bude obsahovat nulové položky nákladů, které ve skutečnosti nulové nejsou. Uchazeč žádá zadavatele o ujištění, že před vyřazením nabídky účastníka z uvedeného důvodu bude tento uchazeč nejprve dotazován na skutečnou strukturu nákladových položek a bude tak mít možnost případnému vyřazení nabídky pro nesplnění zadávacích podmínek předejít.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že nemůže předem obecně předjímat, jak bude v zadávacím řízení postupovat, nicméně lze potvrdit, že pokud by k takové situaci došlo, bude dotčený účastník zadávacího řízení velmi pravděpodobně nejprve vyzván k vysvětlení postupem dle § 46 ZZVZ. Pokud tazatel zamýšlí postupovat tak, že hodlá uvést nulovou položku v poli, v němž by jinak bylo možno

očekávat náklady, doporučuje zadavatel, aby tento postup účastník vysvětlil již rovnou v nabídce.

Žádost č. 21 ze dne 5. 10. 2020:

Zadávací dokumentace v odstavci 8.1. *Základní požadavky zadavatele* dává uchazeči možnost při zpracování kalkulace u majetku již pořízeného s využitím dotace uplatnit náklady ve skutečné výši (tj. náklady snížené o obdrženou dotaci). Uchazeč toto ustanovení považuje za diskriminační pro ty účastníky, kteří majetek s využitím dotace nevlastní. Uchazeč žádá o úpravu tohoto ustanovení tak, aby byla zajištěna dostatečná transparentnost veřejné zakázky a jednotný přístup ke všem uchazečům.

Informace zadavatele:

Zadavatel setrvává na uvedeném požadavku, neboť je přesvědčen, že právě zvolený přístup je nediskriminační a zajišťuje rovné zacházení mezi účastníky zadávacího řízení. Účastníci, kteří dotaci obdrželi, totiž již dostali uvedené náklady zaplacené z dotace, a pokud by zadavatel uplatňoval opačný přístup, došlo by k jejich proplacení podruhé, což je nepřipustné.

Zároveň je uvedený přístup správný i z hlediska hodnocení, neboť pro zadavatele je z pohledu hospodárního vynakládání veřejných prostředků podstatné, jakou částku skutečně z veřejných peněz zaplatí. V opačném případě by mohlo dojít k situaci, že veřejnou zakázku získá účastník, který dotaci nezískal, ale fakticky bude pak zadavatel hradit podstatně vyšší kompenzaci, než by tomu bylo u účastníka s dotací.

Žádost č. 22 ze dne 5. 10. 2020:

Zadávací dokumentace prostřednictvím článku 10. *Další podmínky pro uzavření smlouvy* požaduje v rámci součinnosti před uzavřením smlouvy předložit kopii smlouvy o kompenzaci slev, která bude uzavřena s Ministerstvem dopravy. Součástí takové smlouvy je i přehled linkospojů, které dopravce zajišťuje. Uchazeč má pochybnost, že v okamžiku výzvy dle §122 odst. 3 ZZVZ bude možné mít požadovanou smlouvu uzavřenu vzhledem k nutnosti mít k dispozici konkrétní jízdní řády. Především existuje možnost, že uchazeč nebude mít uzavřenou smlouvu na zajišťování služeb základní dopravní obslužnosti na všechny provozované linky ve veřejné zakázce se Zadavatelem. V tuto chvíli nemůže uzavřít smlouvu s Ministerstvem dopravy na linky soutěžené ve veřejné zakázce. Uchazeč požaduje úpravu zadávací dokumentace, aby výše uvedená povinnost časově navazovala.

Informace zadavatele:

Článek 10 zadávací dokumentace jasně rozděluje dokumenty, které jsou další podmínkou uzavření smlouvy, na ty, které je třeba doložit na výzvu dle § 122 odst. 3 ZZVZ

(originály/ověřené kopie dokladů o kvalifikaci, resp. doklady o splnění technické kvalifikace ve zvýšeném rozsahu), a doklady ostatní, které je vybraný dodavatel povinen předložit až před uzavřením smlouvy. Tedy tyto doklady včetně Smlouvy o kompenzaci slev je vybraný dodavatel povinen doložit až bez zbytečného odkladu poté, co bylo odesláno oznámení o výběru dle § 123 ZZVZ a marně uplynula lhůta pro podání námitek proti jeho výběru. Doba potřebná pro sjednání takové smlouvy s Ministerstvem dopravy pak je spadá do časového úseku, který není zbytečným odkladem a zadavatel je povinen ho vyčkat.

Žádost č. 23 ze dne 5. 10. 2020:

Článek 5.2 (b) Smlouvy uvádí, že přílohu č. 6 tvoří Grafikon. Také podle článku 5.4 se objednatel zavazuje dopravci předložit Grafikon. Termínem Grafikon bývají definována grafická či tabulková znázornění vybraného procesu v časových návaznostech. Uchazeč žádné takové znázornění v zadávací dokumentaci nenašel. Uchazeč tedy žádá Zadavatele o dodání zmíněného Grafikonu.

Informace zadavatele:

Grafikon je v Definicích (příloha č. 13 zadávací dokumentace) definován jako zpracování Jízdního řádu pro organizaci provozu na Autobusových linkách. Grafikon pro každý Spoj určuje Kategorii Používaných vozidel, rozdělení dle Paliva, rozdělení dle Nízkopodlažnosti a Garance návazností. Grafikon si Objednatel a Dopravce předávají elektronicky ve formátu JDF nebo ISY, dále v podobě Souhrnu linek a turnusů ve formátu XLS nebo obdobném.

Dle odst. 7.4 zadávací dokumentace se Přílohou č. 6 Smlouvy (*Grafikon (modelový)*) stane Příloha č. 3 zadávací dokumentace.

Žádost č. 24 ze dne 5. 10. 2020:

Článek 5.4.1 Smlouvy upravuje právo objednatele určit, které spoje musí být provozovány velkým autobusem, tj. kategorie VELKÝ („D“). Uchazeč žádá Zadavatele o ujištění, že pokud Uchazeč ve své nabídce nenabídne žádný velký autobus (ve vybraných dílčích částech veřejné zakázky), Zadavatel nebude mít možnost určit v budoucnu spoje provozované velkým autobusem.

Informace zadavatele:

Zadavatel může požadovat Kategorie Velký autobus („D“) i v případě, že výchozí počet takových vozidel je nulový, avšak pouze za podmínek stanovených v odst. 5.15 až 5.18 Smlouvy. Dopravce v takovém případě obdrží navýšenou úhradu nákladů vázaných na vozidla skrze tzv. Koeficient změny Kategorie vozidla, jak je popsáno ve Výpočtu kompenzace (příloha č. 12 zadávací dokumentace).

Žádost č. 25 ze dne 5. 10. 2020:

V odstavci 6.15 (d) Smlouvy je uvedeno, že úhradě poplatků za vjezd na autobusová nádraží předchází odsouhlasení Objednatele. Uchazeč z uvedeného vyvozuje skutečnost, že pokud Objednatel neposkytne součinnost při odsouhlasení výše poplatků, není povinen je dopravci uhradit. Uchazeč žádá Zadavatele o upřesnění postupu odsouhlasování výše poplatků za vjezd na autobusová nádraží.

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě uvádí, že v rámci veřejné zakázky hledá dopravce, který bude po dobu 10 let ve vzájemné součinnosti pro kraj provozovat veřejnou linkovou dopravu. Tedy hledá soukromého partnera pro vztah, který se svými znaky blíží partnerství veřejného a soukromého sektoru. Z tohoto pohledu je samozřejmě primárním zájmem kraje, aby veškeré smluvní mechanismy řádně fungovaly a bude dopravci poskytovat veškerou potřebnou součinnost.

Navíc, dle názoru zadavatele z předmětného odstavce 6.15 písm. d) Smlouvy plyne nárok dopravce na úhradu poplatku za vjezd na autobusová nádraží bez dalšího, resp. postačí, pokud dopravce vyvine činnost směřující k projednání výše tohoto poplatku se zadavatelem (tedy například zasláním žádosti o projednání do datové schránky zadavatele). Předjednání jeho výše chápe zadavatel spíše jako ochranu před možným zneužíváním situace ze strany vlastníků autobusových nádraží.

Žádost č. 26 ze dne 5. 10. 2020:

V odstavci 8.2 Smlouvy je uvedeno, že HW a SW potřebný pro kontaktní místo zajistí a předá objednatel, resp. společnost OREDO. Uchazeč žádá o konkrétní specifikaci poskytovaného HW a SW.

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že uvedená specifikace HW a SW, která nijak nevstupuje do kalkulace účastníka, není třeba pro přípravu a zpracování nabídky. Bude proto poskytnuta až vybranému dodavateli v rámci plnění Smlouvy.

Žádost č. 27 ze dne 5. 10. 2020:

V odstavci 9.13 Smlouvy je upraveno právo objednatel pozastavit platbu jakékoliv zálohy nebo doplatku v případě, že je dopravce v prodlení se splněním kterékoli své smluvní povinnosti. Vzhledem k množství smluvních povinností, které svým významem neovlivňují kvalitu poskytované služby, považuje Uchazeč toto ustanovení za nepřiměřené.

Informace zadavatele:

Předmětem žádosti o vysvětlení dle § 98 ZZVZ není vyjednávání o smluvních podmínkách veřejné zakázky. Zadavatel ujišťuje účastníka, že svých oprávnění nebude zneužívat, a na uvedeném ustanovení setrvává.

Žádost č. 28 ze dne 5. 10. 2020:

Podle odstavce 11.4 Smlouvy je objednatel oprávněn požadovat zaplacení smluvní pokuty ve výši 10.000 Kč denně po dobu trvání prodlení s plněním kterékoliv povinnosti specifikovaných v odst. 7.3, odst. 7.3, odst. 7.4, odst. 7.5, odst. 7.14, odst. 7.14,... Vzhledem k množství povinností v těchto odstavcích považuje uchazeč denní výši pokuty za nepřiměřeně vysokou. Pro příklad uvádíme zpoždění v informační povinnosti v řádu týdnů, které přímo s poskytovanou službou nesouvisí a jejímž následkem by byla pokuta na úrovni statisíců korun.

Informace zadavatele:

Zadavatel je v této věci toho názoru, že smyslem smluvních pokut je především odradit Dopravce od porušování předmětných povinností. Většina předmětných povinností, resp. jejich neplnění by přitom měla zásadní dopad na poskytování služby veřejnosti. Z tohoto důvodu zadavatel setrvává na uvedených ustanoveních.

Žádost č. 29 ze dne 5. 10. 2020:

Technické a provozní standardy upravují v bodu 2.6 závazné termíny na zajištění povinností dopravců dle standardu vybavení zastávek a označníků. V případě nového jízdního řádu je uvedena lhůta nejdříve 5 pracovních dnů před jejich změnou, ale vyvěšení tarifní mapy IREDO je omezeno lhůtou 3 pracovní dny před jejich změnou. Uchazeč považuje třídenní lhůtu za nedostatečnou a požaduje její prodloužení na také alespoň 5 dní, jako je tomu u jízdních řádů.

Informace zadavatele:

Zadavatel souhlasí se sjednocením lhůty na pět dnů před změnou. Uvedená úprava bude provedena v předmětné příloze před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 30 ze dne 5. 10. 2020:

Technické a provozní standardy v článku 3.1 Terminologie definuje pojem „Nové vozidlo“ jako vozidlo s uvedením do provozu po termínu zahájení smluvního provozu. Uchazeč upozorňuje na nemožnost naplnit uvedenou definici - vozidla nově pořízená za účelem plnění smlouvy

nemohou být uvedena do provozu po zahájení provozu. Uchazeč žádá Zadavatele u úpravu zadávací dokumentace.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a mění definici pojmu „Nové vozidlo“ v čl. 3.1 Technických a provozních standardů (příloha č. 7 zadávací dokumentace) tak následovně: *„znamená vozidlo s uvedením do provozu nejdříve v termínu zahájení poskytování Služby, které bylo pořízeno za účelem plnění Smlouvy, nebylo žádným způsobem provozováno v České republice ani v jiném státě ani nebylo používáno ke zkušebním či předváděcím účelům“*. Uvedená změna bude v této příloze provedena před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Tato nová definice je shodná s definicí uvedenou v příloze č. 13 zadávací dokumentace (*Definice pojmů*).

Žádost č. 31 ze dne 5. 10. 2020:

Technické a provozní standardy v odstavci 3.2.2.1 požadují vybavení elektronickým informačním panelem umístěným přes celou šíři čelního okna. Uchazeč považuje tento požadavek za nesmyslný, přední informační panel je vždy užší než čelní sklo, jinak by jej nebylo možné do autobusu instalovat. Uchazeč žádá Zadavatele u úpravu zadávací dokumentace.

Informace zadavatele:

Zadavatel s ohledem na různé typy autobusů nestanovil minimální a maximální šíři informačního panelu. Z formulace jasně vyplývá povinnost Dopravce pořídit panel o šíři, která se co nejvíce blíží šířce čelního skla.

Žádost č. 32 ze dne 5. 10. 2020:

V odstavci 6.1 Technických a provozních standardů je specifikován požadavek objednatele na nasazení nového vozidla v rámci uzavírky. Pojem „nové vozidlo“ je definován v rámci terminologie v úvodu kapitoly Standard vozidel. Uchazeč považuje formulaci uvedenou v odst. 6.1 za chybnou a žádá o úpravu zadávací dokumentace.

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že význam uvedeného odstavce je zřejmý, nicméně pro odstranění pochybností nahrazuje v odst. 6.1 Technických a provozních standardů (příloha č. 7 zadávací dokumentace) spojení „nové vozidlo“ spojením „další vozidlo“. Uvedená změna bude do této přílohy promítnuta před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 33 ze dne 5. 10. 2020:

V odstavci 7.1 Technických a provozních standardů, který se týká zajištění spojů a dodržení trasy, se Zadavatel zřejmě omylem odkazuje ve čtvrtém odstavci na bod 4.7 PTS PK, který specifikuje doplňkový standard „Wi-Fi“. Uchazeč žádá Zadavatele u úpravu zadávací dokumentace.

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a v odst. 7.1 Technických a provozních standardů (příloha č. 7 zadávací dokumentace) vypouští slova „(viz bod 4.7 PTS Pk)“. Uvedená změna bude v předmětné příloze provedena před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 34 ze dne 5. 10. 2020:

V příloze č. 12 ZD Výpočet kompenzace k cenotvorné položce č. 14a Odpisy vozidel není přiřazen žádný cenový index. Pro dopravce, který zamýšlí během plnění smlouvy obnovovat vozový park, nemá indexaci pokryt budoucí růst pořizovacích cen autobusů. Uchazeč žádá Zadavatele u úpravu zadávací dokumentace

Informace zadavatele:

Zadavatel setrvává u cenotvorné položky č. 14a Odpisy vozidel na nastavení bez cenové indexace, neboť odpisy jsou hrazeny zpětně z pořízené investice a její výše se již v následném období nemění. Pokud účastník bude obnovovat vozový park průběžně a kalkuluje s nárůstem pořizovacích cen autobusů, je nutné tento předpoklad do jednotkové ceny promítnout takovým způsobem, že účastník vypočítá celkovou hodnotu odpisů uhrazených po dobu plnění Služeb a vydělí je celkovým výchozím dopravním výkonem během plnění Služeb. Přitom platí předpoklad, že vozidla pořízená později se svými odpisy nepromítnou do této cenotvorné položky v plné míře (tj. budou odepisována i po ukončení období poskytování Služeb).

Žádost č. 35 ze dne 5. 10. 2020:

V příloze č. 12 ZD Výpočet kompenzace je k cenotvorným položkám č. 16 *Přímé mzdy* a č. 17 *Sociální a zdravotní pojištění* přiřazen cenový index mezd v dopravě a skladování. Růst mezd řidičů autobusů byl v posledních letech zapříčiněn především každoročním růstem zaručené mzdy. Růst mezd ostatních profesí v odvětví H „Doprava a skladování“ nekopíruje progresivní růst mezd řidičů v linkové dopravě. Uchazeč žádá Zadavatele o zařazení růstu zaručené mzdy do indexování mezd.

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že cenový index ČSÚ pro mzdy v dopravě a skladování odráží i zmíněné každoroční nárůsty zaručené mzdy, byť s určitým zpožděním vůči reálným termínům změny zaručené mzdy. S touto vlastností statistického údaje, kterou zadavatel bohužel nedokáže dále ovlivnit ve prospěch Dopravce, by měl účastník počítat při konstrukci cenové nabídky v položkách č. 16 *Přímé mzdy* a č. 17 *Sociální a zdravotní pojištění*.

Žádost č. 36 ze dne 7. 10. 2020:

Rádi bychom se zeptali na konkretizaci k zadávací dokumentaci výběrového řízení na dopravce pro Pardubický kraj. Zajímá nás, zda do prokazatelných kilometrů se počítají kilometry z NAD (náhradní autobusové dopravy - výlukové jízdní řády), kilometry z MHD.

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že jde o dotaz vztahující se k možnosti prokázání technické kvalifikace dle odst. 5.3 zadávací dokumentace. Zadavatel stanovil, že k prokázání technické kvalifikace musí účastník doložit, že ve stanoveném rozsahu provozoval veřejnou linkovou osobní dopravu ve smyslu ustanovení § 2 odst. 7 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Citované ustanovení přitom říká, že se rozumí *„veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu,“*. Oproti tomu NAD je definována v § 2 odst. 13 citovaného zákona: *„Náhradní autobusová doprava je linková osobní doprava provozovaná namísto dočasně přerušené nebo dočasně omezené drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální.“*

Z uvedeného tedy vyplývá, že významné zakázky (reference) spočívající v provozování městské autobusové dopravy lze pro prokázání technické kvalifikace využít, naproti tomu reference z NAD nikoliv.

V návaznosti na provedené úpravy, zejména změnu v rámci odpovědi na žádost č. 2 a 14 (část A) zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek

do 6. listopadu 2020 do 10:00 hod.

V Pardubicích dne dle data el. podpisu

Pardubický kraj
právně zastoupený
MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. David Dvořák, Ph.D., LL.M.
(podepsáno elektronicky)