

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. 2 ze dne 16. 10. 2020

Žádost č. 1 ze dne 13. 10. 2020:

Zadavatel v návaznosti na dotazy uchazečů o veřejnou zakázku zveřejnil dne 8. 10. 2020 Vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace dle § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“).

V odpovědi na žádost č. 2 ze dne 5. 10. 2020 a žádost č. 14, část A, ze dne 5. 10. 2020 zadavatel změnil odst. 3.2 Technických a provozních standardů (přílohu 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.“ nahradil 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.“

Současně zadavatel prodloužil lhůtu pro podání nabídek do 6. 11. 2020.

Uchazeč se domnívá, že výše uvedený postup není v souladu s § 99 odst. 2, věta druhá, ZZVZ. Podle tohoto ustanovení „*V případě takové změny nebo doplnění zadávací dokumentace, která může rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, prodlouží zadavatel lhůtu tak, aby od odeslání změny nebo doplnění zadávací dokumentace činila nejméně celou svou původní délku.*”

Provedená změna zadávací dokumentace dle názoru uchazeče jednoznačně má vliv na okruh možných účastníků zadávacího řízení, neboť skutečnost, zda dopravce může použít starší autobus třídy II pro svoji nabídku má zásadní vliv na to, zda se tento dopravce bude o veřejnou zakázku ucházet. Tzn. pokud v původní verzi zadávací dokumentace bylo použito takového autobusu vyloučeno (požadavkem pouze na třídu I), dopravci disponující staršími autobusy třídy II mohly na základě změny zadávací dokumentace nově svoji účast přehodnotit. Touto změnou tedy nepochybně došlo k rozšíření okruhu možných účastníků zadávacího řízení.

Zadavatel původně stanovil lhůtu pro podání nabídek na 44 dní (zadávací řízení bylo zahájeno dne 9. 9. 2020 a lhůta pro podání nabídek byla stanovena na 23. 10. 2020). Zadavatel ve Vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace ze dne 8. 10. 2020 prodloužil lhůtu pro podání nabídek do 6. 11. 2020, tj. lhůta pro podání nabídek činí ode dne odeslání změny nebo doplnění zadávací dokumentace pouze 29 dní. Zadavatel tedy dle názoru uchazeče nepostupoval v souladu s § 99 odst. 2 věta druhá ZZVZ.

Uchazeč se tedy vyzývá zadavatele k prodloužení lhůty pro podání nabídky o celou dobu 44 dní a táže se, zda takto bude postupovat.

Informace zadavatele:

Zadavatel úvodem uvádí, že nesouhlasí s interpretací tazatele uvedenou v dotazu, neboť uvedená změna nemění okruh možných dodavatelů, ale pouze možná technická řešení, případně má vliv na ekonomickou stránku nabídek.

Zadavatel nicméně ve snaze o podporu otevřené hospodářské soutěže a s cílem získat ekonomicky co nejvýhodnější nabídky a rovněž veden snahou předejít zbytečným sporům návrhu tazatele vyhovuje a lhůtu prodlužuje na celou její původní délku, jak je uvedeno v závěru tohoto vysvětlení.

Žádost č. 2 ze dne 13. 10. 2020:

Zadavatel v příloze č. 7 zadávací dokumentace, Technické a provozní standardy veřejné linkové dopravy Pardubického kraje, požaduje v čl. 4.1 až 4.4 pro všechny kategorie autobusů místo pro jeden invalidní vozík.

Uchazeč se ptá, zda místo pro invalidní vozík musí být zapsáno v technickém průkazu vozidla, nebo zda stačí, pokud se v autobuse fyzicky nachází?

Informace zadavatele:

Tuto podmínku považuje zadavatel za splněnou za předpokladu, že v autobusech je vymezen a označen prostor pro umístění invalidního vozíku.

Žádost č. 3 ze dne 13. 10. 2020:

Zadavatel upravuje v čl. 5.3 a 5.4, dále v čl. 5.7 a čl. 5.10 až 5.17 upravuje jednak způsob vypracování Grafikonu a oběhů ze strany dopravce, a to jak v případě zahájení provozování Služby tak v případě změny jízdních řádů nebo Změny rozsahu Služby.

Uchazeč ze všech těchto smluvních ustanovení pochopil, že Dopravce obdrží před zahájením poskytování Služby nebo před provedením změny jízdních řádů, od Zadavatele aktualizované Zastávkové jízdní řády, Garance návazností a Grafikon. V Grafikonu zadavatel stanovuje pro Dopravce jednak povinné nasazení Velkého autobusu, a dále minimální kategorii ostatních autobusů (tj. lze nasadit autobus vyšší kategorie, než je doporučena). Uchazeč ovšem ze smlouvy nevyčetl, jak se bude postupovat v případě, kdy v důsledku úpravy jízdních řádů či Grafikonu nebo navýšení rozsahu Služby nebude možné s ohledem na nabídku Dopravce, vytvořit oběhy s daným počtem autobusů při jejich rozčlenění do jednotlivých kategorií. Jinými slovy, Dopravce ve své nabídce uvede počet autobusů v jednotlivé kategorii, kterými je schopen zajistit dopravní obslužnost ve vztahu k výchozím Zastávkovým jízdním řádům (příloha č. 5 Smlouvy) a výchozímu Grafikonu (příloha č. 6 Smlouvy). Pokud dojde k jejich změně, může dojít k situaci, kdy nabídnutý počet autobusů neumožní sestavit oběhy na nové jízdní řády. Smlouva přitom neobsahuje omezení pro Zadavatele, že změna jízdních řádů nebo Grafikonu musí umožnit sestavení oběhů s nabídnutým složením vozového parku.

V této souvislosti smlouva obsahuje pouze omezení ve vztahu k Velkému autobusu, kdy v čl. 5.4.1 uvádí, že „*Objednatel je v Grafikonu oprávněn výslovně určit, které Spoje musí být provozovány Velkým autobusem (povinná kategorie vozidla), a to při respektování povinnosti Dopravce disponovat pro poskytování Služby Velkým autobusem v počtu minimálně X vozidel a s přihlédnutím k možnosti sestavit oběhy vozidel s ohledem na technické možnosti dispozice s vozovým parkem a omezení plynoucí z platných právních předpisů.*“ Uchazeč tomuto ustanovení rozumí tak, že přihlédnutí k možnosti sestavit oběhy se vztahuje pouze k výslovnému určení, které Spoje musí být provozovány Velkým autobusem, nikoliv již k dalším povinnostem vyplývajícím z Grafikonu nebo jízdních řádů.

Uchazeč se tedy táže, zda ve výše popsaném případě bude dopravce povinen pořídit na své náklady nový autobus pro zajištění oběhů, nebo zda naopak Zadavatel upřesní Smlouvu tak, že změny Grafikonu nebo oběhů nesmí vést k navýšení počtu autobusů nabídnutých dopravcem.

Informace zadavatele:

Zadavatel se rozhodl po zvážení požadavku tazatele vyhovět, a proto na konec odst. 5.4.1 Smlouvy doplňuje novou větu ve znění: „*Změny Grafikonu při změně rozsahu Služby v rozmezí dle odst. 5.13 písm. a) Smlouvy nesmí vést k navýšení počtu Používaných vozidel, avšak mohou vést ke změně Kategorie vozidel.*“

Uvedená změna bude do Smlouvy promítnuta před jejím podpisem s vybraným dopravcem.

Žádost č. 4 ze dne 14. 10. 2020:

Rádi bychom se ještě zeptali na skutečnost, která souvisí s požadavkem na ujeté KM do výběrového řízení.

Díky tomuto požadavku, který je dle nás velice striktní, nemůže se každý dopravce účastnit, protože není reálná možnost, aby se získal požadovaný počet ujetých KM. Ne každý dopravce za svoji působnost má možnost jezdit požadované, protože tyto druhy KM jsou velice těžko získatelné. Myslíme si, že tato podmínka veřejné zakázky neumožňuje vstup nových dopravců.

Naše společnost se aktivně věnuje náhradní linkové dopravě (výluky ČD) přibližně 10 let. 2 roky jsme jezdili nedotované linky, ale bohužel se toto finančně nevyplatilo. Díky těmto nedotovaným linkám, které jsme měli možnost jezdit, jsme se mohli zúčastnit výběrového řízení na [pozn.: odstraněno s ohledem na anonymizaci] a toto řízení i vyhráli a od letošního roku provozujeme.

Většina dopravců má možnost realizace pouze klasické osobní dopravy a možnost se účastnit náhradních autobusových doprav (výluky ČD). Mnoho KM, které by se dali použít však nesplní historicky požadované parametry pro výběrové řízení, je to tak říkajíc začarovaný kruh, který brání dopravcům v rozvoji.

Často jezdíme náhradní dopravu, která přesahuje 45 dní, což má za povinnost zřízení licence a charakterem totožné s dopravou na tomto konkrétním výběrovém řízení, avšak dle Vašich informací opět neuznatelné ujeté KM. Disponujeme četným vozovým parkem, který mnohdy předčí dopravce, jež se účastnit mohou, což vede k dlouholetým zkušenostem.

Informace zadavatele:

Zadavatel se s ohledem na snahu o co nejširší hospodářskou soutěž rozhodl po opakovaném zvážení vyhovět v částečném rozsahu požadavku tazatele a mění zadávací dokumentaci v čl. 5.3, sloupci „*Vymezení min. úrovně kvalifikačního předpokladu a způsob jeho prokázání*“ tak, že doplňuje text:

„Doprovce je oprávněn prokázat technickou kvalifikaci v částečném rozsahu rovněž prostřednictvím významných služeb spočívajících v provozování zvláštní linkové dopravy dle § 2

odst. 7 písm. b) zákona o silniční dopravě nebo spočívajících v provozování náhradní autobusové dopravy dle § 2 odst. 13 zákona o silniční dopravě za předpokladu, že tyto významné služby (oba případy v součtu) nepřesáhnou 50 % minimálního celkového rozsahu v souhrnu za 3 roky plnění, který je uvedený pro každou část veřejné zakázky samostatně v Příloze č. 1 – Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky.

Zadavatel s ohledem na charakter poskytnutých informací a provedené změny prodlužuje lhůtu pro podání nabídek na celou její původní délku, tedy do

30. 11. 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)