

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. 6 ze dne 16. 11. 2020

Žádost č. 1 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v zadávací dokumentaci veřejné zakázky (dále jen „ZD“) v rámci dalších požadavků zadavatele na plnění veřejné zakázky (str. 13) stanovil, že „*vybraný dodavatel v každé části VZ zajistí provoz jednoho kontaktního místa IDS IREDO v místě definovaném v příloze D Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK, a to minimálně v rozsahu provozu každý pracovní den 2 hodiny dopoledne a 2 hodiny odpoledne. V rámci kontaktního místa IDS IREDO musí být dopravcem zajištěny činnosti v minimálním rozsahu stanoveném v Příloze č. 8 zadávací dokumentace – Komisionářská smlouva. Potřebný HW a SW zajistí a vybranému dodavateli za tímto účelem předá společnost OREDO. Vybraný dodavatel musí zajistit internetové připojení kontaktního místa (min. 10/2 Mbps)*“.

V Příloze č. 7 ZD – Technické a provozní standardy (dále jen „TPS“) je poté v odst. 9.2.1 uvedeno, že „*v rámci IDS IREDO Pk je dopravce nejpozději od začátku účinnosti smlouvy po celou dobu jejího plnění povinen provozovat informační centrum v místech (obcích), která jsou*

stanovena objednatelem v Příloze I. Dopravce zajistí provoz informačního centra ve vhodných prostorách pro prezenční navštěvování cestujícími/zákazníky (tj. ideálně v přízemních prostorách). Informační centrum musí být umístěno v okruhu pěší docházky nejvýše 500 m od významné zastávky, která je uvedena v Příloze I. V této souvislosti je dopravce povinen vyvinout maximální úsilí k zajištění těchto prostor. Objednatel klade důraz na zajištění dobré dostupnosti a viditelného označení Informačního centra pro cestující. Umístění Informačního centra musí být odsouhlaseno objednatelem. Dopravce je povinen před zahájením provozu informačního centra uzavřít se společností OREDO s.r.o. komisionářskou smlouvu. Minimální provozní doba Informačního centra dopravce je stanovena následovně:

Pondělí, Středa 8:30 - 17:00

Úterý, Čtvrtek a Pátek 6:00 - 14:30"

Příloha I TPS poté uvádí následující:

„INFORMAČNÍ CENTRA DOPRAVCE

<i>Město/oblast</i>	<i>Počet informačních center</i>	<i>Město (významná Zastávka)</i>
<i>Jevíčko/Jevíčko</i>	<i>1</i>	<i>Jevíčko,,nám.</i>
<i>Litomyšl/Litomyšlsko</i>	<i>1</i>	<i>Litomyšl,,aut.nádr.</i>
<i>Moravská Třebová/Jevíčko</i>	<i>1</i>	<i>Moravská Třebová,,aut.nádr.</i>
<i>Svitavy/Políčko</i>	<i>1</i>	<i>Svitavy,,aut.nádr.</i>
<i>Lanškroun/Lanškrounsko</i>	<i>1</i>	<i>Lanškroun,, aut. nádr.</i>
<i>Ústí nad Orlicí/Ústeckorlicko</i>	<i>1</i>	<i>Ústí n. Orl. ,,aut. nádr.</i>
<i>Vysoké Mýto/Litomyšlsko</i>	<i>1</i>	<i>Vysoké Mýto,,aut.nádr.</i>
<i>Holice/Holicko</i>	<i>1</i>	<i>Holice,,aut.nádr.</i>
<i>Králíky/Lanškrounsko</i>	<i>1</i>	<i>Králíky,,aut.st.</i>
<i>Žamberk/Ústeckoorlicko</i>	<i>1</i>	<i>Žamberk,, aut. nádr.</i>
<i>Celkem</i>	<i>10</i>	

Na základě výše uvedených skutečností dodavatel žádá zadavatele o sdělení, zda pojmy „kontaktní místo IDS IREDO" a „informační centrum dopravce" mají tentýž význam, nebo zda se význam těchto pojmů liší.

Pokud je význam obou pojmů odlišný, dodavatel žádá zadavatele zároveň o vymezení těchto pojmů. Vymezení těchto pojmů je pro dodavatele nezbytné pro řádné ocenění předmětu plnění a podání konkurenceschopné nabídky založené na kompletních podkladech.

Informace zadavatele:

K dotazu zadavatel sděluje, že v zadávací dokumentaci je chybně uveden odkaz na přílohu D Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK. Správně se jedná o přílohu I Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK. K dotazu sdělujeme, že význam těchto pojmů je totožný. Název informační centrum dopravce byl použit proto, aby bylo zřejmé, že toto místo bude provozovat dopravce. Zadavatel v tomto smyslu doplňuje přílohu č. 13 zadávací dokumentace – Definice pojmů takto (změna bude do přílohy promítnuta před podpisem smlouvy s vybraným dodavatelem):

Kontaktní místo IDS IREDO	pojem vycházející z komisionářské smlouvy. TPS používají pojem „informační centrum dopravce“, jedná se však o významově shodné pojmy.
----------------------------------	---

Žádost č. 2 ze dne 11. 11. 2020:

Ve vztahu k informačnímu centru dopravce (resp. kontaktnímu místu IDS IREDO) dodavatel dále upozorňuje rozpornost mezi ZD a Přílohou I TPS. Zatímco v ZD zadavatel uvádí, že vybraný dodavatel zajistí provoz kontaktního místa IDS IREDO v místě definovaném v příloze D TPS, v příloze D TPS je však uveden vzor formuláře měsíčního výkazu zpožděných spojů.

Kde jsou tedy uvedena místa pro provoz kontaktního místa IDS IREDO? Má dodavatel vycházet z vymezení informačních center dopravce v příloze I TPS?

Informace zadavatele:

V zadávací dokumentaci je chybně uveden odkaz na přílohu D Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK. Správně se jedná o přílohu I Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK.

Žádost č. 3 ze dne 11. 11. 2020:

Ve vztahu k informačnímu centru dopravce (resp. kontaktnímu místu IDS IREDO) dodavatel dále upozorňuje rozpornost mezi ZD a Přílohou I TPS. Zatímco v ZD zadavatel uvádí, že

vybraný dodavatel zajistí provoz jednoho kontaktního místa IDS IREDO v místě definovaném v příloze D TPS, v příloze I TPS (má-li z ní dodavatel dle odpovědi na předchozí dotaz vycházet) zadavatel uvádí ve vztahu k některým částem veřejné zakázky dvě informační centra dopravce (např. Jevíčko, Litomyšlsko) a ve vztahu k některých částech veřejné zakázky naopak neuvádí žádné informační centrum dopravce (např. Chrudimsko, Přeloučsko)

Na základě výše uvedených skutečností dodavatel žádá o sdělení, jaký z výše uvedených dokumentů je pro dodavatele závazný a kolik kontaktních míst IDS IREDO, resp. informačních center dopravce, má dodavatel v jednotlivých částech veřejné zakázky zajistit.

Ve vztahu k částem veřejné zakázky Chrudimsko a Přeloučsko se dodavatel dále výslovně dotazuje, zda v těchto částech má dodavatel povinnost zajistit kontaktní místo IDS IREDO, resp. informační centrum dopravce, či nikoliv. Pokud povinnost dle předchozí věty dodavatel má, kde bude takové kontaktní místo IDS IREDO, resp. informační centrum dopravce, umístěno? Bude místo určeno zadavatelem nebo si jej má dodavatel určit sám?

Ve vztahu k částem veřejné zakázky, kde jsou dle přílohy I TPS umístěny dvě informační centra dopravce, se dodavatel dále dotazuje, zda v těchto částech veřejné zakázky si dodavatel může sám zvolit, ve kterém místě informační centrum zřídí, či zda je dodavatel povinen zřídit informační centrum v obou místech určených v příloze I TPS.

Informace zadavatele:

K dotazu zadavatel sdělujeme, že dopravce je povinen zajistit provoz Kontaktního místa IDS IREDO v lokalitách, dle přílohy I Přílohy č. 7 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy PK. Počet Kontaktních míst IDS IREDO se odvíjí od současného rozmístění Kontaktních míst IDS IREDO. V některých oblastech nemusí být žádné a v některých oblastech může být Kontaktních míst IDS REDO více než jedno. Cílem zadavatele je rovnoměrně rozmístit Kontaktní místa IDS IREDO v rámci celého území Pardubického kraje.

Žádost č. 4 ze dne 11. 11. 2020:

Ve vztahu k informačnímu centru dopravce (resp. kontaktnímu místu IDS IREDO) dodavatel dále upozorňuje rozpornost mezi ZD a Přílohou I TPS. Zatímco v ZD zadavatel uvádí, že vybraný dodavatel zajistí provoz jednoho kontaktního místa IDS IREDO, a to minimálně v rozsahu provozu každý pracovní den 2 hodiny dopoledne a 2 hodiny odpoledne, v odst. 9.2.1 TPS zadavatel uvádí, že minimální provozní doba informačního centra dopravce je následující: pondělí a středa 8:30 - 17:00, úterý, čtvrtek a pátek 6:00 - 14:30.

Na základě výše uvedených skutečností dodavatel žádá zadavatele o sdělení, které provozní doby kontaktního místa IDS IREDO, resp. informačního centra dopravce, jsou pro dodavatele závazné.

Pokud je pro dodavatele závazná provozní doba uvedená v odst. 9.2.1 TPS, je po předchozí domluvě se zadavatelem možné provozní dobu informačního centra měnit?

Pokud je pro dodavatele závazná provozní doba uvedená v ZD, dodavatel žádá zadavatele o sdělení, kdy z jeho pohledu začíná a kdy končí dopoledne. Stejně tak dodavatel žádá zadavatele o sdělení, kdy z jeho pohledu začíná a kdy končí odpoledne

Informace zadavatele:

Zadavatel k dotazu uvádí, že v zadávací dokumentaci provede odstranění rozporu tak, že se odstraňuje poznámka „*a to minimálně v rozsahu provozu každý pracovní den 2 hodiny dopoledne a 2 hodiny odpoledne*“. takto (změna bude do přílohy promítnuta před podpisem smlouvy s vybraným dodavatelem): Dále zadavatel k dotazu sděluje, že uvedená minimální provozní doba dle odst. 9.2.1 TPS je závazná. Zadavatel připouští úpravu provozní doby pro potřeby přestávky na jídlo a nechá na dopravci, jak tuto přestávku v rámci pracovní doby použije.

Žádost č. 5 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v ZD na str. 12 stanovil, že „*průměrné stáří vozového parku (vyjma provozní zálohy) dopravce dle Smlouvy nesmí být dle údajů zapsaných v technických průkazech vyšší než 9 let. Žádný z autobusů zařazených kmenově k zajištění příslušného oběhu (včetně zálohových vozidel) nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let. Jestliže však Dopravce poskytuje Službu po celou dobu trvání Smlouvy pouze novými vozidly, nesmí průměrné maximální stáří Používaných vozidel překročit 11 let dle údajů zapsaných v technických průkazech.*“

Na základě výše uvedených skutečností dodavatel žádá zadavatele o sdělení, jak bude ze strany zadavatele posuzována situace, kdy dodavatel bude zajišťovat Službu novými vozidly a jako záložní vozidla použije vozidla starší, avšak splňující maximální stáří 12 let. Bude v takovém případě po dodavateli požadováno dodržení průměrného stáří vozového parku ve výši 9 let nebo 11 let?

Ve vztahu k průměrnému stáří vozidel dodavatel dále žádá zadavatele o sdělení, ke kterému okamžiku bude průměrné stáří vozidel posuzováno. Bude průměrné stáří vozidel posuzováno na začátku a na konci plnění smlouvy nebo musí být daný ukazatel splněn v každém okamžiku plnění smlouvy.

Dále dodavatel žádá o sdělení, k jakému okamžiku se posuzuje „novost“ vozidel.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 8. 10. 2020, odpověď na žádost č. 11, v níž uvedl, že i v tomto případě se požadavek průměrného stáří vztahuje jen na Používaná vozidla, nikoliv záložní vozidla. Uvedenou větu je třeba číst v kontextu předcházející věty, z níž stanoví výjimku pro specifický případ.

Průměrné stáří vozidel musí dopravce splňovat v jakémkoliv okamžiku plnění Smlouvy, doložit je Objednateli je však povinen dle odst. 7.5 Smlouvy vždy v termínu do 1 měsíce po zahájení příslušného Dopravního roku.

Nové vozidlo je definováno v příloze č. 13 zadávací dokumentace – Definice pojmů jako *„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“*.

Žádost č. 6 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v ZD na str. 25 stanovil, že *„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“*.

Výše uvedený postup zadavatele dodavatel považuje za netransparentní a potenciálně diskriminační, tedy rozporný se základními zásadami zadávání veřejných zakázek dle § 6 zákona. Z pohledu dodavatele nelze připustit, aby se zadavatel u dodavatele, který překročil maximální váženou průměrnou cenu za Vozokm, mohl sám rozhodnout, zda bude jeho nabídka vyřazena ze zadávacího řízení veřejné zakázky či nikoliv. Dodavatel trvá na tom, že zadavatel by měl stanovit jasná pravidla a pro případ, že dodavatel překročí maximální cenu, musí zadavatel jednoznačně stanovit, zda takový dodavatel bude vyloučen ze zadávacího řízení či nikoliv. V opačném případě by zadavatel disponoval zásadním nástrojem pro libovolné ovlivnění výsledku zadávacího řízení veřejné zakázky, což za aktuálního právního stavu zadávání veřejných zakázek není přípustné.

Na základě výše uvedených skutečností dodavatel žádá zadavatele o sdělení, zda zadavatel upraví výše uvedenou formulaci v rámci ZD tak, aby nepřipouštěla pochybnosti o dodržení základních zásad zadávání veřejných zakázek.

Pro úplnost se dodavatel dále dotazuje, jaký je význam pojmu „vyřazení ze zadávacího řízení“? Má tento pojem stejný význam jako vyloučení ze zadávacího řízení či nikoliv?

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že uvedené maximální ceny jsou nepřekročitelné (což vyplývá dle názoru zadavatele z úvodní věty), a pokud by maximální cenu překročil vybraný dodavatel, bude muset být vyloučen ze zadávacího řízení.

Slovo „může“ bylo použito (stejně jako např. v § 48 odst. 2 ZZVZ) proto, že zadavatel není povinen vylučovat účastníky zadávacího řízení, kteří se nestanou vybraným dodavatelem, tedy účastníky na druhém a dalších místech v pořadí.

Žádost č. 7 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v odst. 6.15 písm. d) Přílohy č. 6 ZD - Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje uvádí, že „kompenzace nezahrnuje cenu za dopravní infrastrukturu (tj. zejména za vjezdy na autobusová nádraží), silniční daň, elektronické mýtné ani poplatky OREDO (dále rovněž jen „Související náklady“). Související náklady budou Dopravci Objednatelům hrazeny dle skutečnosti, a to na základě vyúčtování nákladů a dokladu o jejich úhradě za příslušný kalendářní měsíc předloženými Dopravcem současně s vyúčtováním a fakturou podle článku 6.16 této Smlouvy. Objednatel Dopravci hradí mýtné pouze za skutečně ujeté kilometry po zpoplatněných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění veřejných služeb dle této Smlouvy. Dopravce je povinen výši poplatku za vjezd na autobusové nádraží sjednaného s provozovatelem či vlastníkem příslušného autobusového nádraží s Objednatelům předem projednat. V případě poplatků za vjezd na autobusová nádraží má Dopravce nárok na úhradu poplatku pouze ve výši předem odsouhlasené Objednatelům. Úhrada Souvisejících nákladů bude hrazena měsíčně současně s Kompenzací. Související náklady budou vykazovány jako samostatné položky a řádně a průkazně doloženy a jsou považovány za součást Kompenzace ve smyslu Zákona o veřejných službách.“

Zadavatel v rámci návrhu smlouvy uvádí, že je dopravce povinen s objednatelům předem projednat výši poplatku za vjezd na autobusová nádraží a ten bude proplacen pouze ve výši odsouhlasené objednatelům.

V této souvislosti dodavatel žádá zadavatele o sdělení, jak bude postupováno v případě, že zadavatel shledá poplatky za vjezd na autobusové nádraží jako příliš vysoký a odmítne dodavateli takovou výši poplatku schválit. Umožní zadavatel dodavateli zastavování spojů dle určených jízdních řádů mimo takové autobusové nádraží (bude-li schválení výše poplatku odmítnuto v době, kdy je možné takovou skutečnost promítnout do jízdních řádů)?

K tomu dodavatel uvádí, že dodavatel je v této souvislosti závislý na cenové nabídce, kterou dostane od vlastníka (příp. provozovatele) autobusového nádraží, přičemž tuto cenu ve většině případů není schopen ovlivnit. Z pohledu dodavatele proto nelze dodavatele sankcionovat neproplácením poplatků za vjezd, které dodavatel musel uhradit, jejichž výši mu jednostranně stanovil vlastník (příp. provozovatel) autobusového nádraží a které se zadavatel zavázal dodavateli hradit ve skutečné výši. Takový postup by z pohledu dodavatele představoval zjevný exces z povinnosti zadavatele zakazující přenášení odpovědnosti za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele ve smyslu § 36 odst. 3 zákona.

Dále se dodavatel dotazuje, podle jakých parametrů bude zadavatel posuzovat, zda výši poplatku na vjezd na autobusové nádraží schválí, či neschválí. Dodavatelé musí v této souvislosti disponovat informacemi o rizicích, které v souvislosti s případným plněním veřejné zakázky hrozí.

Dále dodavatel žádá zadavatele o sdělení, jak bude zadavatel postupovat v případě, kdy dodavateli schválí poplatek za vjezd na autobusové nádraží pouze v určité výši a skutečná výše poplatku za vjezd na autobusové nádraží bude vyšší než zadavatelem schválená výše poplatku? Půjde část poplatku neschválená zadavatelem k tíži dodavatele nebo ji bude zadavatel hradit ve skutečné výši, jak avizuje v návrhu smlouvy?

Pokud má jít část poplatku neschválená zadavatelem k tíži dodavatele, dodavatel si musí být schopen takové riziko nacenit v rámci své nabídky. To však za aktuálního stavu návrhu smlouvy není možné, neboť dodavatel nemá jasnou představu, jaká výše poplatku za vjezd na autobusové nádraží je pro zadavatele akceptovatelná a jaká nikoliv. V zájmu nacenění rizik spojených s otázkou poplatků za vjezd na autobusová nádraží by zadavatel měl přinejmenším stanovit maximální výši poplatku za vjezd na autobusová nádraží, aby dodavatelé získali jasnou představu o rizicích spojených s plněním smlouvy. Stanoví zadavatel maximální výši poplatku za vjezd na autobusová nádraží, kterou je ochoten dodavatelům hradit?

Informace zadavatele:

Zadavatel k dotazu sděluje, že pokud nedojde k odsouhlasení poplatku za vjezdy na autobusové nádraží, bude se zadavatel zabývat náhradním řešením této situace, a to např. formou zastavování mimo autobusové nádraží. Pokud dojde k odsouhlasení poplatků za vjezd na autobusové nádraží, pak tuto částku bude zadavatel hradit v plné výši. Tímto postupem tak nemůže dojít k částečné neúhradě poplatku.

Žádost č. 8 ze dne 11. 11. 2020:

Ve vztahu k projednání a odsouhlasení výše poplatku za vjezd na autobusové nádraží dodavatel dále žádá o sdělení, jakou formou má být projednání a odsouhlasení výše poplatku provedeno.

Vedle samotné formy jednání je pro dodavatele podstatné i časové hledisko daného postupu. **V jakých termínech je dodavatel povinen projednat výši poplatku za vjezd na autobusové nádraží se zadavatelem? Dodavatel rovněž žádá o sdělení, jak bude postupováno v případě, že objednatel neposkytne součinnost pro projednání či neodsouhlasí výši poplatku, ačkoliv k rozhodnutí o udělení souhlasu má veškeré potřebné podklady. Doplní zadavatel do návrhu smlouvy povinnost objednatele rozhodnout o udělení či neudělení souhlasu v určité lhůtě (např. do 5 pracovních dnů)?**

Dodavatel upozorňuje, že za stávajícího stavu může být dodavatel sankcionován neproplacením poplatků za vjezd na autobusová nádraží v důsledku nečinnosti či obstrukčního jednání zadavatele. Z pohledu dodavatele je třeba stanovit jednoznačné a přesné lhůty pro splnění povinností obou smluvních stran.

Informace zadavatele:

Zadavatel k dotazu sděluje, že v rámci odsouhlasení výše poplatku za vjezdy na autobusové nádražím bude proveden zápis z tohoto jednání. Zadavatel předpokládá, že dodavatel zahájí jednání v takovém časovém předstihu, aby zadavatel měl možnost reagovat na náhradní způsoby řešení, viz dotaz č. 7. Zadavatel je toho názoru, že jednání o odsouhlasení výše poplatků za vjezdy na autobusová nádraží by mělo proběhnout do jednoho měsíce po uzavření smlouvy. Zadavatel nerozumí části dotazu, kdy dodavatel zmiňuje nečinnosti či obstrukční jednání ze strany zadavatele. Zadavatel má zájem na řádném fungování veřejné linkové dopravy v kraji a bude všem dopravcům poskytovat stejnou a řádnou součinnost. Zadavatel pro ujištění dopravce navíc poukazuje na skutečnost, že v případě, že by neposkytl řádnou součinnost dopravci, nebyl by dopravce pak odpovědný za nesplnění povinnosti, kterou by v důsledku nesoučinnosti nemohl splnit.

Zadavatel nicméně pro odstranění veškerých pochybností doplňuje ustanovení odst. 6.15 písm. d) Smlouvy tak, že za větu „*V případě poplatků za vjezd na autobusová nádraží má Dopravce nárok na úhradu poplatku pouze ve výši předem odsouhlasené Objednatelem.*“ se doplňují věty „*Objednatel se zavazuje sdělit Dopravci své stanovisko k výši poplatku ve lhůtě 5 pracovních dnů od předložení úplných podkladů Dopravcem. Pokud Objednatel souhlas neudělí, je povinen se s Dopravcem dohodnout na náhradním řešení (např. zastavování mimo autobusové nádraží).*“ Uvedená úprava bude do Smlouvy promítnuta před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 9 ze dne 11. 11. 2020:

Ve vztahu k poplatkům za vjezd na autobusová nádraží dodavatel dále shledává v koncepci zadavatele značný diskriminační a nekalosoutěžní potenciál. Tím, že zadavatel nestanovil maximální výši poplatků za vjezd na autobusová nádraží, a tím, že zadavatel ponechává vyjednávání o výši poplatků za vjezd na autobusová nádraží na dodavatelích, umožňuje tak dodavatelům, kteří jsou současně vlastníky (příp. provozovateli) autobusových nádraží, aby si určili vyšší poplatek na vjezd a částečně tak kompenzovali nižší nabídkovou cenu, kterou uvedli v rámci své nabídky podané do zadávacího řízení veřejné zakázky. Takoví dodavatelé jsou tak zjevně pozitivně diskriminováni oproti dodavatelům, kteří nejsou vlastníkem či provozovatelem autobusových nádraží. Koncepce zadavatele ohledně úhrady poplatků za vjezd na autobusová nádraží je tak zjevně v rozporu se zásadou zákazu diskriminace dle § 6 zákona.

Stejně tak se diskriminační potenciál koncepce úhrady poplatků za vjezd na autobusová nádraží projevuje za situace, kdy vlastníkem či provozovatelem autobusového nádraží je konkurenční dopravce. V takovém případě lze totiž očekávat, že takový konkurenční dopravce bude dodavateli stanovovat nepřiměřeně vysoké poplatky za vjezd a tím bude podstatným způsobem ovlivňovat ekonomické aspekty provozování dopravy vybraným dodavatelem.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti dodavatel žádá zadavatele o změnu koncepce úhrady poplatků za vjezdy na autobusová nádraží alternativně tak, aby:

- 1. buď sám zadavatel uzavřel smlouvy s vlastníky či provozovateli autobusových nádraží v rámci Pardubického kraje tak, aby byly podmínky úhrady poplatků za vjezd na autobusová nádraží stejné pro všechny dodavatele a zadavatel si mohl sám vyjednat pro něj nejvýhodnější výši poplatku za vjezd, nebo**
- 2. zadavatel hradil dodavatelům poplatky za vjezd na autobusová nádraží v plné výši, a to bez vázanosti na předchozí projednání či schválení zadavatelem.**

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že ve vztahu k poplatkům za vjezd na autobusová nádraží nelze žádný diskriminační a nekalosoutěžní potenciál spatřovat, a to zejména v návaznosti na úpravu Smlouvy v odpovědi na žádosti o vysvětlení č. 8.

Žádost č. 10 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v kap. 2.2 ZD (str. 6) stanovil, že „účastník je povinen za účelem prokázání technické kvalifikace dle kapitoly 5.3 ZD u příslušné části veřejné zakázky prokázat, že v posledních třech letech provozoval veřejnou linkovou osobní dopravu v minimálním celkovém rozsahu km v součtu za tři roky stanoveném zadavatelem pro příslušnou část veřejné zakázky (základní rozsah reference pro každou část veřejné zakázky).“

Dodavatel se dotazuje, za jaké období má být počet kilometrů ujetých dopravcem uváděn (před uzavřením smlouvy na plnění veřejné zakázky). Jedná se o kilometry ujeté v posledních třech letech před zahájením zadávacího řízení veřejné zakázky, o kilometry ujeté v posledních třech letech ode dne doručení oznámení o výběru dodavatele v dané části veřejné zakázky či o kilometry ujeté od prosince 2016, jak je vyžadováno u prokazování technické kvalifikace?

Informace zadavatele:

Uvedená věta tvoří úvod k úpravě požadavku na prokázání kvalifikace ve zvýšeném rozsahu, pokud by se určitý dopravce stal vybraným dodavatelem ve více částech veřejné zakázky. Odkazuje na prokázání technické kvalifikace dle čl. 5.3 zadávací dokumentace a zadavatel tedy potvrzuje, že jejím cílem není jakkoliv tyto požadavky modifikovat. Platí tedy plně vymezení v čl. 5.3 zadávací dokumentace (tak, jak bude upraveno na základě informace zadavatele ze dne 16. 11. 2020 v závěru tohoto vysvětlení).

Žádost č. 11 ze dne 11. 11. 2020:

V kap. 2.3 ZD v sekci Rozsah veřejné zakázky (str. 9) je uvedeno, že „*zadavatel výslovně upozorňuje účastníky zadávacího řízení na to, že bude oprávněn nařídit nasazení konkrétních vozidel (kategorie busů), co se týče velikosti autobusů, na jednotlivé spoje (resp. turnusy dopravce) v předmětné oblasti Pardubického kraje. Požadavky zadavatele na nasazení konkrétní kategorie vozidla (tj. požadavky na Velký autobus zejména z důvodu počtu přepravených cestujících na spoji, nebo požadavky na Malý autobus zejména z důvodů technických limitů konkrétní linky) budou zadavatelem vždy uvedeny v rámci závazně stanovených jízdních řádů*“.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, jak bude postupováno, pokud shora uvedené nařízené nasazení konkrétních vozidel povede k nakoupení nového vozidla dodavatelem? Bude náklady na nákup nové vozidla zadavatel kompenzovat?

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že příslušné části ZD jsou parafrází práv a povinností smluvních stran stanovených ve Smlouvě. Zadavatel proto odkazuje primárně zejména na odst. 5.4.1 a dále pak odst. 5.15 až 5.18 Smlouvy.

Žádost č. 12 ze dne 11. 11. 2020:

Zadavatel v kap. 2.3 ZD v sekci Rozsah veřejné zakázky (str. 10) uvádí, že „*vybraný dodavatel bude povinen akceptovat aktuální Smluvní přepravní podmínky IREDO (dostupné na adrese: <http://www.oredoc.cz/tarif-iredo/?PHPSESSID=nf86chrhprkjp12sdhs12c3p1>) a v souladu*

se zákonem o silniční dopravě tyto aktualizované Smluvní přepravní podmínky IREDO a Tarif následně uveřejnit."

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, zda a jak bude ze strany zadavatele kompenzováno, pokud dojde k aktualizaci shora uvedených podmínek v ekonomický neprospěch dodavatele.

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících je uzavírána v rámci brutto vztahu, kdy výnosové riziko nenese dopravce. Není mu tedy zřejmé, jaké změny citovaných dokumentu by vedly k ekonomickému neprospěchu dodavatele.

Žádost č. 13 ze dne 11. 11. 2020:

V odst. 3.2.15 TPS je na straně 21 uvedeno, že *„vozidla provozovaná v tomto režimu musí být vybavena přívěsným vozíkem pro přepravu minimálně 28 jízdních kol (nebo dle dohody s objednatelem). Vozík je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kola naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a nezávisle na jiných naložených kolech, bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu. Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol“*.

Dodavatel žádá zadavatele o vysvětlení, proč není jednoznačně stanoven minimální počet jízdních kol, když taková informace má bezesporu vliv na cenu dopravního výkonu. Podle přesvědčení dodavatele se v případě požadavku na naložení a složení bez součinnosti řidiče jedná o velmi zjednodušený popis složitého právního vztahu, a to zvláště v případě elektrokol. Dodavatel požaduje po zadavateli přehodnocení tohoto ustanovení. Nadto dodavatel uvádí, že tento požadavek není z jeho pohledu plně v souladu s odst. 8.3 TPS – Chování personálu k cestujícím.

Informace zadavatele:

Zadavatel k dotazu sděluje, že připouští možnost jiného počtu jízdních kol na přechodnou dobu max. 1 roku, tedy do doby, než dopravce bude mít k dispozici vozík o minimální kapacitě 28 kol. S ohledem na to zadavatel upravuje čl. 3.2.15 TPS tak, že spojení *„(nebo dle dohody s objednatelem)“* se nahrazuje spojením *„(v období prvního Dopravního roku může být po dohodě s objednatelem minimální počet jízdních kol menší, minimálně však 24 jízdních kol)“*. Uvedená změna bude do TPS promítnuta před podpisem Smlouvy s vybraným dopravcem.

Zadavatel dále sděluje, že nerozumí formulaci *„Podle přesvědčení dodavatele se v případě požadavku na naložení a složení bez součinnosti řidiče jedná o velmi zjednodušený popis složitého právního vztahu, a to zvláště v případě elektrokol.“*. Zadavatel dále sděluje, že nevidí rozpor s odst. 8.3 TPS, dle něhož je na základě požádání dopravce povinen asistovat cestujícím přepravujícím na spojích či linkách určených objednatelem pro přepravu jízdních

kol při nakládání a vykládání jízdních kol. Skutečnost, že řidič je povinen poskytnout asistenci osobám, které o to požádají, není v rozporu s tím, že osobu, které pomoc nepotřebují, musí být schopni kolo naložit sami.

Informace zadavatele ze dne 16. 11. 2020:

Zadavatel odstraňuje nesoulad v čl. 5.3 (Technická kvalifikace) zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačné, že seznam významných služeb mohou dopravci předkládat za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení. Čl. 5.3 zadávací dokumentace tedy nově zní (vypuštěný text je přeškrtnut, nově vložený je zvýrazněn žlutě):

	Kritéria technické kvalifikace	Vymezení min. úrovně kvalifikačního předpokladu a způsob jeho prokázání
	<u>Ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) ZZVZ</u> Seznam významných služeb poskytnutých dodavatelem od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2016 (tj. od 11. 12. 2016) za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení s uvedením ▪ stručného popisu předmětu a rozsahu (počtu km a ceny) významné služby, ▪ identifikace objednatele, kterému byla významná služba poskytována, ▪ doby poskytování této významné služby; a ▪ kontaktní osoby příslušného objednatele významné služby, včetně kontaktních údajů (jméno, příjmení, tel., e-mailové spojení, popř. jiná platná doručovací adresa), u které bude možné realizaci významné služby ověřit	<i>Seznam významných služeb poskytnutých dodavatelem od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2016 (tj. od 11. 12. 2016) za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení.</i> <i><u>Ze seznamu významných služeb musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel v uvedeném období realizoval významné služby v rozsahu minimální úrovně uvedené níže.</u></i> <i>Dodavatel splní tento kvalifikační předpoklad, pokud prokáže, že v posledních 3 letech ve stanoveném období provozoval veřejnou linkovou osobní dopravu ve smyslu ustanovení § 2 odst. 7 písm. a) zákona o silniční dopravě v minimálním celkovém rozsahu v souhrnu za 3 roky plnění stanovené období, který je uvedený pro každou část veřejné zakázky samostatně v Příloze č. 1 – Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky.</i> Zadavatel pro odstranění pochybností uvádí, že uvedený rozsah provozování

	Kritéria technické kvalifikace	Vymezení min. úrovně kvalifikačního předpokladu a způsob jeho prokázání
		mohl být proveden na základě jedné či více smluv o závazku veřejné služby. Zadavatel uzná rovněž významné služby provedené mezi datem zahájení zadávacího řízení a koncem lhůty pro podání nabídek. V případě společné nabídky více dopravců je pak možno sčítat rozsah provedený všemi takto sdruženými dopravci. Pokud je část technické kvalifikace prokazována třetí osobou (poddodavatelem) je možné sečíst rozsah provedený dodavatelem a třetí osobou (poddodavatelem).

S ohledem na provedené úpravy (zejm. žádost č. 8 a 13 a informace zadavatele ze dne 16. 11. 2020) zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek do

7. 12. 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, LL.M., Ph.D.
(podepsáno elektronicky)