

Dodatečné informace č. 6

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA

„Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci IDS JMK – oblast Znojensko“

evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: **639768**

ZADAVATEL VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

KONTAKTNÍ OSOBA

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Černá Pole, 613 00 Brno

IČO: 28360125

tel.: +420 541 211 528

e-mail: zakazky@akfiala.cz

Zadavatel je při výkonu zadavatelských činností zastoupen v souladu s § 151 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“).

DODATEČNÉ INFORMACE I

Dotaz č. 1

Nepředvídatelné změny nákladů

Zadavatel stanovil závazný text návrhu smlouvy. V bodu 3.8 návrhu smlouvy jsou stanovena pravidla pro zvýšení nabídkové ceny dopravce, pokud dojde k meziročnímu zvýšení průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování. V následujících bodech stanovil další podmínky pro zvýšení nabídkové ceny dopravce v jiných případech.

Upravuje zadávací dokumentace veřejné zakázky zvýšení nabídkové ceny dopravce v případě změny nákladů, které nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat (v souladu s § 8 odst. 1 vyhlášky č. 296/2010 Sb.), zejména pokud dojde ke změně právních předpisů nebo uzavření kolektivní smlouvy vyššího stupně, jejichž přímým důsledkem bude zvýšení nákladů dopravce na přímé mzdy anebo sociální a zdravotní pojištění, popřípadě jiné změny právních předpisů s obdobným dopadem?

Pokud zadávací dokumentace zvýšení nabídkové ceny dopravce ve výše zmíněných případech neupravuje, považujeme to za její zásadní nedostatek. Tento nedostatek je v rozporu s ustanovením § 8 odst. 1 vyhlášky č. 296/2010 Sb. Dále je tento nedostatek v přímém rozporu s aktuálním jednáním

krajů o změnách právních předpisů s cílem zajistit zvýšení mezd zaměstnanců ve veřejné dopravě, na kterém se podílí i Jihomoravský kraj jako zadavatel výše uvedené veřejné zakázky prostřednictvím svého hejtmana, JUDr. Michala Haška.

Žádáme proto, aby tato žádost o dodatečné informace byla věcně projednána radou kraje a postup zadavatele byl v souladu s jeho kroky při jednání o očekávané změně právních předpisů.

Navrhujeme doplnění zadávacích podmínek tak, aby umožňovaly zvýšení nabídkové ceny dopravce v případě změny nákladů, které nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.

Zásadním rizikem pro zadavatele je riziko, že obdrží neporovnatelné nabídky od uchazečů, kteří jsou s očekávanou změnou právních předpisů seznámeni, a od uchazečů, kteří o změně nevědí nebo počítají s tím, že k ní nedojde. Tento stav je nežádoucí a vede k riziku zrušení zadávacího řízení.

Jsou nám známy dodatečné informace č. 2, kde se zadavatel odmítl vyjádřit k žádosti upozorňující na jednání na úrovni vlády ČR ohledně legislativních změn v oblasti odměňování řidičů, resp. ohledně zvýšení minimální mzdy řidičů, odměn za čekání mezi spoji a výši příspěvku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí.

Upozorňujeme však, že tato žádost o dodatečné informace se bezprostředně dotýká zadávací dokumentace veřejné zakázky, neboť jejím předmětem je dotaz, zda zadávací dokumentace veřejné zakázky upravuje zvýšení nabídkové ceny dopravce v případě změny nákladů, které nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel odkazuje na již vydané dodatečné informace. Pro úplnost zadavatel uvádí, že dopravce výše uvedené změny předvídat může a vzhledem k vydaným dodatečným informacím a médiím dopravce ani nemůže úspěšně tvrdit, že o výše uvedené změně právních předpisů nevěděl. Co se týče porovnatelnosti nabídek, zadavatel uvádí, že nabídky porovnatelné nepochybně budou.

DODATEČNÉ INFORMACE II

Dotaz č. 1

V příloze zadávací dokumentace 4.2. Seznam významných služeb na řádku Termín a místo realizace zakázky uvede Uchazeč v nabídce termín za celkovou dobu realizace zakázky nebo pouze dobu prokazující počet ujetých km v posledních 3 letech, tak jako na Osvědčení o poskytnutí služeb?

Odpověď na dotaz č. 1

Uchazeč uvede termín za celkovou dobu realizace zakázky. **Zadavatel upozorňuje, že počet ujetých kilometrů však vždy musí být uveden za poslední 3 roky ode dne podání nabídky.** Období, za něž se posuzuje počet ujetých kilometrů se tak nemusí shodovat s dobou poskytnutí služeb.

DODATEČNÉ INFORMACE III

Dotaz č. 1

Zadavatel popisuje v příloze č. 3 návrhu Smlouvy „Technické a provozní standardy“, konkrétně v kapitole III „Standard vozidel IDS JMK“, v článku 9, proces „Certifikace vozidel a vybavení“. Uchazeč předpokládá zajištění zakázky (v případě úspěchu) z části novými vozidly. Tato vozidla budou co do typu a vybavení zcela identická (tj. stejná značka, nízkopodlažní, vybavení panely apod.) Předpokládá uchazeč certifikaci každého jednotlivého vozidla nebo certifikaci jednoho jedinečného typu vozidla bez ohledu na jejich počet? Předpokládá dále uchazeč, že by proces certifikace provedl již rovnou výrobce vozidla, alespoň z pohledu délky vozidla, obsaditelnosti, nízkopodlažnosti apod?

Odpověď na dotaz č. 1

Pravidla pro certifikaci jsou specifikovány v příloze č. 3 návrhu Smlouvy „Technické a provozní standardy IDS JMK“, oddíl III. čl. 9. Vyplývá z něj, že každé vozidlo musí být certifikováno samostatně. Výrobci mají možnost si typ vozidla nechat certifikovat hromadně. Pokud se jedná o typ vozidla s hromadným certifikátem, pak se při následné certifikaci tohoto vozidla u dopravce kontroluje především vybavení vozidla potřebným zařízením a jeho funkčnost, ostatní parametry vozidla se obvykle považují za ověřené.

Dotaz č. 2

Zadavatel definuje v příloze č. 3 návrhu Smlouvy, „Technické a provozní standardy“, konkrétně v kapitole III „Standard vozidel IDS JMK“ v článku 8, „Doplňkové standardy vybavení vozidel“, plochu pro stojící cestující. Žádáme o specifikaci, jakým způsobem vypočítává Zadavatel tuto plochu. Lze také plochy pod sklopnými sedačkami zahrnout do plochy pro stojící pasažéry? Pokud stanovuje Zadavatel tuto plochu dle vybrané normy, prosíme o specifikaci této normy.

Odpověď na dotaz č. 2

Plocha pro stojící cestující je definována v příloze č. 3 návrhu Smlouvy „Technické a provozní standardy IDS JMK“, oddíl III. čl. 1 následovně: „Plochou pro stojící cestující“ se rozumí veškerá podlahová plocha vozidla využitelná pro stání cestujících a jejich zavazadel. Plocha pod sklopnými sedadly (ve sklopeném stavu připraveném k sezení) a plocha, na níž je stání cestujících za jízdy zakázáno, se do plochy pro stojící cestující nezapočítává.“

Dotaz č. 3

Zadavatel v příloze č. 3 návrhu Smlouvy, „Technické a provozní standardy“, konkrétně v kapitole I „Standard vybavení zastávek a označnicků“, v článku 7 a 8 definuje povinné minimální vybavení zastávek bez ohledu na jejich majitele. Jak může Dopravce ovlivnit vzhled a vybavení zastávky v případě, že ji nevlastní, a kdo je odpovědný za zajištění veškerého vybavení zastávky.

Odpověď na dotaz č. 3

Povinnosti správce označníku jsou definovány v příloze č. 3 návrhu Smlouvy „Technické a provozní standardy IDS JMK“, oddíl I. čl. 10 a 11. Vyplývá z nich, že správce označníku je zodpovědný za vybavení zastávky označníkem dle závazného vzoru, jeho vybavení informačním panelem s jízdními řády a dalšími informacemi dle požadavku standardu. Správce označníku není povinný zajišťovat vybavení zastávky mobiliářem, jako jsou odpadkové koše, lavičky či přístřešek. Správce označníků musí zastávku označníkem vybavit buď sám, nebo uzavřít takovou smlouvu s majitelem označníku, která mu umožní plnit požadavky standardů.

Dotaz č. 4

Zadavatel v návrhu smlouvy žádným způsobem neřeší možnost úpravy ceny dopravního výkonu ve vazbě na neočekávané a nepředvídatelné okolnosti, které nemůže dopravce do kalkulace zahrnout (například změna daňových předpisů případně jiných legislativních předpisů). Vzhledem k dlouhodobosti realizaci zakázky žádáme o informaci, jakým způsobem bude zadavatel v těchto situacích postupovat, resp. žádáme o úpravu návrhu smlouvy tak, aby byla tato situace smluvně podchycena.

Odpověď na dotaz č. 4

Zadavatel v tomto ohledu odkazuje na již dříve vydané dodatečné informace a opakuje, že změna výše nabídkové ceny je přípustná pouze v souladu se Závazným textem Návrhu Smlouvy (příloha č. 10.1 zadávací dokumentace) a dle pravidel tam uvedených.

Dotaz č. 5

V současně době probíhá na úrovni Ministerstva práce a sociálních věcí příprava legislativních změn, jejichž cílem je úprava systému odměňování řidičů. Předpokládaná platnost těchto změn je od roku 2017, což je období, jemuž předchází termín podání nabídek. Vzhledem k zásadnímu dopadu těchto změn do nákladů dopravce žádáme o informaci, jakým způsobem bude tato změna ze strany zadavatele kompenzována dle jednotlivých předpokládaných legislativních změn:

- a) navýšení částky za „čekání mezi spoji“ dle §9a vyhlášky č. 589/2006 Sb.
- b) navýšení zákonných příplatků za ztížené pracovní prostředí
- c) navýšení částky nejnižší přípustné odměny za práci řidiče dle Kolektivní smlouvy vyššího stupně
- d) zahrnutí „čekání mezi spoji dle §9a vyhlášky č. 589/2006 Sb. do výkonu práce řidiče a s tím související zvýšené osobní náklady vyvolané růstem nezbytného počtu řidičů pro zajištění dopravní obslužnosti

Odpověď na dotaz č. 5

Zadavatel v tomto ohledu odkazuje na již dříve vydané dodatečné informace a opakuje, že změna výše nabídkové ceny je přípustná pouze v souladu se Závazným textem Návrhu Smlouvy (příloha č. 10.1 zadávací dokumentace) a dle pravidel tam uvedených.

DODATEČNÉ INFORMACE IV

Zadávací dokumentace

Dotaz č. 1

V bodě 4.3 Zadavatel uvádí, že se v případě neuzavření Smlouvy v termínu posouvá termín zahájení o 6 kalendářních měsíců. Bude mít tato skutečnost vliv na konec kontraktu?

Dovoluji si upozornit, že doba trvání zakázky je zcela zásadní pro vytvoření cenové nabídky. Pokud by definovaný odlišný začátek plnění Veřejné zakázky neměl za následek i posun konce plnění, bylo by tím znemožněno řádné a porovnatelné ocenění nabídky, jelikož není předem jasná délka trvání celého kontraktu. Upozorňuji, že vzhledem k rozsahu Veřejné zakázky je každý měsíc z hlediska nákladů zcela zásadní pro ocenění nabídky. Z výše uvedeného důvodu, žádáme o úpravu předmětného ustanovení, tak aby byla fixní doba plnění zakázky.

Odpověď na dotaz č. 1

Lhůta v 4.3 je nastavena s ohledem na dostatečný čas k pořízení vozového parku, pokud by dopravce potřeboval nakupovat autobusy. Nic nebrání zájemci zohlednit si v nabídce riziko, že smlouva může trvat max. o 6 měsíců méně (6 měsíců by to bylo pouze v případě, že by k uzavření smlouvy došlo v původně předpokládaný den zahájení provozu) než se předpokládá. Není úkolem zadavatele eliminovat obchodní riziko zájemců o zakázku. Je na nich, jakou zvolí při naceňování zakázky obchodní taktiku. Musí si však být vědomi, že nabídková cena ve smyslu závazného textu návrhu smlouvy nemůže být a nebude měněna jinak, než jak je v něm uvedeno. Z hlediska zadavatele se bude v každém případě z hlediska nabídkové ceny (ve smyslu zadávací dokumentace) jednat o vzájemně porovnatelné nabídky, neboť zadávací dokumentace je jednoznačná a zadavatel není odpovědný za obchodní taktiku zájemců o zakázku.

Dotaz č. 2

V bodě 4.3 si Zadavatel vyhradil právo vést některé části linek po území Rakouské republiky, výslovně tak uvádí u dílčí části 6. Z příložených Rámcových jízdních řádů lze dovozovat, že v části číslo 6 je myšleno zajištění linek do obce Drosendorf. Tuto skutečnost si Uchazeč však pouze dovozuje z poskytnutých podkladů. Zamýšlí tedy zadavatel vedení linek do obce Drosendorf?

Zároveň však ve stejném bodě podotýká, že tak může učinit i u ostatních částí veřejné zakázky. Dále v tomto bodě upozorňuje na nutnost plnění právních předpisů Rakouské republiky, a to v oblasti obrátové daně z tržeb. Vzhledem k tomu, že tato skutečnost není blíže specifikována a Uchazeč tak nemá data, ze kterých může předvídat kolik km a kolik tržeb bude realizovat na území Rakouské republiky, tak se jedná o neocenitelné riziko, které každý z Uchazečů může ocenit jiným způsobem. Dojde tak k neporovnatelnosti nabídek mezi jednotlivými Uchazeči.

Žádáme proto o bližší specifikaci možného trasování linek na území Rakouské republiky, tak abychom mohli předmětnou skutečnost ocenit do své nabídky.

Odpověď na dotaz č. 2

Riziko tržeb nese zadavatel, tzn. o výši obrátové daně z tržeb se tržby z přepravy snižují (podobně, jako je tomu u DPH). V zadání se počítá nejen s trasou linky 816 do Drosendorfu, ale především se spoji linky 104 do Laa/Thaya. Není vyloučeno, že budou další spoje či linky dále prodlouženy na území Dolního Rakouska. Dopravce vždy dostane zaplacenou cenu dle pravidel smlouvy, která se odvíjí od skutečně odjetých dopravních výkonů.

Dotaz č. 3

V bodě 5.4 Technické kvalifikační předpoklady umožňuje Zadavatel prokázání reference i na tzv. komerčních linkách, kdy Uchazeč může takovou skutečnost prokázat například čestným prohlášením doplněným kopií jízdních řádů či vyplněných výkazů. Jak bude zadavatel hodnotit předložené doklady z hlediska § 56 odst. 2 písm. a) zákona o veřejných zakázkách, který požaduje předložení přesně definovaných dokumentů (osvědčení / smlouvy a dokladu o uskutečnění plnění dodavatele)?

Zároveň se domníváme, že komerční doprava má jiný charakter než doprava v Závazku veřejné služby. Z tohoto důvodu platí, že prokázání kvalifikace prostřednictvím referencí z provozování komerční dopravy neprokazuje schopnost Uchazeče plnit zakázku, tak jak je vypsána Zadavatelem. Zvýše uvedených důvodů žádáme o vypuštění tohoto ustanovení o prokázání kvalifikace, neboť je jednak nezákonné a jednak nemá vztah k předmětu veřejné zakázky.

Zároveň si dovoluujeme poukázat na rozpornost formulace „v oblasti silniční motorová doprava veřejná linková“, kdy se uchazeč domnívá, že Zadavatel vychází z formulací uvedených v Živnostenském zákoně. Z této formulace pak vyplývá rozpor s prokázáním reference prostřednictvím komerčních linek.

Odpověď na dotaz č. 3

Zadavatel v souladu s § 56 odst. 6 zákona v zadávací dokumentaci stanovil, že pokud není Uchazeč z objektivních důvodů schopen prokázat splnění technických předpokladů způsoby stanovenými zadavatelem, je oprávněn je prokázat i jinými rovnocennými doklady, pokud je Zadavatel z objektivních důvodů neodmítne. Zadavatel v zadávací dokumentaci za tyto rovnocenné doklady označil čestné prohlášení Uchazeče doložené kopií jízdních řádů nebo kopií vyplněných výkazů o autobusové dopravě zpracovaných pro účely statistického šetření prováděného Českou republikou - Ministerstvem dopravy. Ustanovení zadávací dokumentace je zcela v souladu se zákonem.

Veřejná linková doprava provozovaná na komerční bázi a na základě smlouvy o veřejných službách je svým charakterem z hlediska provozu jako takového totožná. Je neobhájitelné, aby to segmentu služeb provozovaných v rámci smlouvy o veřejných službách nemohl vstoupit nový subjekt jen z důvodu, že poskytuje stejnou službu, ovšem dosud pouze na komerční bázi. Formulace „v oblasti silniční motorová doprava veřejná linková“ je pak zvolena právě proto, že zadavatel umožňuje účast v zadávacím řízení a prokazování kvalifikace i dopravcům, kteří dosud smlouvu o veřejných službách uzavřeno neměli.

Dotaz č. 4

Zadavatel požaduje prokázání technických kvalifikačních předpokladů referencí v minimálním objemu 150 % předpokládané roční hodnoty kilometrů. Tato skutečnost limituje menší dopravce, kteří by mohli plnit zakázku stejně dobře jako ti velcí. Uchazeč požaduje snížení požadované reference, jelikož

takto formulovanou referenci považuje za nepřiměřenou. Umožní Zadavatel prokázání referencí také při kombinaci více referenčních zakázek?

Odpověď na dotaz č. 4

Zadavatel považuje míru za přiměřenou – za poslední 3 roky musí zájemce prokázat ujetí ½ výkonů, které zadavatel předpokládá, že dopravce ujede při plnění zakázky za 3 roky. Zadavatel zcela přesně nerozumí, co tazatel myslí „kombinací více referenčních zakázek“, nicméně dovozuje, že tazateli jde o to, zdali může více referencemi naplnit stanovený požadavek na 150% předpokládané roční hodnoty. Zadavatel uvádí, že akceptuje kombinaci více referenčních zakázek, které v souhrnu naplní zadavatelem požadovanou hodnotu km.

Pro úplnost zadavatel uvádí, že tato skutečnost vyplývá nepochybně ze znění technického kvalifikačního předpokladu, když zadavatel požaduje **zakázku nebo zakázky** v oblasti silniční motorová doprava veřejná linková v celkovém minimálním objemu odpovídajícím nejméně **150% předpokládané roční hodnoty kilometrů** uvedené v Příloze 9 Zadávací dokumentace pro část Veřejné zakázky, do které se Uchazeč bude hlásit, **v součtu za poslední 3 roky**.

Dotaz č. 5

V bodě 7.2 Lhůta vázanosti nabídkou Zadavatel stanovuje zadávací lhůtu v délce 10 měsíců. S ohledem na termín podání nabídek 4. 10. 2016, začátkem plnění zakázky k měsíci 12/2017 a pohyblivým začátkem plnění zakázky, může dojít k situaci, že již v počátku nebude Uchazeč vázán svou nabídkou. Prosíme o prověření této skutečnosti. Jak Zadavatel bude postupovat, pokud lhůta vázanosti nabídkou uplyne před uzavřením smlouvy na plnění veřejné zakázky?

Odpověď na dotaz č. 5

Zadavateli není zcela zřejmé směřování dotazu, nicméně zadavatel dovozuje, že tazatel zaměřuje termín zahájení plnění s termínem podpisu smlouvy.

Zadavatel uvádí, že zadávací lhůta v souladu s § 43 odst. 3 zákona začíná běžet okamžikem skončení lhůty pro podání nabídek a končí dnem doručení oznámení zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky. Zadávací lhůta se prodlužuje uchazečům, s nimiž může zadavatel v souladu se zákonem uzavřít smlouvu, až do doby uzavření smlouvy podle § 82 odst. 4 zákona nebo do zrušení zadávacího řízení.

Zadávací lhůta tak skončí uzavřením smlouvy, ovšem od této doby bude mít již zadavatel s dopravcem uzavřenu smlouvu a dopravce tak bude vázán platnou smlouvou. Samotné posunutí termínu zahájení plnění tak nemá vliv na běh zadávací lhůty.

Nad rámec výše uvedeného zadavatel dodává, že ani po uplynutí lhůty vázanosti nabídkou není vyloučeno, aby uchazeč smlouvu k plnění veřejné zakázky uzavřel. Zadavatel bude vůči uchazečům postupovat stejně, jako by lhůta dále trvala a bude na uchazeči, zdali smlouvu se zadavatelem bude mít zájem uzavřít či nikoliv.

Dotaz č. 6

V bodě 7.3 je uvedeno, že Uchazeč je při zpracování nabídkové ceny povinen zohlednit skutečnost, že případné investiční dotace na pořízení majetku, jenž bude využit pro plnění závazku Uchazeče dle Smlouvy, se v souladu s článkem 3.2 Smlouvy odečítají.

Dle našeho názoru není toto ustanovení jednoznačné a umožňuje více výkladů. Zejména není jasné, jaké všechny investiční dotace jsou myšleny a jakého majetku se dotýkají. Domníváme se proto, že by mělo dojít k vyjasnění jakých investičních dotací a na jaký majetek se to týká, například zdali pokud Uchazeč získal dotaci na zateplení své provozovny, tak zdali má tuto skutečnost také odečítat.

Odpověď na dotaz č. 6

Jedná se o investiční dotace na jakýkoliv majetek, který bude využit pro plnění závazku uchazeče k provozování veřejných služeb na základě smlouvy uzavřené v souvislosti s tímto zadávacím řízením. Tedy např. i na zateplení provozovny. Vždy se však dotace odečte jen v poměru, v jakém je předmětný majetek využíván k plnění závazku dle smlouvy vůči ostatním činnostem.

Dotaz č. 7

V příloze číslo 9) Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky je rozdělena oblast do 10 výběrových skupin. U výběrové skupiny 3 a 5 si Zadavatel vyhradzuje možnost navýšit předpokládaný rozsah o 50% respektive 40%. Vzhledem k tomu, že je možné podávat nabídky do jednotlivých oblastí a je nutné je tedy chápat jako jednotlivé zakázky, tak je se Uchazeč domnívá, že takovéto navýšení je v rozporu s platnou legislativou.

Stejně tak je u výběrových skupin 3,4, 5, 7 a 8 umožněno snížení rozsahu o 50% respektive 30%.

Žádáme proto Zadavatele o upřesnění navýšení či snížení rozsahu veřejné zakázky tak, aby bylo možné podat řádně oceněné a porovnatelné nabídky.

Odpověď na dotaz č. 7

Zadavatel uvádí, že se jedná o průběžně poskytované služby, přičemž zadavatel není schopen přesněji vymezit rozsah těchto služeb, neboť nelze předvídat budoucí vývoj veřejných potřeb a tudíž potřeb zadavatele.

Uvedený rozsah snížení/zvýšení předpokládaného rozsahu dopravy byl stanoven na základě jednání s Krajem Vysočina, kdy u linek, které jsou vedeny na území tohoto kraje, může dojít k větším změnám v rozsahu dopravy.

Zadavatel nerozumí dotazu, v jakém směru je stanovená podmínka v rozporu s platnou legislativou.

Zadavatel tak zadávací podmínky stanovil jasně, určitě a srozumitelně a dopravci je hrazena částka dle skutečně ujetých dopravních výkonů. Zadavatel stanovil zadávací podmínky v souladu se zákonem.

S ohledem na shora uvedené zadavatel pro úplnost podotýká, že se nejedná o opční právo ve smyslu § 99 zákona.

Smlouva

Dotaz č. 8

Ve Smlouvě je pod články 3.6 a 3.7 řešena indexace nabídkové ceny dle Indexu spotřebitelských cen a dle Průměrné ceny motorové nafty. Index spotřebitelských cen vychází z tzv. Spotřebního koše, kdy součástí tohoto koše je pod indexem 07.221.05 Motorová nafta. V rámci úpravy nabídkové ceny tak dochází fakticky k dvojí indexaci motorové nafty. Požadujeme vysvětlení, zdali opravdu dochází k dvojí indexaci ceny pohonných hmot.

Odpověď na dotaz č. 8

Při indexaci nabídkové ceny se bude postupovat dle ustanovení závazného návrhu textu smlouvy. Dle zadavatele nedochází ke dvojí indexaci pohonných hmot, neboť v rámci spotřebního koše je nafta pouze jednou z velkého množství komponent s určitou váhou k zjištění indexu spotřebitelských cen a jedná se tak pouze o nepatrný díl vzorce pro výpočet sloužící toliko k výpočtu.

Dotaz č. 9

V článku 3.8 Zadavatel stanovuje pravidla pro indexaci mezd. Vzhledem k tomu, že v současné době dochází k zásadním diskuzím o změně odměňování v rámci veřejné dopravy a zároveň Zadavatel stanovil první termín pro indexaci k 1. 1. 2019, domníváme se, že by bylo vhodnější provést indexaci už k roku 2018, tak aby bylo zajištěno průběžné navyšování mzdových prostředků a navazující ceny dopravního výkonu. Nikoliv skokově, tak jak je nyní uvedeno.

Zároveň se dotazujeme, zda termín 1. 1. 2019 je stanoven správně a zda nejde o překlep či jinou chybu v psaní.

Odpověď na dotaz č. 9

Termín 1.1.2019 je stanoven správně, o překlep se nejedná. Jde o věc technickou – pokud srovnáváme mzdy v letech 2016 a 2017, rozdíl bude znám až v roce 2018 (výše mezd za celý rok 2017 bude známa až v roce 2018). Tzn. promítne se do mzdové doložky od 1.1.2019.

Dotaz č. 10

Článek 3.9 a 3.10 uvádí pravidla pro změny ceny dopravního výkonu v návaznosti na navyšování či snižování kilometrického proběhu. V článku 3.11 je dále uvedeno, že tyto změny mohou probíhat téměř v měsíční periodicitě. Vzhledem k tomu, že kilometrický proběh a navazující změna jízdního řádu je zcela v kompetenci Zadavatele, nemá Uchazeč toto riziko jak ovlivnit.

Vzhledem k tomu, že změny CDV jsou stanoveny fixně bez ohledu na další skutečnosti a nemusí tedy respektovat skutečné ekonomické ztráty či přínosy, domníváme se, že je na Uchazeče přenášeno neocenitelné ekonomické riziko, které nemůže žádný Uchazeč kalkulovat a zohlednit tak ve své nabídkové ceně. Výše uvedené skutečnost tak znemožňuje řádné ocenění a porovnatelnost jednotlivých nabídek mezi Uchazeči.

Žádáme proto o upřesnění kritérií, na základě kterých bude docházet ke změnám CDV.

Odpověď na dotaz č. 10

Ke změnám může skutečně docházet podle potřeb na zajištění dopravní obslužnosti. Vzhledem k doložkám by však měl zájemce mít zaručenou jistou eliminaci obchodních rizik spojených se změnami v rozsahu dopravních výkonů. Co se týče počtu vozidel pak odkazujeme na odst. 6.6. a 6.7 návrhu smlouvy. S porovnatelností cenových nabídek dotaz dle názoru zadavatele nesouvisí. Vzhledem k nastaveným podmínkám a obchodnímu riziku platí z hlediska zadavatele stále totéž, tj. není úlohou zadavatele zcela eliminovat obchodní riziko dopravce – podnikatele.

Dotaz č. 11

Zadavatel si v článku 6.8 vyhradil právo požadovat přepravu jízdních kol prostřednictvím přípojného vozidla. V tomto článku není nijak omezen počet požadavků Zadavatele a zároveň v článku 3.14 uvádí, že v tomto případě bude navýšena cena dopravního výkonu o 1 %.

Domníváme se, že 1% navýšení CDV neposkytne dostatečnou finanční kompenzaci nutnou na pořízení a provozování takového přípojného vozidla. Dále neomezená možnost těchto požadavků představuje pro Uchazeče vysoké riziko a vysoké požadavky na technickou připravenost vozového parku (instalace tažných zařízení, pořizování vleků na kola atd.), kdy takto vágně definovaný požadavek zakládá možnost toto riziko ocenit různě a dostat tak neporovnatelné nabídky.

Žádáme proto Zadavatele o informaci, v jakém rozsahu bude požadovat přepravu jízdních kol prostřednictvím přípojného vozidla.

Odpověď na dotaz č. 11

Zadavatel stanovil zadávací podmínky dostatečně jasně, srozumitelně a určitě tak, aby mu byly doručeny porovnatelné nabídky. Dosavadní zkušenosti zadavatele ukazují, že dopravci se s touto podmínkou dokáží vyrovnat a se zajištěním vozidel pro přepravu jízdních kol problémy nejsou.

Dotaz č. 12

V článku 3.15 je uvedena hierarchie úpravy nabídkové ceny. Z této logiky plyne, že se bude každý bod upravovat dle jiné výše ceny dopravního výkonu. Domníváme se tak, že tato logika nekoresponduje s články smlouvy 3.6, 3.7, 3.8 kde se ve vzorcích mluví o C_{km} . C_{km} je dle definice představuje Nabídkovou cenu za 1km před úpravou podle tohoto ustanovení.

Nehovoří se tak o jiné ceně dopravního výkonu, než té, kterou Uchazeč uvedl ve své nabídce? Požadujeme vysvětlení tohoto rozporu.

Odpověď na dotaz č. 12

Zadavatel považuje odst. 3.15 za jasný a jeho smysl za zcela zřejmý. Z kontextu nelze pochopit nic jiného, než že ve výpočtu bude počítáno s nabídkovou cenou upravenou podle předchozího ustanovení, dle kterého se měla upravovat podle odst. 3.15. Tedy např. pokud se nabídková cena bude měnit podle odst. 3.6. a podle odst. 3.7, tak veličina C_{km} podle odst. 3.7 zcela zjevně odpovídá nabídkové ceně upravené podle odst. 3.6, což je nabídková cena před úpravou podle odst. 3.7. Poznáváme, že je nutno rozlišovat mezi nabídkovou cenou ve smyslu zadávací dokumentace,

kteřá je předmětem hodnocení nabídek a nabídkovou cenou ve smyslu definice obsažená v závazném návrhu textu smlouvy.

Dotaz č. 13

V článku 5.6 a 5.7 je stanovena lhůta a způsob prokázání splnění požadavků na zajištění zakázky. Uchazeč je povinen splnění povinností prokázat 4 měsíce od podpisu smlouvy, nejpozději však 7 dnů před zahájením plnění.

Vzhledem k tomu, že Uchazeč nemá informace, v jakém okamžiku plánuje Zadavatel uzavřít s vítězným Uchazečem smlouvu, je tímto ustanovením diskriminován Uchazeč, který chce zahájit plnění kompletně novým vozovým parkem. Dodací lhůta výrobců autobusů je 6 měsíců, a proto nebude možné objektivně splnit požadavky Zadavatele. Prosíme Zadavatele o vyjasnění tohoto rozporu.

Stejně tak v bodě 6.6 a 6.7 dává Zadavatel lhůtu na pořízení vozidel 4 měsíce, kterou není možné s ohledem na dodací lhůty výrobců autobusů dodržet.

Odpověď na dotaz č. 13

Zadavatel plánuje smlouvu uzavřít pochopitelně tak, aby mohl být provoz zahájen v den celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2017. Zadavatel však nemůže připustit, aby se např. den před plánovaným termínem zahájení provozu od dopravce dozvěděl, že nemá dostatečný počet autobusů. Zadavatel je povinen zajistit dopravní obslužnost kraje. Pokud dopravce hodlá zajišťovat provozovat novými autobusy, zadavatel mu v tom nebrání, nicméně na druhou stranu dopravci rovněž nebrání, aby si na přechodnou dobu, než bude mít zajištěn dostatečný počet autobusů, patřičný počet autobusů zajistil jinak, např. pronajal.

Dotaz č. 14

V článku 6.2 je uveden mechanismus při realizaci nových jízdních řádů. Z našeho pohledu je toto ustanovení nejasně formulováno a umožňuje víceznačný výklad. Chápe Uchazeč správně, že nebude mít žádnou možnost se k předloženému jízdnímu řádu vyjádřit, musí je akceptovat a následující pracovní den předložit dopravnímu úřadu?

Dle provozních zkušeností je pro Uchazeče takto stanovená lhůta opravdu limitní, a proto Uchazeč požaduje, zdali by její délku Zadavatel nezážil.

Stejně tak Uchazeč požaduje obdobné zvážení u článku 6.5.

Odpověď na dotaz č. 14

Zadavatel správně chápe, že tvorbu jízdního řádu neprovádí. Z věcného hlediska mu samozřejmě zadavatel nebrání, aby po věcné stránce jízdní řád konzultoval s Pověřenou osobou, nicméně konečné slovo k podobě jízdních řádů dopravce nemá a lhůta pro předložení jízdního řádu ke schválení dopravnímu úřadu je jasně stanovená a z poznatků zadavatele i běžně realizovatelná a realizovaná. Totéž pak platí i o odst. 6.5.

Dotaz č. 15

V článku 6.9 se používá pojem „nezákonná stávka“. Žádáme o objasnění, co se tímto pojmem přesně rozumí? Jde o nezákonnost ve vztahu k reakci dopravce, ve vztahu k důvodu stávky nebo bude posouzení provedeno podle určitého právního předpisu?

Obáváme se, že je mimo schopnosti Uchazeče jakkoli ovlivňovat zákonnost či nezákonnost stávky svých zaměstnanců, pokud jde o důvod nebo způsob vedení stávky. Zároveň upozorňujeme, že většina stávek (mimo kolektivní vyjednávání) není žádným zákonem regulována, tudíž nelze jejich zákonnost posuzovat.

Dále žádáme o objasnění, jak bude postupováno, pokud Uchazeč nebude mít součinnost odborové organizace a ta mu odmítne sdělit, že vstupuje do stávky s dostatečným předstihem a které oběhy budou stávkou dotčeny? Bude tato stávka považována za okolnost vyšší moci?

Domnívá se Zadavatel, že smlouvou lze modifikovat zákonnou definici okolností vyšší moci, resp. překážek dle § 2913 odst. 2 občanského zákoníku, popřípadě zda se zákonná úprava uplatní přednostně před smlouvou?

Odpověď na dotaz č. 15

Nezákonnost stávky je chápána vzhledem k naplnění zákonných podmínek jejího uskutečnění. U stávek, které nejsou upraveny právním předpisem, pak bude na místě zkoumat je individuálně s tím, že v případě pochybností bude nutno věc posuzovat ve prospěch dopravce. Neposkytnutí součinnosti odborů (nikoliv však co do samotných zákonných podmínek pro uskutečnění stávky) bude na místě posuzovat rovněž individuálně podle konkrétních okolností. Zde se třeba zejména konstatovat, že zadavatel má smlouvu o veřejných službách uzavřenu s dopravcem, který je odpovědný za řádné plnění svých povinností ze smlouvy plynoucích, nikoliv s odbory či zaměstnanci dopravce.

Zadavatel dále uvádí, že nemodifikuje, ale pouze vykládá § 2913 odst. 2 občanského zákoníku. Zadavatel k tomuto cituje odbornou literaturu: „V první řadě tedy musí jít o vnější okolnost, která objektivně nastane bez ohledu na to, jaký poměr k ní má škůdce – její vznik je jím neovlivnitelný (vzniká mimo sféru jeho kontroly). Nejčastěji jde o přírodní události označované jako vyšší moc – vis maior (živelní pohromy – zemětřesení, potopa, záplava, úder blesku apod.), různé společenské události (válka, revoluce, státní převrat, vyhlášení embarga, bojkot, devizová omezení, radikální změny na trhu – např. drastické zvýšení cen) či jiná jednání třetích osob (generální stávka).“ (HULMÁK, Milan a kol. Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-287-8.)

Je zřejmé, že v případě vyšší moci se musí jednat o vnější okolnosti. Zadavatel pro úplnost uvádí, že stávka zaměstnanců dopravce není generální stávkou, když generální stávka je formou všeobecné stávky zahrnující téměř celou danou oblast, např. město, region či stát zasahující víceméně téměř všechna pracoviště a provozy na daném území. Zadavatel tak § 2913 odst. 2 občanského zákoníku nemodifikuje, ale vykládá jej pro účely smlouvy.

Dotaz č. 16

V článku 7.6 je uvedeno, že má Zadavatel právo po Uchazeči požadovat zajištění dopravy na jiných linkách jiných dopravců, a to po omezenou dobu, která není blíže definována. Tak tomu může být i na linkách mimo výběrovou skupinu. Dále v článku 7.4 Zadavatel uvádí, že Uchazeč nemá nárok na jinou

odměnu, než na tu která je vypočtena dle metodiky uvedené ve smlouvě. Skutečnost provozování dopravy na jiném území a po nejasně dlouhou dobu, tak musí Uchazeč započítat do nabídkové ceny. Vzhledem k tomu, že ustanovení o zajištění dopravy na jiných linkách je vágní, neumožňuje to Uchazeči řádně ocenit nabídku. Prosíme proto o vyjasnění této skutečnosti.

Odpověď na dotaz č. 16

Tazatel se mylí co do své myšlenky, že skutečnost provozování dopravy na jiném území a po nejasně stanovenou dobu musí započítat do své nabídkové ceny. Dopravce vždy dostane zaplacenou cenu dle pravidel smlouvy, která se odvíjí od skutečně odjetých dopravních výkonů. Tzn. s takovými výkony nemůže a priori počítat a v případě, že je bude dočasně na základě smlouvy provozovat, dostane za ně zaplacen v souladu se smlouvou.

Dotaz č. 17

V článku 8.5 je definována povinnost Uchazeče operativně zajistit provoz na linkách jiných dopravců či výlukových linkách v rámci operativního řízení dopravy. Je zde i uvedena smluvní pokuta v případě nezajištění. Vzhledem k tomu, že se jedná o zajištění řádné veřejné linkové dopravy, žádáme o vyjasnění, jak budou řešeny otázky licencí na takové linky.

Odpověď na dotaz č. 17

Dopravci, kteří budou zajišťovat linky a spoje za jiné dopravce budou vybaveni příslušnou licencí pro danou linku.

Dotaz č. 18

V článku 10.5 je uveden požadavek na zajištění instalace odbavovacího zařízení na vlastní náklady dopravce. Vzhledem k tomu, že pod pojmem odbavovací zařízení může být definováno téměř vše, žádáme o vyjasnění, co je přesně v tomto bodě míněno pojmem odbavovací zařízení.

Například pokud dojde k přechodu od nástupu předními dveřmi k nástupu všemi dveřmi, bude Uchazeč nucen vyměnit kompletní kabeláž ve vozidle. Tento fakt zvyšuje náklady Uchazeče a ten je povinen je zahrnout do své nabídkové ceny. Opět se jedná o riziko, které může každý Uchazeč ocenit různě a dojde tak k neporovnatelnosti nabídek.

Odpověď na dotaz č. 18

Odbavovacím zařízením se rozumí především palubní počítač umožňující mimo jiné výdej jízdenek. Je věcí dopravce, jaké zvolí při naceňování nabídky obchodní riziko či strategii. Nad vysoutěženou nabídkovou cenu žádné další náklady od zadavatele neobdrží. Z tohoto hlediska budou všechny nabídky pro zadavatele porovnatelné. Nabídková cena musí zahrnovat veškeré náklady spojené s realizací celé předmětné části Veřejné zakázky dle podmínek stanovených v Závazném textu Návrhu smlouvy.

Dotaz č. 19

V článku 10. 8 je uvedeno, že je Uchazeč povinen poskytnout finanční prostředky získané indexací na mzdy dát prokazatelně zaměstnancům. Vzhledem k tomu, že Zadavatel nezná výchozí hodnotu a indexaci stanovil jako 27 % nabídkové ceny, tak to je dle našeho názoru velmi diskutabilní a požadujeme bližší objasnění k tomu, jak ustanovení bude vykládáno a aplikováno.

Odpověď na dotaz č. 19

Mzdová doložka je stanovena jasně, určitě a srozumitelně. Co se týče prokazování použití navýšení, bude odvislé na konkrétních poměrech dopravce a na dohodě se zadavatelem tak, aby zadavatel byl schopen použití navýšení nabídkové ceny ověřit.

Dotaz č. 20

V článku 12.5 je uvedena možnost výpovědi Smlouvy bez udání důvodů v s výpovědní lhůtou 30 měsíců. Vzhledem k tomu, že Uchazeč kalkuluje veškeré svoje náklady s ohledem na trvání smlouvy, zdá se nám takového ustanovení nevyvážené, protože je ve výsledku pouze ve prospěch Zadavatele. Ten tak má téměř neomezenou možnost jak s Uchazečem naložit a případně mu způsobit nemalé ekonomické újmy.

Podle jakých kritérií se bude Zadavatel rozhodovat o výpovědi smlouvy bez udání důvodu?

Odpověď na dotaz č. 20

Ustanovení je z hlediska zadavatele vyvážené, obě smluvní strany mají stejnou možnost. V případě výpovědi smlouvy dopravcem by rovněž zadavateli vznikly nemalé obtíže, neboť by byl nucen zajistit dopravní obslužnost pro další období po uplynutí výpovědní doby. Kritéria, podle kterých se bude zadavatel rozhodovat o výpovědi nelze nyní definovat, neboť se mohou odvíjet od konkrétní dopravní či ekonomické situace. Lze však sdělit, že za celou dobu praxe soutěžení dopravců v Jihomoravském kraji došlo k výpovědi smlouvy ze strany kraje jen jednou, smlouva takovou výpověď předvíдалa a výpověď byla dána v souvislosti s nabytím účinnosti smlouvy jiné.

Ostatní

Dotaz č. 21

Na profilu zadavatele je rozpor mezi přílohou 8.1 zadávací dokumentace - Formulář pro zpracování nabídkové ceny ve formátu PDF a v editovatelné podobě. Ve formátu PDF nejsou dostupné všechny listy excelového editovatelného souboru.

Žádáme proto o objasnění, která verze přílohy 8.1 je závazná a má být použita.

Odpověď na dotaz č. 21

PDF verze souboru je uveřejněna nad rámec povinností zadavatele a slouží pro orientaci. Zadávací dokumentace odkazuje jednoznačně na přílohu ve formátu excel. Příloha slouží uchazečům pro

výpočet nabídkové ceny prostřednictvím předdefinovaných vzorců, z čehož je rovněž zřejmé, že má být použita příloha ve formátu excel.

Dodatečné informace jsou uveřejněny rovněž na profilu zadavatele na adrese

https://zakazky.krajbezkorupce.cz/profile_display_2.html

V Brně dne 27.09.2016

Jihomoravský kraj

v.z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Mgr. Jan Tejkal, advokát

jednatel