

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

Identifikační údaje o veřejné zakázce a zadavateli

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě
evidenční číslo zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: **Z2017-036471**
spisová značka zadavatele: **JMKZD0817**
(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL VEŘEJNÉ ZAKÁZKY:

Jihomoravský kraj
IČO: 70888337
se sídlem: Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 602 00 Brno
(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
IČO: 28360125
se sídlem: Brno, Helfertova 2040/13, Černá Pole, PSČ 613 00
tel.: +420 541 211 528
e-mail: zakazky@akfiala.cz
ID datové schránky: vb7kdaz
(dále jen „**zástupce zadavatele**“)

Zástupcem zadavatele při provádění úkonů podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), souvisejících se zadávacím řízením veřejné zakázky je obchodní společnost **Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.**

V souladu s § 98 a § 99 zákona zadavatel vysvětluje, příp. doplňuje či mění zadávací dokumentaci na žádost dodavatele takto:

Dotaz č. 1

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 5.4 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Je předpokládána hodnota zakázky přepočtená na rok plnění smlouvy (1,4 mld. Kč) hodnotou Odměny za maximální možný objem požadovaných místových kilometrů dle zadávací dokumentace?“

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel v zadávací dokumentaci nestanovil maximální možný objem požadovaných místových kilometrů a předpokládaná hodnota zakázky přepočtená na rok plnění smlouvy nepředstavuje maximální přípustnou hodnotu odměny.

Dotaz č. 2

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 5.4 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Součástí Rámcových JŘ je linka S4 (včetně rozdělení mkm dle odpovědi na dotaz č. 2 ve Vysvětlení), avšak s poznámkou "platí po elektrifikaci". Je součástí objednávky/zadání linka S4 i před elektrifikací?“

Odpověď na dotaz č. 2

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Linka S4 před elektrizací není součástí zadání.

Dotaz č. 3

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 10.10 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

„Vzhledem k tomu, že se v případě změny infrastruktury nemusí vždy jednat o změnu iniciovanou Objednatelem, avšak i taková Objednatelem neiniciovaná změna může vliv na plnění kvalitativních kritérií, žádá dopravce o následující úpravu doplněného ustanovení:

Smluvní pokuta dle tohoto odstavce nebude Dopravci rovněž uložena v případě, kdy k nedodržení kvalitativních kritérií uvedených v Příloze č. 2 Smlouvy dojde v důsledku změn infrastruktury za předpokladu, že změna infrastruktury je iniciována Objednatelem a že vozidla, jimiž bude Dopravce zajišťovat plnění na základě této změny, budou provozovány v závazku veřejné služby pro Objednatele.“

Případně dopravce žádá Objednatele o vysvětlení, co se rozumí „změnou infrastruktury iniciovanou Objednatelem“ a zda dle této definice může nastat situace, kdy by v důsledku změny infrastruktury neiniciované Objednatelem dopravce nedodržel kvalitativní kritéria a byl za tuto skutečnost penalizován, ačkoli to, zda ke změně infrastruktury ovlivňující provoz dle Smlouvy dojde či nikoli, nemůže jakkoli ovlivnit.“

Odpověď na dotaz č. 3

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel na základě dotazu upravil příslušnou část odst. 5.2 návrhu Smlouvy takto:

„Smluvní pokuta dle tohoto odstavce nebude Dopravci uložena v případě, kdy k nedodržení kvalitativních kritérií uvedených v Příloze č. 2 Smlouvy bez započtení výkonů realizovaných vozidly v majetku Objednatele a Pohotovostními soupravami dojde v důsledku požadavků Objednatele, spočívajících například v nahrazení vozidla Dopravce, které splňuje vyšší standardy kvality než vozidlo, které měl Dopravce v úmyslu nahradit či v důsledku změn infrastruktury za předpokladu, že vozidla

provozovaná před změnou infrastruktury bude Dopravce nadále provozovat v závazku veřejné služby dle této Smlouvy. Dopravce je v takovém případě povinen učinit veškeré kroky ke zmírnění následků změn infrastruktury, a to po předchozím projednání s Objednatelem.“

Dotaz č. 4

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 10.15 dokumentace nabídkového řízení v tomto znění:

*„Za účelem zpřehlednění výpočtu O_{ND} zejména ve vztahu k ÚPD a jejímu vlivu na celkový výpočet, Dopravce žádá, aby byla provedena úprava výpočtu O_{ND} tak, aby se vzorec dle Smlouvy vztahoval pouze na ND (realizované mkm) zajištěné dopravcem, u které **dopravce nemá (neměl) nárok na úhradu nákladů souvisejících se zajištěním náhradní dopravy při přerušení provozu dráhy od provozovatele dráhy. Tato ND by byla Objednatelem hrazena ve výši dle maximálních limitů dle Smlouvy.***

ND (realizované mkm), za kterou má dopravce nárok na úhradu od provozovatele dráhy, by vůbec nepodléhaly režimu Smlouvy a řešil by je sám dopravce se SŽDC. ND, za kterou má dopravce nárok na úhradu od provozovatele dráhy, jsou předem jasně identifikovatelné.“

Odpověď na dotaz č. 4

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění návrhu Smlouvy a nevyhovuje požadavku tazatele na úpravu výpočtu O_{ND} .

Dotaz č. 5

Zadavatel obdržel dotaz k sankčnímu systému Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„S ohledem na odpověď Objednatele na dotaz č. 20 ve Vysvětlení Dopravce žádá o „zastrojování“ sankčního systému, tedy o stanovení maximální výše součtu smluvních pokut, a to prostřednictvím vložení nového ustanovení do čl. 16 smlouvy, např.: „Celková smluvní pokuta, kterou je Dopravce povinen Objednateli zaplatit v příslušném měsíci, je limitována částkou odpovídající 20 % Kompenzace náležející Dopravci v příslušném měsíci.“

Případně dopravce žádá o revizi Sazebníku smluvních pokut a o snížení pokut zde uvedených, neboť dle dopravce jsou tyto nepřiměřeně vysoké, zejména ve vztahu k předmětu a hodnotě plnění realizovaného dopravcem. Dle názoru dopravce je pak výše smluvních pokut dle zadávací dokumentace neúměrná zajišťovaným povinnostem i ve vztahu k obdobnému sankčnímu systému, který Objednatel uplatňuje vůči provozovatelům veřejné linkové (autobusové) osobní dopravy na základě smluv uzavíraných v loňském roce.“

Odpověď na dotaz č. 5

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ve vztahu k sankčnímu systému zadavatel trvá na zadávacích podmínkách a opětovně zdůrazňuje, že smluvní pokuty jsou přiměřené a plně odpovídají důležitosti a charakteru utvrzených povinností.

Dotaz č. 6

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 1.1. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„Ve vztahu k odpovědi Objednatele ve Vysvětlení a definici Tarifu IDS JMK v čl. 1.1 Smlouvy si dopravce pro odstranění případných výkladových nejasností dovoluje požádat o objasnění užívaného pojmu „vyhlásit“ ve smyslu tarifů „vyhlašovaných“ dopravcem. Má Objednatel tímto pojmem na mysli, že dopravce učiní veškerá nezbytná (či legislativou předvídaná) opatření nutná k tomu, aby cestující byli seznámeni s tím, že ve Vlacích dle Smlouvy platí Tarif IDS JMK (případně Jiný tarif)? Např. uveřejněním takové informace v příloze tarifu ČD, který je zveřejněn obvyklým způsobem apod.“

Odpověď na dotaz č. 6

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Ano, zadavatel má tímto pojmem na mysli, že dopravce učiní veškerá nezbytná (či legislativou předvídaná) opatření nutná k tomu, aby cestující byli seznámeni s tím, že ve Vlacích dle Smlouvy platí Tarif IDS JMK (případně Jiný tarif), např. uveřejněním informace o akceptaci Tarifu IDS JMK (případně Jiného tarifu) ve smluvních přepravních podmínkách dopravce a dále zveřejněním plného znění Tarifu IDS JMK (případně Jiného tarifu) na internetových stránkách dopravce.

Dotaz č. 7

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.3. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„Doprovce nadále zastává názor, že je z níže uvedených důvodů nutné přepracovat ustanovení čl. 4.3 a 4.4 Smlouvy:

*Usnesením vlády č. 191 ze dne 9. března 2016 byla schválena účast státu na financování regionální železniční osobní dopravy na roky 2020–2034. Na základě tohoto usnesení byla následně uzavřena smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy mezi státem, kraji, hlavním městem Prahou a Asociací krajů. Ta stanoví podmínky přidělení účelové dotace státu krajům, kdy každoročně kraj žádá o přidělení příslušných finančních prostředků za podmínek stanovených touto smlouvou. Zároveň tato účelová dotace podléhá ze strany krajů (jednotlivých objednatelů) každoročně (rozumí se kalendářní rok) zúčtování finančních prostředků se státním rozpočtem. **Znamená to tedy, že objednatel musí poukázat veškeré přidělené finanční prostředky v tom kalendářním roce, ve kterém mu byly přiděleny příslušným rozhodnutím ministra dopravy. Nelze tak finanční prostředky dopravci poskytnout za měsíce listopad a prosinec kalendářního roku v roce následujícím, protože by objednatel nemohl dodržet podmínky rozhodnutí ministerstva a zcela nepochybně by porušil rozpočtová pravidla podle zákona č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech v platném znění. Dopravce navíc nemůže nést odpovědnost za porušení smlouvy státu, krajů, hl. m. Prahy a Asociace krajů ze strany Objednatele.***

V této souvislosti předkládá modelový příklad úhrady a zúčtování odměny za měsíce říjen, listopad a prosinec 2017, a to v kontextu stávající praxe a současného znění podmínek nabídkového řízení:

1. Data obdržení zúčtovacích pokynů od Pověřené osoby (KORDIS) za předmětné měsíce:

a. Říjen 2017 16. 11. 2017

b. Listopad 2017 20. 12. 2017

c. Prosinec 2017 17. 1. 2018

2. Následně KORDIS provede měsíční vyúčtování – v zadávací dokumentaci není uveden termín, do kdy jej KORDIS má zpracovat – odhad – 5 pracovních dní.

3. Dopravce odsouhlasí vyúčtování, které zašle KORDIS – v ZD opět není uveden termín, do kdy musí dojít k odsouhlasení – odhad – 3 pracovní dny.

4. KORDIS zašle odsouhlasené měsíční vyúčtování Objednateli k zúčtování – v ZD není uvedeno, v jaké lhůtě po obdržení má zaslat – odhad – 3 pracovní dny.

5. Objednatel zašle do 10 pracovních dnů odsouhlasenou výši odměny dopravci. 6. Celkový časový posun úhrady od termínu obdržení zúčtovacího pokynu – odhadem 21 pracovních dní¹.

7. Termíny, kdy by byly Odměny vyplaceny dopravci za měsíce říjen–prosinec.

d. Říjen 2017 18. 12. 2017

e. Listopad 2017 23. 1. 2018

f. Prosinec 2017 15. 2. 2018

Již listopadový termín výplaty odměny by zcela jistě byl až po posledním možném termínu úhrady finančních prostředků poskytnutých v rámci státního rozpočtu za rok 2017 (tj. 31. 12. 2017).

Rovněž co do zúčtování, minimálně úhrada za měsíc prosinec se shoduje (nelze však vyloučit i pozdější termín) se závazným termínem pro zúčtování se státním rozpočtem za rok 2017 (vždy k 15. 2. následujícího roku po ukončeném rozpočtovém roce).

Pokud dopravce obdrží tak nízké zálohy, jak je uvedeno v ZD, je zde dle jeho názoru oprávněná obava, že by nebylo „v možnostech Objednatele“ (viz smlouva, odst. 4. 3.) uhradit celý závazek za rok 2017

¹ *Odhady trvání zpracování jednotlivých kroků výše jsou stanoveny dle zkušeností z praxe spolupráce s KORDIS a v návaznosti na termíny z praxe u bodu č. 1. - data obdržení zúčtovacích pokynů.*

nebo by jej muset uhradit výhradně ze svého rozpočtu.

Z výše uvedených důvodů dopravce navrhuje nahrazení ustanovení 4.3. Smlouvy následujícím textem:

4.3. Objednatel je povinen hradit bezhotovostním převodem na bankovní účet Dopravce měsíčně zálohu na Odměnu ve výši 85 000 000,- Kč. Záloha je hrazena nejpozději do 15. dne v měsíci, za který vznikl Dopravci nárok na Odměnu.

V souvislosti se změnou ustanovení 4. 3. by se ustanovení 4. 4. zrušilo v plném rozsahu bez náhrady.“

Odpověď na dotaz č. 7

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel nadále trvá na znění příslušných ustanovení návrhu Smlouvy. Zadavatel pro úplnost doplňuje, že případné riziko nezískání účelové dotace je v tomto případě na zadavateli, nikoli na dopravci.

Dotaz č. 8

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.9. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

*„Za účelem předejití případných nejasností a vzhledem k tomu, že pozastavení platby Odměny je zásadní sankcí vůči dopravci, žádá dopravce o doplnění upraveného ustanovení čl. 4.9 Smlouvy tak, aby výzva Objednatele ke splnění povinnosti, se kterou je v prodlení byla vždy **písemná a aby obsahovala konkrétní lhůtu k odstranění prodlení s plněním dané povinnosti**, tzn. např. následujícím způsobem:*

„4.9 Objednatel má právo pozastavit platbu Odměny v případě, že Dopravce je v prodlení se splněním kterékoli své povinnosti dle této Smlouvy, a to i přes písemnou výzvu Objednatele ke splnění této povinnosti a po uplynutí v takové výzvě konkrétně a určitě stanovené lhůty, která bude přiměřená ve vztahu k předmětné povinnosti. Tím není dotčen nárok Objednatele na uplatnění smluvních pokut dle této Smlouvy a jejich započtení vůči Odměně. Objednatel má dále právo pozastavit platbu Odměny v případech stanovených ve Smlouvě o podmínkách přepravy.“

Odpověď na dotaz č. 8

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění příslušných ustanovení návrhu Smlouvy. V odst. 4.9 návrhu Smlouvy je jednoznačně stanoveno, že zadavatel stanoví dopravci přiměřenou lhůtu ke splnění povinnosti. Písemná forma pak vyplývá z odst. 15.1 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 9

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 4.11. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (poplatek za infrastrukturu) v tomto znění:

„Vzhledem k odpovědi Objednatele a jeho odkaz na definici „Poplatků za infrastrukturu“ v čl. 3.1. Smlouvy, žádá Dopravce o doplnění tohoto ustanovení následujícím způsobem (neboť zařízení služeb nemusejí být z legislativní definice považována za železniční infrastrukturu):

DP představuje další platby dle této Smlouvy náležející Dopravci, které tvoří stávající i v budoucnu zavedené poplatky související s využíváním železniční i ostatní dopravní infrastruktury stanovené právními předpisy případně Prohlášením o dráze vydaným Provozovatelem dráhy (dále jen „Poplatky za infrastrukturu“) a náklady dle odst. 4.12, 4.13 a případně 4.14 této Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 9

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Tazatel nevzal v úvahu změnu citovaného ustanovení návrhu Smlouvy provedenou dokumentem „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1“. Příslušná část odst. 3.1 návrhu Smlouvy ke dni 26.02.2018 zní takto:

„DP představuje další platby dle této Smlouvy náležející Dopravci, které tvoří stávající i v budoucnu zavedené poplatky stanovené Prohlášením o dráze vydaným Provozovatelem dráhy (dále jen „Poplatky za infrastrukturu“) a náklady dle odst. 4.12, 4.13 a případně 4.14 této Smlouvy.“

Dle zadavatele tak příslušná část odst. 3.1 návrhu Smlouvy svým obsahem odpovídá požadavku tazatele.

Dotaz č. 10

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 4.12. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„K odpovědi Objednatele týkající se DPH Dopravce uvádí následující:

Smlouva s KORDIS je koncipována jako smlouva ve prospěch třetí osoby, v tomto případě Objednatele, protože veškeré služby, za které má být úhrada prováděna, jsou realizovány právě ve prospěch Objednatele (provádění kontrol a s tím spojené udílení sankcí ze strany Objednatele, koordinace návazností IDS JMK vč. autobusů, práce na základě pověření Objednatele atd.), nikoliv dopravce.

Z tohoto důvodu je dopravce povinen ve smyslu zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty povinen při fakturaci nákladů Pověřené osoby Objednateli dle čl. 4.12 Smlouvy požadovat úhradu těchto nákladů, avšak včetně daně z přidané hodnoty. V opačném případě, tedy za stávajícího znění Smlouvy, by byl dopravce nucen postupovat v rozporu se zákonem č. 235/2004 Sb.

Dopravce ve vztahu k odpovědi Objednatele ve Vysvětlení uvádí, že dopravce je sice oprávněn k odpočtu DPH na vstupu (v rámci úhrady dle Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK), nicméně je rovněž povinen odvést tuto DPH na výstupu za služby, které účtuje Objednateli dle předmětného ustanovení smlouvy.

Z tohoto důvodu Dopravce žádá o úpravu čl. 4.12 Smlouvy tak, aby tyto náklady (ve skutečnosti cena

za služby) byly hrazeny včetně DPH.“

Odpověď na dotaz č. 10

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel na základě dotazu změnil Přílohu č. 9 dokumentace nabídkového řízení (Smlouva o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK) tak, aby v této smlouvě byly jen činnosti, které KORDIS vykonává pro dopravce a odpočet DPH je tedy možný.

Dotaz č. 11

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 4.14. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„Dopravce opakovaně žádá o zmírnění rizika dopadů změn právních předpisů, které jsou na jeho straně, a to např. následující změnou předmětného ustanovení Smlouvy:

~~Objednatel si dále vyhrazuje změnu závazků z této Smlouvy pro V případě změny právních předpisů majících vliv na náklady Dopravce a zároveň za podmínky, že se stát nebo příslušné ústřední orgány státní správy zaváží k úhradě takto navýšených nákladů Dopravci prostřednictvím Objednatele, si Strany sjednaly, že budou z tohoto důvodu jednat za účelem uzavření dodatku o změně závazku z této Smlouvy. a to tak, že Případná úhrada takových zvýšených nákladů bude promítnuta do plateb Objednatele Dopravci dle této Smlouvy v prokazatelné výši. nejvýše však ve výši úhrady poskytnuté státem, a to v souladu s právními předpisy v oblasti zadávání veřejných zakázek a veřejné podpory.“~~

Odpověď na dotaz č. 11

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel nadále trvá na znění návrhu Smlouvy a nevyhovuje požadavku tazatele na úpravu odst. 4.14 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 12

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 6.7. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„S ohledem na povahu a specifika železniční přepravy, kdy, ačkoli z důvodů předvídaných ve vyhl. č. 76/2017 Sb. neležících na straně dopravce, které však nemusí splňovat všechny náležitosti liberace dle ust. § 2913 odst. 2 ObčZ, by dopravce odjel méně než 75 % místo kilometrů (a tím by byl povinen hradit smluvní pokutu v razantní výši), by mělo být smluvně zakotveno, že důvody uvedené v § 4 odst. 1 a 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. (dále jen „vyhláška“), jsou liberačními důvody i dle Smlouvy.

V odpovědi Objednatele a v nastavení zadávacích podmínek spartuje dopravce určitou disproporci. Ust. § 4 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. explicitně stanoví případy, kdy je narušení provozování drážní dopravy způsobeno/zapříčiněno provozovatelem, tedy bez jakéhokoli zavinění dopravce. Pokud

*z těchto důvodů dopravce odjede méně než 75% mkm, které mají být v určitém dni odjety, je legislativně stanoveno, že se nejedná o pochybení dopravce, **není tedy třeba jakkoli zkoumat naplnění podmínek liberace dle ust. § 2913 odst. 2 občanského zákoníku** tak, jak požaduje Objednatel v zadávacích podmínkách. Totéž pak lze konstatovat i pro ust. § 4 odst. 3 vyhlášky, které stanoví příčiny narušení provozování drážní dopravy, které nejsou ani na straně dopravce (odst. 2 citovaného ustanovení), ani provozovatele dráhy.*

Nadto příslušné ustanovení občanského zákoníku je ustanovením obecným tak, aby obsáhlo porušení povinností veškerých smluv uzavíraných dle tohoto zákona, naproti tomu se předmětná ustanovení vyhlášky se vztahují výhradně k drážní dopravě a tomu odpovídá i konkrétní a přesné pojmenování předmětných situací předvídaných v ust. § 4 odst. 1 a 3 vyhlášky.

Doprovce z uvedených důvodů žádá Objednatele o příslušnou úpravu Smlouvy tak, aby byl dopravce liberován z povinnosti hradit smluvní pokutu dle ust. čl. 6.7 Smlouvy v případech předvídaných v ust. § 4 odst. 1 a 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. bez dalšího.“

Odpověď na dotaz č. 12

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel nadále trvá na znění návrhu Smlouvy a nevyhovuje požadavku tazatele na úpravu odst. 6.7 návrhu Smlouvy.

Dotaz č. 13

Zadavatel obdržel dotaz k čl. 8.2. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v tomto znění:

„Vzhledem k tomu, že se Dopravce v čl. 8.2 Smlouvy zavazuje podle tohoto dokumentu postupovat a v rámci nabídkového řízení podává závazný návrh smlouvy obsahující tento závazek a nesplnění stanovených návazností podléhá sankčnímu systému, je předmětný dokument nezbytný pro posouzení, jak bude probíhat plnění Smlouvy, a tedy i pro podání nabídky.

Např. smluvní pokuta dle čl. 6.14 Sazebníku smluvních pokut, je přímo závislá na plnění povinností dopravce dle čl. 7.7 TPSŽ. Tento stanoví, že v případě, že dojde k mimořádnosti v dopravě, postupuje se dle modelových scénářů uvedených v Garanci návazností IDS JMK – Závazné postupy při řešení mimořádných událostí (dokument „Závazné postupy při řešení mimořádných událostí“ má být přílohou č. 4. dokumentu Garance návazností IDS JMK). Ačkoliv je tedy povinnost dopravce a sankce ve výši 5000,- Kč za každý takový případ porušení dané povinnosti vázána na předmětný dokument Závazné postupy při řešení mimořádných událostí, tak tento není součástí zadávacích podmínek, což je dle názoru dopravce v rozporu se zásadou transparentnosti zadávacího řízení.

Konečně, pokud Objednatel ve své odpovědi uvedl, že předmětný dokument není relevantní pro podání nabídky, tak dopravce je opačného názoru, a to např. právě ve vztahu ke smluvní pokutě, neboť pro účely podání nabídky a stanovení jejích ekonomických parametrů musí mít dopravce posoudit možnost vzniku

takového nároku Objednatele a případně kvantifikovat potenciální sumu smluvních pokut pro účely zpracování nabídky.

Dopravce opakovaně žádá doplnění dokumentů zadávací dokumentace, konkrétně o doplnění přílohy č. 4 dokumentu Garance návazností v IDS JMK pod názvem Závazné postupy při řešení mimořádných událostí.“

Odpověď na dotaz č. 13

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel na základě položeného dotazu doplňuje Přílohu č. 4 Garancí návazností IDS JMK - Závazné postupy při řešení mimořádných událostí. V souvislosti s doplněním Přílohy č. 4 Garancí návazností IDS JMK zadavatel upravuje znění Garancí návazností IDS JMK. Pro úplnost zadavatel doplňuje, že nově doplněný dokument upravuje závazné postupy při řešení mimořádných událostí pro uzel Brno, přičemž řešení mimořádných událostí v jiných oblastech nebude v rámci Přílohy č. 4 Garancí návazností IDS JMK upraveno.

Dotaz č. 14

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 5.20 Návrhu smlouvy – Přílohy č. 3 v tomto znění:

„V návaznosti na odpověď Objednatele, ve které Objednatel uvedl, že výjimka z povinnosti mít ve všech vozidlech centrálně zavírané dveře ve smyslu odst. 5.20 Technických a provozních standardů pro železnici bude dopravci poskytnuta pouze v odůvodněných případech a pouze na některé vlaky, žádá dopravce vyjádření, zda budou výjimky udělovány alespoň ve stávajícím rozsahu, tzn. že:

*- na lince S8 budou na cca 50 % spojů v pracovní dny i o víkendech nasazeny 2 vozy Bdt754. Tyto vozy v současnosti celoročně intenzivně využíváme pro přepravu jízdních kol. Zaražení těchto vozů znamená zvýšení pohodlí pro cestující oproti vozům řad Btx763/Bdtx766, které sice mají centrální zavírání a blokování, ale pro cestující jsou nepohodlné kvůli tvrdým tramvajovým sedačkám. **Vozy Bdt754 jsou vybaveny skládacími dveřmi bez centrálního zavírání a bez blokování, podobnými jako vozy B apod.***

*- na lince S4 budou na 2 vlaky v pracovní dny nasazeny vozy **2x Bmx765 (stáří 50 let, ručně zavírané dveře bez blokování, otevírají se dovnitř vozu)***

*- na lince S6 budou na 2 vlaky v pracovní dny nasazeny vozy **2x Bmx765;***

*- na lince R56 budou na 1 vlak v pátek a 1 vlak v neděli nasazeny vozy **2x Bmx765.***

Vzhledem k tomu, že Objednatel možnost výjimek připustil, žádá dopravce o kvantifikaci předmětné výjimky ve smyslu výše uvedeného tak, aby správně sestavil svou nabídku v souladu s požadavky Objednatele, tedy aby v případě, že ve smyslu takové výjimky bude v nabídce uveden určitý vozový park, nebyl dopravce z nabídkového řízení vyloučen.“

Odpověď na dotaz č. 14

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění odst. 5.20 Technických a provozních standardů pro železnici. Pro úplnost zadavatel doplňuje, že důvody uvedené u linky S8 by s vysokou pravděpodobností byly posouzeny jako důvody pro udělení výjimky. V ostatních případech tazatel použití daných vozidel blíže neodůvodnil. K položenému dotazu zadavatel dále uvádí, že nepožaduje určitý vozový park v nabídce, a tudíž obavy tazatele týkající se vyloučení z nabídkového řízení nejsou relevantní.

Dotaz č. 15

Zadavatel obdržel dotaz k bodu. 11.5. Návrhu smlouvy – Přílohy č. 3 v tomto znění:

*„Dopravce žádá Objednatele o potvrzení, zda lze uvedené služby realizovat **rozdělením činností (1. pracovník bezpečnostní služby, 2. pracovník informace a prodej jízdních dokladů) uniformovaných pracovníků dle čl. 11.5 TPSŽ** v rámci dne, např. formou samostatných směn pracovníků ostrahy a samostatných pracovníků poskytujících informační služby, a to vždy tak, aby přítomní pracovníci splňovali dohromady požadavky citovaného ustanovení TPSŽ. K tomuto dopravce uvádí, že je víceméně nereálné zajistit pro tyto účely osoby, které by splňovaly jak požadavky na zajištění a dohled nad bezpečností, tak požadavky na poskytování informačních služeb cestujícím, včetně případného prodeje jízdenek (tnz. znalost tarifů, přípojů, řešení mimořádných situací, znalost angličtiny atp.).“*

Odpověď na dotaz č. 15

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

V rámci požadované pracovní doby (5:00 – 24:00) je možné i rozdělení povinností mezi více pracovníků. V takovém případě ale musí být přítomni:

- dva pracovníci poskytující informace, zajišťující asistence a případný prodej jízdních dokladů (jedno pracoviště obsazené po celou požadovanou dobu, druhé pracoviště alespoň 12 hodin denně v rámci požadované doby) a dále
- alespoň jeden pracovník bezpečnostní služby (pracoviště obsazené po celou požadovanou dobu).

Fyzický kontakt s osobou porušující smluvní přepravní podmínky by měl nastat jen v extrémních případech. Činnost pracovníků bude především informační a asistenční. Od pracovníků se neočekává zajišťování ostrahy budov.

Zadavatel na základě položeného dotazu upravil odst. 11.5 Technických a provozních standardů pro železnici.

Dotaz č. 16

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 2 Návrhu Smlouvy – Příloha č. 6 v tomto znění:

„Dopravce žádá Objednatele o změnu zadávacích podmínek tak, aby odpovědnost za zajištění provozuschopnosti dráhy provozovatele dráhy v případě spadaneho listí na koleje, sněžení a dalších

sezónně opakujících se vlivů nebyla důvodem sankcí dopravce. Jedná o příčinu narušení provozování drážní dopravy, která je ve smyslu ust. § 4 odst. 1) vyhlášky č. 76/2017 Sb., na straně provozovatele dráhy, tedy tyto skutečnosti nemůže dopravce jakkoli ovlivnit (zpoždění z důvodů snížených adhezních podmínek – listí, sněžení atd.), jsou v plné v dispozici provozovatele dráhy, a přesto je za ně Objednatelem sankcionován formou smluvních pokut. Rovněž viz dotaz č. 12 výše.“

Odpověď na dotaz č. 16

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel trvá na znění Přílohy č. 6 návrhu Smlouvy a nevyhovuje požadavku tazatele na úpravu Přílohy č. 6 návrhu Smlouvy. Zadavatel doplňuje, že je věcí dopravce, aby se domáhal po provozovateli dráhy případné náhrady škody, pokud dopravci vznikne porušením povinnosti provozovatele dráhy.

Dotaz č. 17

Zadavatel obdržel dotaz k bodu 4 Návrhu Smlouvy – Příloha č. 6 v tomto znění:

„Doprovce žádá o úpravu Smlouvy tak, aby v případech, kdy výlukový jízdní řád nebude vyhlášen se souhlasem Objednatele nebo Pověřené osoby (např. z důvodu neúčelnosti), bude zpoždění z důvodu plánované výluky předmětem smluvní pokuty pouze tehdy, pokud jeho výše přesáhne předem dojednanou mez.“

Odpověď na dotaz č. 17

Zadavatel tímto na shora uvedený dotaz odpovídá následovně:

Zadavatel na základě dotazu upravil příslušnou část Přílohy č. 6 návrhu Smlouvy takto:

„4. Vliv plánovaných výluk a konsolidačních pomalých jízd zohlední Dopravce zpracováním výlukového jízdního řádu. Při plánované výluce, pro kterou je zpracován výlukový jízdní řád, se časové údaje o skutečné jízdě Vlaku porovnávají s časy dle výlukového jízdního řádu. V případech, kdy výlukový jízdní řád nebude vyhlášen se souhlasem Objednatele nebo Pověřené osoby (např. z důvodu neúčelnosti), bude zpoždění z důvodu plánované výluky předmětem smluvní pokuty pouze tehdy, pokud jeho výše přesáhne předem dojednanou mez.“

ZMĚNA A DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

Zadavatel v souladu s § 99 zákona změnil a doplnil zadávací dokumentaci. Změny jsou označeny v příslušných dokumentech.

Zadavatel dále bez dotazu upravil Přílohu č. 8 návrhu Smlouvy - Vzor Smlouvy o zajištění spolupráce a poskytování součinnosti.

ZMĚNA LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK A TERMÍNU OTEVÍRÁNÍ NABÍDEK

S ohledem na shora uvedené zadavatel rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek takto:

Lhůta pro podání nabídek: do 17.05.2018, do 10:00 hod.

Termín otevírání nabídek: dne 17.05.2018, v 11:00 hod.

Zadavatel upozorňuje, že místo pro podání nabídek ani místo otevírání nabídek se nemění.

V Brně dne 13.04.2018

Jihomoravský kraj

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát
společník a jednatel