



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

27.5.2020 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 7

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Výběr autobusových dopravců od 2021 – části 1 až 34

spisová značka zadavatele: **JMKVAD1119**

evid. číslo veřejné zakázky: **Z2020-011036**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

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

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

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

Helfertova 2040/13, 613 00 Brno–Černá Pole | Anglická 140/20, 120 00 Praha-Vinohrady

+420 541 211 528 | recepce@akfiala.cz | www.akfiala.cz

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Ve výběrové skupině č.35 není uvedena hranice pro navýšení nebo snížení výkonů. Žádáme zadavatele, aby uvedl, zda u této skupiny očekává v budoucnu spíše navýšení výkonů nebo naopak snížení výkonů, a co bylo případně důvodem pro vyčlenění této výběrové skupiny do samostatného výběrového řízení s jinak obdobnými podmínkami.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v části 35 veřejné zakázky není uvedena hranice pro snížení ani zvýšení dopravního výkonu především z důvodu předpokládané změny dopravního řešení v budoucnu v předmětné oblasti. Změny dopravního řešení mohou být způsobeny stavbami „prodloužení tramvajové trati k Univerzitnímu kampusu“ a „Elektrizace žel. tratě z Brna do Zastávky u Brna“.

Zejména v průběhu stavby „Elektrizace žel. tratě z Brna do Zastávky u Brna“, která bude realizována v období několika let, je připravováno několik variant dopravního řešení týkajících se posílení linky 405 z Brna do Zastávky u Brna, a naopak po vybudování kapacitního železničního spojení z Brna do Zastávky u Brna by následně mělo dojít ke snížení přepravního výkonu na linkách 405 a 406.

Z uvedených důvodů nemá část 35 veřejné zakázky stanoveny hranice pro snížení ani zvýšení dopravního výkonu, protože je nyní předpoklad, že v této části veřejné zakázky bude v jednotlivých letech docházet i ke snížení i ke zvýšení přepravních výkonů, a to v rozsahu, který není zadavateli v tuto chvíli ani přibližně znám. V této části zadávacího řízení taktéž není zadavatelem stanovena nejvýše přípustná cena v Kč bez DPH za 1 km jako je tomu v ostatních částech veřejné zakázky. Z důvodů specifik možností modifikace objednávaného rozsahu dopravy a dalších uvedených specifik pak také došlo k vyčlenění části 35 do samostatného zadávacího řízení.

2)

Dotaz:

„Žádáme o doplnění do zadávací dokumentace, jakým způsobem žádá Objednatel dokládat při podání přihlášky do výběrového řízení dokumenty prokazující Základní a Profesní způsobilost. Zda postačí prosté kopie/sken dokumentů a před podpisem smlouvy doložení originálů, jako

v případě dokladů o kvalifikaci nebo je nutné provést Autorizovanou konverzi dokumentu s převodem do elektronické podoby např. na Czechpointu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v odst. 6.5 přílohy č. 2 dokumentace zadávacího řízení (Kvalifikační dokumentace) je stanoveno, že dodavatel předkládá doklady o kvalifikaci (tj. doklady prokazující základní způsobilost, profesní způsobilost a technickou kvalifikaci) v nabídce v prostých kopiích.

V odst. 6.7 přílohy č. 2 dokumentace zadávacího řízení (Kvalifikační dokumentace) je pak stanoveno, že si zadavatel před uzavřením smlouvy od vybraného dodavatele vždy vyžádá předložení originálů nebo ověřených kopií dokladů o kvalifikaci, pokud již nebyly v zadávacím řízení předloženy.

Zadavatel proto uvádí, že pro účely podání nabídky postačuje, pokud dodavatel doklady o kvalifikaci (tj. doklady prokazující základní způsobilost, profesní způsobilost a technickou kvalifikaci) předloží v prostých kopiích a není nutné je v nabídce předkládat v originále nebo ověřených kopiích.

3)

Dotaz:

„Pro výběrovou skupinu č. 8 zadávacího řízení je stanoveno v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK08 možnost zajistit bezplatné sociální zázemí pro řidiče v lokalitě Moravský Krumlov, aut. stanice.

Rádi bychom upozornili na fakt, že v této výběrové skupině není ani jediný spoj vedený přes zastávku Moravský Krumlov, aut. st. Zajištění bezplatného sociálního zázemí v této lokalitě by tak výherce této skupiny realizoval (pokud jej ve VŘ přislíbí) pouze pro řidiče cizího dopravce než pro své vlastní. Současně chceme podotknout, že údržba tohoto zázemí by nebyla ekonomicky efektivní z důvodu vzdálenosti Moravského Krumlova od centra výskytu linek této výběrové skupiny.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že lokalita bezplatného sociálního zázemí Moravský Krumlov, aut. st. byla do skupiny č.8 umístěna omylem a měla by být přesunuta do jiné skupiny výběrového řízení.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. To, zda je či není daná lokalita obsluhovaná příslušnou výběrovou skupinou, není pro stanovení požadavku pro umístění sociálního zázemí pro řidiče relevantní. Sociální zázemí pro řidiče jsou určena pro všechny řidiče zajišťující dopravu v rámci IDS JMK bez ohledu na jejich zaměstnavatele. Poskytování této služby je pouze volitelné, dodavatel nemusí tuto službu nabídnout.

Zadavatel při výběru lokalit posuzoval také to, aby se nejednalo o konečné zastávky stávajících dopravců, kde jsou již sociální zázemí vybudovaná.

Není úkolem zadavatele suplovat vytváření pracovních podmínek zaměstnancům místo zaměstnavatele. Stanovením tohoto podkritéria hodnocení mohou být lépe bodově hodnoceni dopravci, kteří vytváří lepší pracovní podmínky řidičům IDS JMK a tím přispívají k jejich větší spokojenosti, což se nepochybně promítne do jejich přístupu k práci a tím i v kvalitě poskytované služby.

4)

Dotaz:

„Pro výběrovou skupinu č. 7 zadávacího řízení je stanoveno v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK 08 možnost zajistit bezplatné sociální zázemí pro řidiče v lokalitě Ivančice, náměstí.

Rádi bychom upozornili na fakt, že v této výběrové skupině je celkem 240 spojů (v součtu za prázdniny, mimo prázdniny, víkendy apod.) a přes zastávku Ivančice náměstí jede pouze 12 spojů. Většina z těchto 12-ti spojů nemá v zastávce Ivančice náměstí pauzu delší než 6 minut, takže řidič ani nemá možnost toto sociální zázemí využít. Objektivně může sociální zázemí využít pouze 1 autobus z 10 autobusů této VS.

Zajištění bezplatného sociálního zázemí v této lokalitě by tak výherce této skupiny realizoval (pokud jej ve VŘ přislíbí) téměř výhradně pro řidiče cizího dopravce než pro své vlastní. Současně chceme podotknout, že údržba tohoto zázemí by nebyla ekonomicky efektivní z důvodu vzdálenosti Ivančic od centra výskytu linek této výběrové skupiny.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že lokalita bezplatného sociálního zázemí Ivančice náměstí byla do skupiny č.7 umístěna omylem a měla by být přesunuta do jiné skupiny výběrového řízení.

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. To, zda je či není daná lokalita obsluhovaná příslušnou výběrovou skupinou, není pro stanovení požadavku pro umístění sociálního zázemí pro řidiče relevantní. Sociální zázemí pro řidiče jsou určena pro všechny řidiče zajišťující dopravu v rámci IDS JMK bez ohledu na jejich zaměstnavatele. Poskytování této služby je pouze volitelné, dodavatel nemusí tuto službu nabídnout.

Zadavatel při výběru lokalit posuzoval také to, aby se nejednalo o konečné zastávky stávajících dopravců, kde jsou již sociální zázemí vybudovaná.

Není úkolem zadavatele suplovat vytváření pracovních podmínek zaměstnancům místo zaměstnavatele. Stanovením tohoto podkritéria hodnocení mohou být lépe bodově hodnoceni dopravci, kteří vytváří lepší pracovní podmínky řidičům IDS JMK a tím přispívají k jejich větší

spokojenosti, což se nepochybně promítne do jejich přístupu k práci a tím i v kvalitě poskytované služby.

5)

Dotaz:

„Na základě těchto výše uvedených prvních dvou otázek žádáme zadavatele o komplexní posouzení umístění bezplatného sociálního zázemí ve všech výběrových skupinách tak, aby odpovídalo realitě a bylo umístěno ve skupině, kde jej mají možnost využít primárně řidiči jezdící ve shodné výběrové skupině, tj. řidiči výherce dané skupiny.“

Obecně se však domníváme, že předmětem tohoto výběrového řízení má být výběr dopravců, kteří budou zabezpečovat základní dopravní obslužnost v rámci IDS JMK a nikoliv, aby cílem bylo najít provozovatele veřejných toalet.

Je faktem, že jakékoliv řešení tohoto kritéria PK08 ve venkovním prostředí vyžaduje součinnost, povolení a shodu s obecním/městským zastupitelstvem, na které nemá dopravce žádný vliv a v případě zamítavého stanoviska bude mít dopravce málo jiných možností i ve vztahu k limitu 150m od dopravního uzlu. Navíc při budoucí změně dopravce dojde ke zrušení takto pracně vybudovaného sociálního zázemí pro řidiče, se kterým plně souhlasíme a domníváme se, že je potřebné. Pokud by sociální zázemí (toalety) zajišťoval sám zadavatel, který jediný má možnost motivovat ke spolupráci obecní/městské představitele, pak by zbudování tohoto sociálního zázemí mělo smysl, trvalý charakter a plnilo by správně funkci, se kterou bylo vybudováno. Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby kritérium PK08 bylo ze zadávací dokumentace zcela odstraněno a zajištěno zadavatelem podle jeho možností.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. To, zda je či není daná lokalita obsluhovaná příslušnou výběrovou skupinou, není pro stanovení požadavku pro umístění sociálního zázemí pro řidiče relevantní. Sociální zázemí pro řidiče jsou určena pro všechny řidiče zajišťující dopravu v rámci IDS JMK bez ohledu na jejich zaměstnavatele. Poskytování této služby je pouze volitelné, dodavatel nemusí tuto službu nabídnout.

Zadavatel při výběru lokalit posuzoval také to, aby se nejednalo o konečné zastávky stávajících dopravců, kde jsou již sociální zázemí vybudována.

Není úkolem zadavatele suplovat vytváření pracovních podmínek zaměstnancům místo zaměstnavatele. Stanovením tohoto podkritéria hodnocení mohou být lépe bodově hodnoceni dopravci, kteří vytváří lepší pracovní podmínky řidičům IDS JMK a tím přispívají k jejich větší spokojenosti, což se nepochybně promítne do jejich přístupu k práci a tím i v kvalitě poskytované služby.

6)

Dotaz:

„V příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek je patrná snaha zadavatele při sestavování veřejné zakázky umožnit dopravcům použití starších vozidel na počátku smlouvy bez nutnosti složitě je dovybavovat (možná jako náhrada za současnou vypovězenou a tudíž zkrácenou zakázku), protože některá kritéria kvality jsou konstruována benevolentněji a je možné je splnit během prvního nebo druhého roku po zahájení provozu.

Aby tento námi tušený záměr mohl být zcela naplněn, domníváme se, že by bylo vhodné umožnit splnění kritéria kvality PK04 (podíl vozidel se samostatnými 2 LCD panely) rovněž nejpozději do 2 let od počátku realizace smlouvy. Troufáme si odhadnout, že 2 LCD nemá v současné době v autobusech žádný z dopravců a znamenalo by to pro všechny nemalé investice do současných dosluhujících vozidel. Náš názor myslím podporuje i fakt, že téměř každý subjekt v české ekonomice byl nějakým způsobem zasažen současnou ekonomickou krizí související s Covid-19, výrobce vybavení do autobusů nevyjímaje.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. Od podpisu smlouvy do doby zahájení provozu mají dopravci dostatečný časový prostor pro instalaci druhého LCD panelu. Pokud se tazatel domnívá, že je pro něj toto kritérium nespílnitelné, není povinen samostatně dva LCD panely nabídnout, neboť se nejedná o podmínku účasti v zadávacím řízení, ale o podkritérium hodnocení.

7)

Dotaz:

„Chtěli bychom požádat o potvrzení, že v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK06 a PK07 chápeme správně větu „ve druhém roce provozu a dalších letech provozu“ jako možnost splnit toto kritérium kdykoliv v průběhu druhého roku po počátku realizace smlouvy a nejpozději do konce druhého roku (tj. do 730 dnů) od počátku realizace smlouvy. Rozhodující je datum počátku realizace smlouvy, nikoliv datum podpisu smlouvy a pojmem rok se v tomto kontextu nemyslí kalendářní rok, ale 365 dní.

Pro ilustraci příklad: Pokud bude datum podpisu smlouvy 1.4.2021 a termín realizace od 1.5.2021, pak výše uvedené kritérium je třeba splnit do 1.5.2023.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravce má uvedenou povinnost plnit po celou dobu trvání druhé roku provozu.

V době od 1. do 365. dne od zahájení provozu platí pravidla pro první rok provozu. Od 366. dne od zahájení provozu platí pravidla pro druhý rok a další roky. Výklad tazatele by znamenal, že pro období od začátku druhého roku provozu do jeho konce by už neplatila pravidla pro první rok provozu, a zároveň by neplatila pravidla pro druhý rok provozu, což by bylo absurdní.

Pro vyloučení všech pochybností zadavatel na příkladu tazatele uvádí následující: Pokud bude datum podpisu smlouvy 01.04.2021 a termín zahájení provozu od 01.05.2021, pak výše uvedené dílčí hodnotící podkritérium je třeba plnit od 01.05.2022 včetně.

8)

Dotaz:

„Chtěli bychom se zeptat, zda v případě využití nyní používaných autobusů certifikovaných pro současnou zakázku dopravní obslužnosti v rámci IDS JMK, bude nutná opakovaná certifikace vozidla pro nové výběrové řízení nebo bude uznána současná certifikace v případě, že vozidlo vyhovuje nabídce uchazeče.“

Odpověď:

Pokud bude dopravce pro účely plnění veřejné zakázky využívat vozidla certifikovaná podle stávajících Technických a provozních standardů, nesplňuje certifikace požadavky Technických a provozních standardů, které jsou součástí zadávací dokumentace na veřejnou zakázku. Vozidla tak budou muset být podrobena recertifikaci podle Technických a provozních standardů, které jsou součástí zadávací dokumentace na veřejnou zakázku.

9)

Dotaz:

„V příloze č.2 dokumentace zadávacího řízení – Kvalifikační dokumentace je v odst. 2.1 písm. B uvedeno, že nezpůsobilým subjektem je dodavatel, který má v České republice nebo zemi svého sídla v evidenci daní zachycen splatný daňový nedoplatek. Prokázání splnění tohoto bodu se dokládá dle odst. 2.4. písm. B potvrzením finančního úřadu.

Dále je zde však uvedeno čestné prohlášení ve vztahu ke spotřební dani (odst. 2.4 písm. C), které se odkazuje na stejný odst. 2.1 písm. B., ve kterém ale není uvedeno ustanovení o spotřební dani. Žádáme proto o vysvětlení tohoto nesouladu a případné doplnění odst. 2.1 písm. B o povinnost dokládat neexistenci nedoplatku na spotřební dani.

Chápeme tedy správně, že součástí přihlášky do výběrového řízení by mělo být, jak potvrzení finančního úřadu, tak čestné prohlášení ve vztahu ke spotřební dani?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se jedná o požadavek stanovený v souladu s § 74 odst. 1 písm. b) zákona a § 75 odst. 1 písm. b) a c) zákona.

Dodavatel k prokázání základní způsobilosti podle § 74 odst. 1 písm. b) zákona musí v souladu s § 75 odst. 1 písm. b) zákona předložit potvrzení příslušného finančního úřadu a současně v souladu s § 75 odst. 1 písm. c) zákona předložit čestné prohlášení týkající se neexistence splatného daňového nedoplatku ve vztahu ke spotřební dani. Potvrzení příslušného finančního úřadu nezahrnuje potvrzení o neexistenci splatného daňového nedoplatku na spotřební dani.

Dodavatel tedy chápe správně, že součástí nabídky do zadávacího řízení na veřejnou zakázku je jak potvrzení příslušného finančního úřadu, tak čestného prohlášení ke spotřební dani.

10)

Dotaz:

„V dodatečných informacích č. 5 u odpovědi na otázku č.4 zadavatel v první větě své odpovědi uvádí, že je vlastníkem označnicků. Z dalšího vysvětlení chápeme, že tím má na mysli, že je vlastníkem pouze značky označnicku („hlavy“), která je tvořena obdélníkovou značkou. Ostatní části jako je stojan, základací patka a nosič jízdních řádů je ve vlastnictví současného dopravce, který je také správcem označnicku.

Rádi bychom obdrželi potvrzení, že zadavatel jako vlastník „hlavy“ označnicku bude tuto značku spravovat, tj. udržívat polep v aktuálním a dobrém stavu a v případě nutnosti změny např. velikosti značky z důvodu změny jízdních tras linek tuto vymění na svoje náklady, a ne k tíži dopravce.“

Odpověď:

Zadavatel v žádném z dokumentů neuvedl, že je vlastníkem „hlavy“ označnicku. Zadavatel tímto sděluje, že údržbu hlavy označnicku zajišťovat nebude. Povinností správce označnicku bude naopak zajistit sám nebo prostřednictvím správce komunikace, aby byla hlava v řádném a požadovaném stavu. V opačném případě bude povinen vybavit zastávku alternativním řešením ve formě informačního stojanu.

11)

Dotaz:

„1) Odečítání investiční dotace

Zadavatel ve vysvětlení č. 6 u dotazu č. 11 odpovídal na dotaz tohoto znění:

„Zadavatel ve Smlouvě v článku č. 3.2 ve výpočtu odměny odečítá pouze 50% investiční dotace, kterou dopravce získal na pořízení vozidla. Uchazeč žádá o úpravu Zadávací dokumentace tak, aby bylo odečteno 100% investiční dotace neboť aktuální znění článku 3.2 Smlouvy zvýhodňuje dopravce s touto dotací a nastavuje tímto nerovné podmínky pro ostatní uchazeče.“

Zadavatel odpověděl takto:

„Zadavatel uvádí, že v tomto smyslu upravil přílohu č. 3 dokumentace zadávacího řízení, a to v odst. 3.2 a 3.3. Takto upravená příloha č. 3 dokumentace zadávacího řízení je uveřejněna na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.“

Uchazeč je předně toho názoru, že zadavatel neupravil zadávací dokumentaci ve smyslu uvedeného dotazu, když sice odečítá 100% investiční dotace, ale pouze u vozidla, u kterého byla investiční dotace přidělena před podpisem smlouvy, zatímco u vozidla, u kterého byla investiční dotace přidělena po podpisu smlouvy, odečítá stále pouze 50 %.

Uchazeč předně uvádí, že zadavatel nijak nevysvětluje, co se rozumí pojmem přidělení dotace, jestli je tímto pojmem myšleno například připsání finančních prostředků na účet dopravce, či rozhodnutí o poskytnutí dotace apod. Dle názoru uchazeče se navíc jedná o zakázanou veřejnou podporu a zadavatel by měl odečítat 100% investiční dotace bez ohledu na to, kdy byla dotace poskytnuta. Uchazeč považuje zadávací podmínky za diskriminační a navrhuje zadavateli, aby je upravil tak, jak byly upraveny v předchozích veřejných zakázkách zadavatele. Pokud zadavatel zadávací podmínky neupraví, ptá se uchazeč na to, co se rozumí pojmem přidělení investiční dotace a jak bude postupováno v případě, kdy dopravce pořídí vozidlo před podpisem smlouvy, ale okamžik „přidělení dotace“, ať již tento pojem znamená cokoli, bude až po podpisu smlouvy.

Nepovažuje zadavatel za zvláštní, že bude z veřejných zdrojů hradit náklady, které dopravce ve skutečnosti nevynaložil?

Uchazeč si je vědom skutečnosti, že pro zadavatele je výhodné, aby dopravci žádali o dotaci na vozidla, ale uchazeč se domnívá, že je možné smluvně tuto povinnost upravit tak, aby dopravce neobdržel veřejnou podporu a nebyl zvýhodňován vůči ostatním, a to například tak, že by byla stanovena povinnost dopravce žádat o dotaci, pokud bude takový dotační titul existovat, a například by mu mohly být uhrazeny doložitelné náklady na žádost o dotaci, čímž zadavatel neposkytne veřejnou podporu neodečítáním dotace a dopravci jsou zároveň uhrazeny náklady na dotaci, takže tyto nejdou k jeho tíži.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že pojmem přidělení dotace se rozumí okamžik vydání rozhodnutí o přidělení dotace.

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

12)

Dotaz:

„2) Právo na pozastavení plateb

Dle návrhu smlouvy má objednatel právo pozastavit platby objednateli.

„4.9 Objednatel má právo pozastavit platbu všech plateb a Doplatků podle této Smlouvy v případě, že Dopravce je v prodlení se splněním kterékoli své povinnosti dle této Smlouvy. Tím není dotčen nárok Objednatele na uplatnění smluvních pokut dle této Smlouvy a jejich započtení vůči Odměně ani povinnost Dopravce plnit předmětnou povinnost.“

Uchazeč se v této souvislosti ptá, zda zadavatel obdobně jako u smluvních pokut, které je zadavatel povinen po dodavatelích vyžadovat, bude uplatňovat toto ustanovení vždy a zda by tak nebylo vhodné, aby zadavatel měl alespoň povinnost vyzvat dopravce k nápravě a určit dopravci přiměřenou lhůtu k nápravě. Za zcela nejvhodnější považuje uchazeč toto problematické ustanovení odstranit. Pokud nebude toto ustanovení nijak upraveno, obává se uchazeč, že zadavatel bude povinen při sebemenším porušení smlouvy pozastavit platby, což jednoznačně povede ke katastrofálním následkům, které by mohly vést až ke krachu dopravce a tím i poškození zadavatele. Uchazeč se domnívá, že pokud zadavatel ustanovení neodstraní, je třeba jej alespoň upravit v duchu výše uvedeného.“

Odpověď:

Z ustanovení vyplývá, zadavatel „má právo“ pozastavit platby, tzn. nejde o povinnost zadavatele. V opačném případě by formulace předmětného ustanovení zněla např., že zadavatel „pozastaví platby“. Obecně pak lze konstatovat, že v průběhu plnění smlouvy zadavatel s dopravcem běžně komunikuje. Zadavatel se v případě výskytu problému snaží s dopravcem nalézt řešení, je-li to smluvně možné. Toto ustanovení za celou dlouhou historii zajišťování dopravní obslužnosti bylo zadavatelem využito pouze výjimečně, a to v okamžiku, kdy dopravce po mnohonásobných opakovaných urgencích nedodával výkazy ke kontrole. Pokud dopravce plní své povinnosti, není na místě toto oprávnění zadavatele využívat. Toto ustanovení má zejména preventivní charakter.

13)

Dotaz:

„3) Poskytování odbavovacího zařízení a počet vozidel

Zadavatel stanovil ve smlouvě toto:

„10.3 V případě, že Pověřená osoba poskytne k užívání Dopravci odbavovací zařízení, je Dopravce povinen toto zařízení dle pokynů Pověřené osoby na vlastní náklady nainstalovat do svého

vozidla, zprovoznit a dle pokynů Objednatele a Pověřené osoby je i provozovat včetně propojení a úpravy funkčnosti dalších potřebných zařízení a služeb ve vozidle i v zázemí dopravce. Za nesplnění této povinnosti je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč/ nevybavené vozidlo a měsíc. Dopravce bere na vědomí, že Pověřená osoba mu poskytne odbavovací zařízení maximálně pro 1,2 násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu Veřejné zakázky.“

„10.10 Dopravce je povinen před Zahájením provozu uzavřít s Pověřenou osobou smlouvu o výpůjčce odbavovacích zařízení. Pověřená osoba poskytne Dopravci na základě smlouvy o výpůjčce odbavovacích zařízení elektronická odbavovací zařízení v souladu s Přílohou č. 3 této Smlouvy, a to minimálně pro 1 násobek a maximálně pro 1,2 násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu Veřejné zakázky, pokud se Pověřená osoba s Dopravcem nedohodnou jinak. V případě nesplnění povinnosti dle tohoto odstavce, zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu. Nesplní-li Dopravce svou povinnost, a to ani v náhradním termínu dle předchozí věty, je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 100.000,- Kč za každý den prodlení se splněním své povinnosti, a to i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti v každém dalším náhradním termínu.“

Uchazeč se v této souvislosti dotazuje, jakým způsobem, a hlavně s jakým předstihem před zahájením plnění, budou uchazeči poskytnuty odbavovací zařízení, když „je Dopravce povinen toto zařízení dle pokynů Pověřené osoby na vlastní náklady nainstalovat do svého vozidla, zprovoznit a dle pokynů Objednatele a Pověřené osoby je i provozovat včetně propojení a úpravy funkčnosti dalších potřebných zařízení a služeb ve vozidle i v zázemí dopravce“. Uchazeči není zřejmé, kdy mu bude odbavovací zařízení poskytnuto a ani jaké podmínky (pokyny) k tomuto Pověřená osoba stanoví.

Uchazeč se dále dotazuje, jakým způsobem má zajistit odbavení v případných dalších vozidlech, když zadavatel poskytne uchazeči odbavovacím zařízení minimálně pro 1 násobek a maximálně pro 1,2 násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu veřejné zakázky. Uchazeč žádá o jednoznačnou specifikaci, zda se bude jednat o 1 násobek, nebo 1,2 násobek. Dále uchazeč žádá o vyjasnění, jak bude postupováno v případě navýšení počtu vozidel (viz níže).

„6.7 **V případě, kdy Objednatel Dopravci oznámí požadavek na úpravu Jízdního řádu, s nímž je spojena potřeba zvýšení počtu Vozidel v počtu vyšším než je počet Záložních Vozidel a Vozidel Provozní zálohy, která je Dopravce povinen mít v souladu s Technickými a provozními standardy IDS JMK k dispozici, je Dopravce povinen podniknout takové kroky, aby nejpozději do 4 měsíců od oznámení požadavku na úpravu Jízdního řádu byl schopen vypravit a provozovat Vozidla v požadovaném počtu a standardu (včetně zachování potřebného počtu Záložních Vozidel a Vozidel Provozní zálohy).** Objednatel je povinen změnu Jízdního řádu dle tohoto odstavce Dopravci oznámit nejméně 4 měsíce před požadovanou účinností změny Jízdního řádu, pokud se Strany nedohodnou jinak. V případě nesplnění lhůty 4 měsíců pro zajištění dodatečných Vozidel dle tohoto odstavce, zašle Objednatel Dopravci výzvu ke splnění povinnosti se stanovením náhradního termínu. Nesplní-li Dopravce svou povinnost ani v náhradní lhůtě, je

povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 500.000,-Kč, a to i opakovaně za každý další případ nesplnění povinnosti v každém dalším náhradním termínu.“

Budou uchazeči v takovém případě rovněž poskytnuty odbavovací zařízení? Navyšuje se takovým požadavkem zadavatele „minimální počet vozidel nezbytný k plnění předmětu veřejné zakázky“ pro účely počtu odbavovacích zařízení poskytnutých ze strany pověřené osoby? Navyšuje se takovým požadavkem zadavatele „minimální počet vozidel nezbytný k plnění předmětu veřejné zakázky“ pro účely maximálního počtu vozidel?

Podle čl. 5.7 smlouvy počet vozidel, která bude dopravce pro plnění závazku dle smlouvy provozovat, nesmí překročit dvojnásobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu veřejné zakázky, přitom však zadavatel poskytne uchazeči klidně jen 1 násobek odbavovacích zařízení. Uchazeč se ptá, jak má zajistit odbavení v ostatních vozidlech. Uchazeč se dále požaduje podrobnou specifikaci zadavatelem poskytovaného odbavovacího zařízení, aby uchazeč mohl ověřit kompatibilitu tohoto zařízení s prvky, které používá uchazeč.

Uchazeč se dále dotazuje, jak je provázáno poskytnutí odbavovacích zařízení ze strany pověřené osoby s certifikací vozidel a zda uchazeč může žádat o certifikaci vozidel i v případě, kdy ještě nebude mít k dispozici odbavovací zařízení od pověřené osoby.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravce obdrží od pověřené osoby odbavovací zařízení v dostatečném předstihu tak, aby byl schopen dodržet povinnosti stanovené smlouvou na veřejnou zakázku. Instalaci odbavovacích zařízení do vozidel budou provádět zaměstnanci pověřené osoby. Dopravce je povinen před dohodnutým termínem zapojení zajistit montáž a vybavení vozidla potřebnou kabeláží, zásobníkem na hotovost a propojeními jednotlivých zařízení dle pokynů KORDIS. Dále je povinen zajistit přistavení vozidla v dohodnutém čase na dohodnuté místo tak, aby do něj bylo možné zařízení zapojit. Instalace odbavovacího zařízení trvá zhruba 4 hodiny. Mezi dopravcem a pověřenou osobou bude dohodnut harmonogram přípravy vozidla a zapojení zařízení tak, aby byla zařízení funkční ke dni zahájení provozu.

V případě zpoždění dodávek či instalace ze strany Pověřené osoby se o počet dnů zpoždění prodlužuje lhůta pro zprovoznění zařízení. V takovém případě mohou být zařízení zprovozněna i po dni zahájení provozu. Pokud nebude možné dočasně používat alternativní odbavovací zařízení nebo je odbavovací zařízení nainstalováno, ale je nefunkční, je dopravce povinen postupovat v souladu s oddílem VIII. odst. 8.3 přílohy č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy). Certifikaci vozidla je možné provést jako dočasnou i při nezapojeném odbavovacím zařízení. Po jeho zprovoznění se certifikace dokončí.

Zadavatel uvádí, že počet dodaných odbavovacích zařízení je v rozmezí 1 až 1,2násobek minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu veřejné zakázky. Konkrétní počet bude stanoven v závislosti na provozních parametrech dané části veřejné zakázky, aktuální situace poruchovosti vozidel a přípravy případného navyšování počtu vozidel.

Zadavatel uvádí, že do vozidel, která jsou nad rámec 1 až 1,2 násobku minimálního počtu vozidel nezbytného k plnění předmětu veřejné zakázky, která by měl dodavatel v úmyslu pro plnění předmětu veřejné zakázky používat, bude dopravce povinen instalovat kabeláž, jejíž specifikaci zadavatel doplnil do přílohy č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy). Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace. Dopravce následně bude odbavovací zařízení manuálně přesouvat mezi vozidly tak, aby vozidla, která jsou aktuálně využívána k zajištění závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku, byla při tomto provozu vybavena odbavovacím zařízením.

V případě navyšování počtu vozidel se bude postupovat v souladu s výše uvedeným textem. Zařízení bude i v tomto případě poskytnuto Pověřenou osobou případně bude využito zařízení již nainstalované tak, aby byl dodržen počet v rozmezí 1 až 1,2 násobku minimálního počtu vozidel.

Zadavatel dále sděluje, že pokud dodavatel disponuje prvky vybavení certifikované KORDIS, pak jsou tyto prvky kompatibilní s poskytovaným odbavovacím zařízením. Zařízení necertifikované KORDIS není dopravce oprávněn ve vozidle používat.

14)

Dotaz:

„4) Vnější nátěr vozidel

Zadavatel v technických a provozních standardech stanovil následující definici:

„Vozidlem zařazovaným do provozu po uzavření Smlouvy se rozumí vozidlo, jehož datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě, k jejímuž plnění bude toto vozidlo používáno.“

Uchazeč se dotazuje zadavatele, jak má být postupováno v případě, kdy vozidlo bylo objednáno před podpisem smlouvy, ale v důsledku dlouhých dodacích lhůt (na které má vliv i stále probíhající pandemie koronaviru), bude datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum uzavření smlouvy. Je možné, aby uchazeč doložil, že datum první registrace je vyšší než datum uzavření smlouvy právě z důvodu koronaviru a souvisejících opatření? Uchazeč se domnívá, že zadavatel touto podmínkou upravil zadávací podmínky fakticky zpětně, protože tento požadavek má dopad do již učiněných objednávek. Uchazeč se dále domnívá, že není vhodné vázat a zasahovat tímto způsobem do objednávek učiněných před podpisem smlouvy, když zadavatel tím fakticky popírá lhůtu pro pořízení autobusů, která je na základě ÚOHS poskytována dopravcům od podpisu smlouvy do zahájení plnění. Uchazeč je proto toho názoru, že definitivní znění zadávacích podmínek (technických a provozních standardů) je finální až podpisem smlouvy, resp. nejdříve podáním nabídek, a proto by měla být poskytnuta dopravcům lhůta pro reakci na tyto požadavky, a proto by měly být tyto požadavky vázány až na zahájení

provozu, anebo na objednávky učiněné po podpisu smlouvy, jinak se dle uchazeče jedná fakticky o zpětnou účinnost, které je protizákonná.“

Odpověď:

Zadavatel k výše uvedenému dotazu uvádí, že pro předejití jakýmkoli dopadům způsobených koronavirovou pandemií upravil zadávací podmínky tak, že nově se vozidlem zařazeným do provozu po uzavření smlouvy rozumí vozidlo, jehož datum první registrace uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum zahájení provozu na základě smlouvy na veřejnou zakázku, k jejímuž plnění bude toto vozidlo používáno. Zadavatel dále pro jednoznačnost upravil požadavky na vnější nátěr vozidel.

Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

15)

Dotaz:

„V návrhu smlouvy se v bodě 12.10 uvádí, že v případě, že nastane některá ze skutečností předpokládaných v odst. 12.6 této Smlouvy, a v důsledku takové skutečnosti a porušení povinnosti Dopravce Objednatel vypoví tuto Smlouvu, je Dopravce povinen uhradit Objednateli za porušení své povinnosti smluvní pokutu ve výši ½ Výše zajištění tak, jak je stanovena v odst. 13.4. této Smlouvy, a to nejpozději do konce výpovědní lhůty stanovené podle odst. 12.7 této Smlouvy. Smluvní pokuta dle předchozí věty je určena především ke krytí zvýšených nákladů Objednatele na výběr nového dopravce či k zajištění dopravy a dalších služeb v rozsahu podle této Smlouvy po dobu od ukončení této Smlouvy do uskutečnění výběru nového dopravce. Zaplacením smluvní pokuty podle tohoto ustanovení není dotčeno právo Objednatele na náhradu škody ani povinnost Dopravce uhradit veškeré smluvní pokuty za porušení povinností z této Smlouvy.

Máme za to, že takové ujednání je v rozporu se zákonem, neboť vázat smluvní pokutu na výpověď smlouvy je v rozporu s ustálenou rozhodovací praxí soudů. Za exces lze považovat uplatnění smluvní pokuty pro případ uplatňování smluvní pokuty pro případ úpadku nebo hrozícího úpadku. Domníváme se, že takto ujednaná smluvní pokuta je neplatná pro rozpor se zákonem a nebyla by obhajitelná v případném insolvenčním řízení. Navrhujeme předmětný článek vypustit či upravit.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že smluvní pokuta není vázána na výpověď smlouvy, jak uvádí tazatel. Smluvní pokuta v odst. 12.10 návrhu smlouvy je vázána na porušení povinnosti dopravcem, a to konkrétně na povinnosti uvedené v odst. 12.6 návrhu smlouvy.

Nárok na zaplacení smluvní pokuty podle odst. 12.10 návrhu smlouvy nevzniká objednateli na základě výpovědi smlouvy, ale na základě porušení některé ze smluvních povinností dopravce uvedené v odst. 12.6 návrhu smlouvy. Za porušení povinností uvedených v odst. 12.6 návrhu smlouvy objednatel může smlouvu vypovědět a současně jako sankci považovat zaplacení smluvní pokuty.

Zadavatel proto na znění předmětného smluvního ustanovení trvá a považuje jej za souladné s ustálenou rozhodovací praxí soudů.

16)

Dotaz:

„Namítáme návrh nekoncepčního ujednání v bodě 6.7 smlouvy. Lhůta 4 měsíců na pořízení vozidla dle požadavků objednatele je téměř nemožná, když už nyní je kapacitní problém u výrobců, totéž lze shledat i při nákupu od třetího subjektu, kdy by bylo třeba vozidlo vybavit dle požadavku Zadávací dokumentace.

Navrhujeme předmětný článek upravit a prodloužit ze 4 měsíců alespoň na 9 měsíců.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. Zadavatel upozorňuje, že nepožaduje dodání zcela nových vozidel, která by dopravce musel pořizovat od výrobců, proto se nejedná o nepřiměřenou lhůtu. Pokud by zadavatel lhůtu prodloužil, zadávací podmínky by pak neodpovídaly provozním potřebám zadavatele.

17)

Dotaz:

„Ze zadávací dokumentace není zřejmé, z jakých podkladů se vychází při stanovení předpokládaných km u jednotlivých spojů v matričních záznamech. Při našem přeměření některých kilometrických vzdáleností jsme zjistili, že v nezávazném oběhu vozidel jsou km délky nižší oproti námi naměřené skutečnosti. Není nám zřejmé, z jakého důvodu u některých spojů délka odpovídá matričnímu záznamu a u některých spojů je délka odlišná až o několik stovek metrů. Dle našeho názoru by měly být km délky spojů měřeny kalibrovaným certifikovaným měřidlem. Domníváme se, že by došlo k poškození vítězného uchazeče, protože mu budou proplaceny km uvedené v zadávací dokumentaci na matričních záznamech (km menší), a ne dle skutečnosti (km větší). V případě, že dojde k aktualizaci kilometrických délek po uzavření smlouvy nelze nyní zcela objektivně vypočítat nabídkovou cenu a máme za to, že by došlo i porušení pravidel veřejné soutěže.

Žádáme o sdělení, jak zadavatel uvedené km stanovil. Domníváme se, že použil např. nástroj GOOGLE MAPS či podobné. Prosíme o vysvětlení a stanovení přesné kilometrické délky spojů.“

Odpověď:

Kilometrické délky spojů jsou měřeny více způsoby v systému pro zpracování jízdních řádů ze strany KORDIS v jednotlivých mezi zastávkových úsecích se zaokrouhlením na celé stovky metrů. Kilometry u jednotlivých spojů v matričních záznamech odpovídají kilometrickým údajům v jízdních řádech. Výjimkou jsou pouze spoje na zavolání, u kterých je v jízdních řádech uvedeno rozmezí od – do, kdy nižší číselný údaj odpovídá km vedení spojů bez části na zavolání a vyšší km údaj odpovídá délce spoje, kdy spoj na zavolání jede v celé své trase. Dodavatelé tak mají v rámci zadávacího řízení veřejné zakázky daný jasný kilometrický údaj v jízdním řádu s tím, že pokud v průběhu platnosti smlouvy na veřejnou zakázku dojde ke změně kilometrické části spoje, s níž dopravce nesouhlasí, dojde k přeměření počtu km za účasti pověřené osoby a dopravce.

V případě větších přestupních terminálů jsou zohledněny i jednotlivá nástupiště, resp. označníky, z kterých spoj dané linky odjíždí nebo přijíždí. To může u některých linek vedených ve společném úseku trasy způsobit jinou km délku spojů, protože jsou v některých případech zohledněny specifika vedení linek ke konkrétním označnickům v daném uzlu.

18)

Dotaz:

„Další dotaz se týká přejezdových km uvedených na matričních záznamech u jednotlivých částí VZ. Např. u části č. 1 jsou přejezdové km započítány v matričním záznamu a pravděpodobně tedy i hrazené, ale to je známo pouze stávajícímu dopravci a nikoliv uchazeči VŘ. Pokud je to tak, že v jedné části VZ se přejezdové km proplácují a v další části ne, tak je to značně nespravedlivé. Domněnka, že přejezdové km jsou placené pramení z toho, že je to uvedeno v matričním záznamu s uvedením km. V jiné části VZ kde, je napsán přejezd, tak tam nejsou uvedeny km uvedeny nebo přejezd není vůbec zaznamenán.

Vysvětlete prosím tento nesoulad a sjednoťte podmínky jednotlivých částí VZ.“

Odpověď:

Kilometry uvedené v matričních záznamech jsou pouze orientační, což je výslovně uvedeno na titulní straně v části „Nezávazný návrh oběhů vozidel“. Klíčové pro výpočet výkonů jsou délky spojů uvedené v jízdních řádech v řádku „délka spoje (km)“, se kterými se počítá pro určování výkonů v jednotlivých částech veřejné zakázky. Přejezdové kilometry nejsou dopravcům propláceny. Dopravcům jsou hrazeny spoje definované v číselných řadách v tabulce v příloze č. 8 dokumentace zadávacího řízení.

19)

Dotaz:

„Kritérium pro hodnocení kvality plnění je dle našeho názoru diskriminační. Je podivné, že podkritérium PK05, což je minimální garantovaný počet současně vypravovaných vozidel, splňující doplňkový standard „N“ má váhu 5%, kdežto podkritérium PK06, což je to samé, ale až ve druhém a dalších letech provozu má váhu 25%. Proč uchazeč, který dodá vše na 100% dle standardů hned na začátku, je v nevýhodě oproti uchazeči, který bude ještě nějakou dobu používat stará vozidla klasická, ne však nízkopodlažní.

Žádáme o nastavení spravedlivějšího hodnocení.“

Odpověď:

Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

Cílem předmětného podkritéria hodnocení je rozšíření okruhu potenciálních zájemců o veřejnou zakázku tím, že zadavatel nebude dopravce nutit v prvním roce pořizovat velký objem nových vozidel. Jsou prokázány problémy výrobců s uspokojením poptávky po nových vozidlech, navržené řešení proto umožňuje širšímu okruhu zájemců se zadávacího řízení na veřejnou zakázku účastnit a vozový park obnovit až během následujícího roku po zahájení provozu. Zadavatel se domnívá, že jde ze strany tazatele nepochopení principu hodnocení - pokud nabídne vozidla splňující doplňkový standard "N" pro podkritérium PK06, získá body i v podkritériu PK07. Pouze za první rok obdrží nižší počet bodů. Dodavatelé, kteří nenabídnou vozidla splňující doplňkový standard "N" v prvním roce ve smyslu podkritéria PK06, neobdrží za toto podkritérium žádné body.

20)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci IV. Závazky Dopravce

Dopravce se zavazuje po celou dobu účinnosti této smlouvy:

Bod 3. v návaznosti na výpočet podílů Dopravce na tržbách včetně DPH (v závislosti na odvedených výkonech) v IDS JMK, zpracovaných KORDIS, postupovat v souladu se Standardy finančních toků v IDS JMK (příloha č. 4 - Část I. této smlouvy). Na základě výpočtu podílů Dopravce na tržbách včetně DPH uvedených v zúčtovacím pokynu, zaslaném společností KORDIS elektronickou poštou a následně i doporučeným dopisem, je dopravce povinen zaslat určenou částku na účet KORDIS vedený u KB Brno-město, č.ú.: 27-7497780277/0100, zřízený za tímto účelem. V písemném zúčtovacím pokynu stanoví KORDIS pro dopravce, jemuž vznikla povinnost

uhradit určenou částku, lhůtu splatnosti dle přílohy č. 4 - část I. této smlouvy prostřednictvím elektronické pošty. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet KORDIS nejpozději v poslední den lhůty splatnosti.

Abychom stanovili objektivní cenu, musíme znát i náklady, které nám vzniknou či budou vznikat. Ze vzorečku v příloze č. 4 je sice zřejmé, jak se bude postupovat, ale konkrétní částka z toho nelze vyvodit, a tudíž nelze přesně stanovit náklady.

To je dosti zásadní, protože ty budoucí náklady mohou být hodně vysoké a mohou ovlivnit rentabilitu. Žádáme o upřesnění nákladů.

Odpověď:

Zadavatel stanovil podmínky, za kterých předpokládá fungování systému IDS JMK. Tento systém je takto funkční již více než 15 let a dopravce tedy při stanovení své ceny může vycházet z veřejně dostupných smluv a informací obecně známých v rámci relevantního trhu. Zadavatel navíc uvádí, že se nejedná o náklady, ale podíl na tržbách, a vzhledem k tomu, že zadavatel soutěží nákladovou cenu, nemá výše podílu na tržbách vypočteného KORDIS vliv na rentabilitu dopravce. Zadavatel upozorňuje, že se jedná o tzv. brutto smlouvu, kdy riziko ztráty tržeb je v plné míře na straně zadavatele a dopravci je hrazena nákladová cena.

21)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci IV. Závazky Dopravce

Dopravce se zavazuje po celou dobu účinnosti této smlouvy:

V bodě 5 - požádat KORDIS o vydání souhlasu s jízdním řádem a jeho změnami u všech jím provozovaných linek osobní veřejné linkové dopravy mimo systém IDS JMK, které zasahují minimálně jednou zastávkou na území IDS JMK. Dopravce je také povinen požádat KORDIS o vydání souhlasu s vedením linek mimo závazek veřejné služby s minimálně dvěma zastávkami na území Jihomoravského kraje. Rozdílná stanoviska obou smluvních stran mohou být důvodem pro nevydání písemného souhlasu KORDIS.

V tomto bodě se píše o souhlasech, avšak poslední věta hovoří o rozdílných stanoviskách. Toto nedává smysl, prosíme o vysvětlení či opravu tohoto bodu.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v případě, kdy bude třeba výše uvedenou záležitost projednat s KORDIS a obě strany nedojdou ke stejnému závěru, KORDIS nemusí písemný souhlas vydat.

Zadavatel na znění zadávacích podmínek trvá.

22)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci IV. Závazky Dopravce

V bodě 8 uskutečňovat nákup papírových pásek pro elektronické odbavovací zařízení umístěné ve vozidlech Dopravce výhradně prostřednictvím KORDIS. Toto ustanovení narušuje hospodářskou soutěž a zavání protisoutěžním ujednáním a povinnosti nakupovat spotřební materiál za nevýhodnou cenu.

Pokud tato smlouva negarantuje zaručenou minimální cenu, nesmí být dopravce zavazován k budoucímu nákupu za cenu, která není zřejmá již nyní. Navíc toto porušení je sankcionováno smluvní pokutou. Prosíme o stanovení ceny, nebo úpravy tohoto bodu smlouvy.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá a odmítá, že by předmětné ustanovení narušovalo hospodářskou soutěž.

Vzhledem k tomu, že nákup papírových pásek probíhá v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek prostřednictvím KORDIS, zadávacích řízení se účastní vždy několik účastníků a tato zadávací řízení probíhají pravidelně po dvou až třech letech, dochází k vysoutěžení papírových pásek za nejnižší nabídkovou cenu.

Dopravce v systému IDS JMK nemůže sám nakoupit papírové pásky z důvodu zajištění jejich ochranných prvků v odpovídajícím rozsahu a kvalitě.

23)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci IV. Závazky Dopravce

V bodě 14 v souvislosti s realizací projektu KORDIS zahrnujícího centrální nákup palubních počítačů a odbavovacích zařízení do vozidel IDS JMK po výzvě společnosti KORDIS: na vlastní náklady zajistit instalaci dodaných palubních počítačů a odbavovacích zařízení do svých vozidel; případné výměny a zásahy do dodaných palubních počítačů mohou být prováděny pouze v součinnosti a se souhlasem KORDIS, na vlastní náklady zajistit propojení dodaných palubních počítačů a odbavovacích zařízení se stávajícími zařízeními ve vozidlech, zejména s informačními panely, LCD, označovači jízdenek, GNSS lokátory, zvukovými a slepeckými hlásiči a s dalšími zdroji

informací o vozidle případně informačními zařízeními, zajistit dle požadavků KORDIS funkčnost a kompatibilitu uvedených zařízení po propojení s palubními počítači včetně případné objednávky úprav SW u jejich dodavatelů, pro každý palubní počítač dodat k instalaci kartu mobilního operátora s datovým a hlasovým tarifem; karta bude odborně instalována v rámci montáže dodaných palubních počítačů a přístup k ní bude umožněn pouze odborně způsobilé osobě určené KORDIS, hradit veškeré náklady spojené s datovým připojením a hlasovými hovory. Datový tarif musí umožňovat datovou komunikaci o minimální rychlosti odpovídající úrovni LTE, v případě, že bude realizována možnost úhrady jízdních dokladů nebo prokazování platnosti jízdního dokladu bankovní kartou, zajistit všechny bezpečnostní procedury v souladu s požadavky KORDIS, zejména pak kontinuální kontrolu čtečky proti zneužití a proti jejímu doplnění o skenovací zařízení, předávat do back-office provozovaného KORDIS data specifikovaná KORDIS. Zejména se jedná o data o poloze vozidla a data o palubním počítačem prodaných jízdních dokladech včetně údajů o použitých kartách. KORDIS je oprávněn nastavit četnost předávání dat a datovou strukturu, předávat prostřednictvím KORDIS smluvním partnerům KORDIS data o jízdních dokladech prodaných daným zařízením při plnění smluvních ujednání s KORDIS, předávat prostřednictvím KORDIS data o poloze vozidel a další související údaje veřejnosti a smluvním partnerům KORDIS, zajistit přehrání a kontrolu dat dodávaných KORDIS do daného zařízení včetně předání a přehrání těchto dat do dalších externích zařízení ve vozidle. V případě nedostatečného přehrání dat je dopravce povinen zajistit jejich nahrání manuálně.

Porušení výše uvedených povinností je důvodem k okamžitému zrušení smlouvy ze strany KORDIS.

Výše uvedeným povinnostem ve smlouvě dále schází povinnost KORDIS se o data řádně starat, zabezpečit je, kontrolovat a uchovávat. Navíc nelze přesně vyloučit, že tam budou i osobní údaje, v takovém případě ještě je třeba objasnit, proč KORDIS by v postavení správce osobních údajů neměl mít s dopravci uzavřenou zpracovatelskou smlouvu, když mu to GDPR a český zákon výslovně ukládá. Vše závisí na povaze dat, které přesně neznáme. Prosíme o opravu a doplnění.“

Odpověď:

Povinnosti KORDIS i dopravce týkající se osobních údajů jsou upraveny samostatnou smlouvou. Zadavatel na vědomí dodavatelům spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil Dohodu o mlčenlivosti, ochraně informací a zákazu jejich zneužití uzavírané mezi KORDIS a dopravcem, a Informace o zpracování osobních údajů.

24)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci V. Závazky KORDIS

KORDIS se zavazuje po celou dobu účinnosti této smlouvy:

V bodě 4 - zasílat dopravcům, kterým vznikla dle zúčtovacího pokynu pohledávka, příslušné částky ve lhůtě dle přílohy č. 4 - část I. této smlouvy prostřednictvím elektronické pošty. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet dopravce ve výše uvedené lhůtě.

V případě, že KORDIS obdrží dlužnou částku od některého dopravce, kterému za příslušné období vznikla povinnost uhradit určenou částku, po stanovené lhůtě splatnosti, prodlužuje se o tuto dobu prodlení lhůta pro zaslání dlužných částek jednotlivým dopravcům, kterým vznikla dle zúčtovacího pokynu pohledávka.

Nerozumíme tomuto bodu, proč je podmiňována platba dopravci platbou od jiného dopravce. Omlouváme se, ale toto je snad proti všem slušným jednáním a zásadám. Jestliže něco mám platit, nemohu to podmiňovat úhradou toho druhého. Žádáme o opravu tohoto bodu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že KORDIS v systému IDS JMK funguje pouze jako clearingové centrum a ve smlouvách o závazku veřejné služby, ze kterých práva a povinnosti dopravců vyplývají, není KORDIS smluvní stranou. Není proto povinností KORDIS a fakticky ani možností „dohrazovat“ do systému IDS JMK chybějící výnosy v případě, že některý z dopravců tyto finanční prostředky řádně nezašle na clearingový účet.

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

25)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci V. Závazky KORDIS

KORDIS se zavazuje po celou dobu účinnosti této smlouvy:

V bodě 7 - zprostředkovat Dopravci nákup papírových pásek pro elektronické odbavovací zařízení umístěné ve vozidlech Dopravce.

Máme ta to, že tento náklad, který by měl být konkrétně specifikovaný. Pásky do strojků od společnosti KORDIS mohou být dražší, než bychom byli schopni si je obstarat sami. Žádáme, aby byla sdělena cena těchto pásek, aby se mohla zahrnout do nákladů.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá a odmítá, že by předmětné ustanovení narušovalo hospodářskou soutěž.

Vzhledem k tomu, že nákup papírových pásek probíhá v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek prostřednictvím KORDIS, zadávacích řízení se účastní vždy několik účastníků a tato zadávací řízení probíhají pravidelně po dvou až třech letech, dochází k vysoutěžení papírových pásek za nejnižší nabídkovou cenu.

Dopravce v systému IDS JMK nemůže sám nakoupit papírové pásky z důvodu zajištění jejich ochranných prvků v odpovídajícím rozsahu a kvalitě.

26)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci VI. Závazky KORDIS

KORDIS se zavazuje po celou dobu účinnosti této smlouvy:

V bodě 16 - Je třeba rozpracovat placené činnosti

Tomuto bodu ve smlouvě nerozumíme. Máme pocit, že je předložen pracovní návrh a někdo to zapomněl doplnit. Prosíme o doplnění či vysvětlení.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se jedná o chybu v psaní, která nemá pro obsah smlouvy žádný význam.

27)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci VI. Cena služby

Všechny body

Cena služby představuje kalkulovanou paušální kompenzaci nákladů vznikajících KORDIS při zajišťování činností dle této Smlouvy od Zahájení provozu a bude stanovena v roční výši (dále jen „Cena“). Cena služby pro každý rok bude Dopravci oznámena do 15. října kalendářního roku, který předchází roku, ve kterém bude probíhat úhrada Ceny. Cena služby pro období ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy do 31. 12. 2021 bude Dopravci oznámena do 15 dnů ode dne zveřejnění této Smlouvy v Registru smluv.

Součástí Ceny je úhrada veškeré práce a dodávky, poplatky, účast na pracovních jednáních a jiné náklady nezbytné pro řádné a úplné plnění činností sjednaných touto Smlouvou. KORDIS

odpovídá za to, že použitá sazba daně z přidané hodnoty u poskytnuté služby je stanovena v souladu s platnými právními předpisy.

Aby uchazeč správně stanovil nabídkovou cenu, měl by znát přesné náklady. Domníváme se, že celý odstavec není v souladu s právními předpisy ČR.

Jak zjistíme, že to jsou oprávněné náklady společnosti KORDIS. Tyto náklady mohou být hodně vysoké a uchazeč nemá právo, jakkoliv tyto náklady kontrolovat či rozporovat. Pokud nejsou stanoveny, mohou být tak vysoké, že nabídková cena bude nerentabilní. Prosíme o stanovení přesné výše těchto nákladů.

Odpověď:

Ve smlouvě na veřejnou zakázku je obsažen vzorec pro výpočet odměny (viz odst. 3.1 návrhu smlouvy ve spojení s odst. 4.11 návrhu smlouvy). Z něj je patrné, že oprávněné náklady KORDIS budou hrazeny nad rámec nabídkové ceny dopravce ve skutečné výši.

Z toho důvodu zadavatel trvá na zadávacích podmínkách a uvádí, že tyto jsou v souladu s právními předpisy.

28)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci X. Smluvní pokuty

V bodě 2 Smluvní strany se dohodly, že KORDIS má právo:

při nedodržení lhůty k předání informací o výši zúčtovaných tržeb v IDS JMK dle článku IV. odst. 2. této smlouvy Dopravcem, vyúčtovat Dopravci smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každý den prodlení a Dopravce má povinnost smluvní pokutu zaplatit. KORDIS je oprávněn vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení platby Odměny Dopravci.

Ujednání o tom, že by KORDIS mohl dokonce vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení plateb dopravci, považujeme za rozporuplné. Nelze přece v případě, když dopravce provedl přepravu, mu nezaplatit, navíc ze stejného důvodu mu ještě účtovat smluvní pokutu. Sankce ve formě smluvní pokuty je ujednaná, ale toto nelze vázat na odmítnutí placení odměny. Takový přístup zakládá významnou disproporci smluvních stran a staví KORDIS do dominantní role, dělá smlouvu nevyváženou, a i mravně a eticky pochybnou. Takto by se veřejná správa - samospráva neměla chovat. Prosíme o opravu či vypuštění tohoto bodu.

2.5 při porušení závazku vyplývajícího z čl. IV. odst. 8 a 10 této smlouvy Dopravcem, uplatnit vůči Dopravci nárok na náhradu újmy, která tím KORDIS vznikla a Dopravce má povinnost vzniklou újmu nahradit.

Žádáme o vyjmutí tohoto bodu.

2.6 při nezaslání určené částky na účet KORDIS dle článku IV. odst. 3. této smlouvy Dopravcem, vyúčtovat Dopravci smluvní pokutu ve výši 0,5 % z této částky za každý den prodlení. Dopravce má povinnost smluvní pokutu zaplatit. Prvním dnem pro výpočet smluvní pokuty je den následující po dni splatnosti písemného zúčtovacího pokynu KORDIS a posledním dnem je den předcházející dni připsání dané částky na účet KORDIS. KORDIS je oprávněn vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení platby Odměny Dopravci.

2.7. při neuhrazení faktury na účet KORDIS dle článku VII. odst. 1. této smlouvy zaplatit KORDIS smluvní pokutu ve výši 10 000,- Kč a dále 0,5 % z této částky za každý započatý den prodlení a KORDIS je oprávněn vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení platby Odměny Dopravci. Prvním dnem pro výpočet smluvní pokuty je den následující po dni splatnosti faktury KORDIS a posledním dnem je den předcházející dni připsání dané částky na účet KORDIS.

Oba body jsou nevyvážené. KORDIS považuje po dopravci smluvní pokutu ve výši 0,5 % a sám v článku X. bodě 3.2 by měl platit pouze 0,1%. Navrhujeme výši % sjednotit. Autor smlouvy vzbuzuje dojem autoritářství a takový princip by ve veřejné správě neměl být uplatňován. Ujednání o tom, že by KORDIS mohl dokonce vyzvat Jihomoravský kraj k pozastavení plateb dopravci, považujeme za rozporuplné. Nelze přece v případě, když dopravce provedl přepravu mu nezaplatit, navíc ze stejného důvodu mu ještě účtovat smluvní pokutu. Sankce ve formě smluvní pokuty je ujednaná, ale toto nelze vázat na odmítnutí placení odměny. Takový přístup zakládá významnou disproportion smluvních stran a staví KORDIS do dominantní role, dělá smlouvu nevyváženou. Takto by se veřejná správa - samospráva neměla chovat. Žádáme o opravu či vypuštění tohoto bodu.“

Odpověď:

K části dotazu týkající se pozastavení plateb zadavatel uvádí, že KORDIS je oprávněn informovat zadavatele o neplnění povinností dopravcem a navrhnout pozastavení plateb, na které má zadavatel v souladu se smlouvou na veřejnou zakázku nárok. Zadavatel ovšem není povinen akceptovat návrh KORDIS a je na uvážení zadavatele, zda k pozastavení plateb přistoupí či nikoli. Současně zadavatel uvádí, že dojde-li v průběhu trvání závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku k pozastavení plateb, dopravce tím nepřijde o nárok na zaplacení odměny, odměna pouze bude vyplacena později.

V případě výše smluvních pokut za porušení povinností dopravcem KORDIS vycházel z toho, jaký dopad bude mít toto nesplnění povinností na celý systém IDS JMK, tedy na ostatní dopravce, KORDIS a zprostředkovaně i na zadavatele. Při stanovení výše smluvní pokuty pro KORDIS dle čl. X. odst. 3.2 smlouvy vycházel KORDIS z toho, že takový případ by mohl nastat pouze tehdy, pokud by KORDIS neobdržel na clearingový účet platbu od některého z dopravců.

Zadavatel uvádí, že na zadávacích podmínkách trvá.

29)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci XI. Okolnosti vylučující odpovědnost - vyšší moc

V bodě 2 Za okolnosti vyšší moci se pokládají takové nevyhnutelné události, které žádná ze stran této smlouvy nemohla předvídat v době uzavření smlouvy, a které smluvní straně brání plnit smluvní závazky. Za okolnost vyšší moci se považují války, invaze, povstání, živelné události, generální stávky a dopravní nehody.

Žádáme o doplnění o slovo PANDEMIE (VIZ Covid-19). Je nejednoznačné, zda lze pandemii považovat za živelnou událost.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že do smlouvy nebude doplněno slovo „PANDEMIE“ a zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

30)

Dotaz:

„Ve Smlouvě o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK v odstavci X. Trvání a skončení smluvního vztahu V bodě 3 - KORDIS může smlouvu vypovědět s uvedením výpovědního důvodu. Výpovědním důvodem se zejména rozumí:

závažné neplnění této smlouvy ze strany Dopravce, na které byl Dopravce předem písemně upozorněn, a ve stanovené lhůtě nedošlo k nápravě; za závažné neplnění této smlouvy se považuje takové jednání, které narušuje nebo může narušit fungování systému IDS JMK (zejména porušení ustanovení čl. IV. odst. 2 nebo 3 této smlouvy), ukončení smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřené mezi Jihomoravským krajem a Dopravcem, zahájení insolvenčního řízení Dopravce.

Navrhujeme to vázat až na zjištění úpadku, toto je lehce zneužitelné v případě tzv. šikanózních návrhů na insolenci, či v případě naprosto nedůvodných návrhů na insolenci. Žádáme to změnit, stávají znění je nepřípustné.

Odpověď:

Smluvní ustanovení je oprávněním KORDIS smlouvu vypovědět, nikoli povinností. KORDIS tedy může zohlednit podání šikanózních insolvenčních návrhů. Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

31)

Dotaz:

„Záložní vozidla

U některých skupin je dopravce povinen zajistit záložní vozidlo. Z praxe je známo, že tyto vozidla jsou požívána na pokyn koordinátora dopravy společnosti KORDIS při mimořádných událostech. V případě potřeby využití tohoto záložního vozidla není ze zadávací dokumentace zřejmé, jakým způsobem jsou hrazeny ujeté kilometry.

Prosíme o sdělení, zda jsou kilometry hrazeny z určeného místa (odstavení vozidla) až do místa určeného (odstavení vozidla)

b) žádáme o upřesnění možného počtu ujetých km (placených kilometrů) za rok. Jelikož stávající dopravci, kteří zabezpečují skupiny, kde je nutno mít záložní vozidla znají využití těchto vozidel z minulosti, tak jsou ve výhodě, protože mohou kalkulovat s tržbami z výkonu toho vozidla. Ostatní uchazeči toto využití neznají, tak jsou v nevýhodě, protože nemohou kalkulovat s tržbami z výkonu toho vozidla.“

Odpověď:

Dopravci jsou uhrazeny skutečně ujeté km záložním vozidlem z místa odstavení záložního vozidla až po jeho opětovný dojezd na místo odstavení, které je definováno v matričním záznamu dané části veřejné zakázky v případě, že tato část veřejné zakázky záložní vozidlo vyžaduje. Možné počty ujetých kilometrů záložním vozidlem za rok není možné definovat, protože záložní vozidlo je zpravidla vypravováno operativně dispečerem Centrálního dispečinku IDS JMK za jiné vozidlo, které nemohlo spoj dokončit z důvodu poruchy nebo mimořádnosti a tyto jevy nelze předem předpovědět.

32)

Dotaz:

„Ve vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 29.4.2020 dotaz č. 16 považujeme za nedostatečně vysvětlený. Jestliže má objednatel právo nastavit vzhled vnějšího nátěru vozidla po podpisu smlouvy, tak toto může mít vliv na kupní cenu vozidla nově objednávaného. Uchazeč, který poté co bude mít uzavřenu smlouvu, poté objedná vozidla a nařízením zadavatele může dojít ke značnému zvýšení pořizovací ceny.

Prosíme o přesné stanovení vzhledu vozidla.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že pro vyloučení všech pochybností upravil specifikaci vnějšího nátěru vozidel. Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

33)

Dotaz:

„U jednotlivých výběrových skupin jsou uvedeny velikosti autobusů (I,M,K,V) některé tyto oběhy mají jinou plánovanou velikost autobusů, než je současnost.

Nemůže dojít k tomu, že zadavatel po vyhodnocení nabídek změní velikost autobusů? Pokud by tomu tak bylo, nejednalo by se o neregulérní VŘ?

V dokumentaci zadávacího řízení jsou v bodě 9.4. uvedeny pokyny pro zpracování nabídkové ceny pro každou část Veřejné zakázky do níž podává účastník zadávacího řízení nabídku, Je odkazováno na vzorovou tabulku předdefinovaných vzorců. Současně je stanoveno, že účastníci zadávacího řízení jsou oprávněni ve vzorové tabulce jen vyplnit barevně (žlutě) označení podle jednotkové ceny.

V bodě 9.8. dokumentace zadávacího řízení je stanovena povinnost účastníka zadávajícího řízení zohlednit veškeré náklady související s plněním Veřejné zakázky mimo výjimky stanovené v návrhu smlouvy (Příloha č.3 dokumentace zadávacího řízení)

V bodě 4.10 návrh smlouvy je uvedeno, že dopravce výslovně prohlašuje, že Kompenzace v plné míře kryje veškeré jeho náklady nutné pro zajištění závazku veřejné služby v souladu s touto smlouvou, vyjma mýtného a Poplatků za užití autobusových stání.

Ve vzorové tabulce předdefinovaných vzorců (Příloha č.5 dokumentace zadávacího řízení - Formulář pro zpracování nabídkové ceny) je proškrtnuta položka ř. 11 “Elektronické mýtné „, avšak položka ř.9 “Úhrada za použití infrastruktury“ proškrtnuta není.

Je tedy, dle výše uvedených pokynů, povinností účastníka zadávacího řízení do ř. 9 Přílohy č. 5 dokumentace k zadávacímu řízení - Formulář pro zpracování nabídkové ceny uvést i Poplatky za užití autobusových stání?“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá.

To, že některé oběhy vozidel mají plánovaný jiný typ vozidla, než je tomu v současné době, může být dáno buď změnou dopravního řešení v dané oblasti nebo již v současné době dochází u

daného turnusu na vybraných spojích ke kapacitním problémům, kdy např. dnešní minibus nedostačuje kapacitně stávající přepravní nabídce.

Zadavatel může na základě aktuálních přepravních potřeb v daných částech veřejné zakázky zvýšit nebo snížit počet vozidel, ale pouze těch typů vozidel, které jsou součástí dané části veřejné zakázky. Zadavatel tak nemůže v dané části veřejné zakázky po dopravci požadovat nasazení takového typu vozidla, které není v dané části veřejné zakázky požadováno.

Zadavatel dále uvádí, že u nákladové položky „Úhrada za použití infrastruktury“ ve finančním modelu požaduje, aby dodavatelé uvedli jakékoli náklady související s použitím infrastruktury s výjimkou nákladů definovaných smlouvou jako tzv. Poplatky za užití autobusových stání.

Do položky „Úhrada za použití infrastruktury“ tak dodavatelé uvedou veškeré další náklady, které nejsou hrazeny v rámci tzv. Poplatků za užití autobusových stání, např. náklady spojené s platbami za pronájem ploch pro odstavení autobusů, a to i v rámci autobusových nádraží.

34)

Dotaz:

„Nadhlavní police (Zavazadlové koše)

V Technických a provozních standardech v bodech 3.13, 4.13 a 5.13 Klimatická a světelná pohoda vozidel je uvedeno, že „Vybavení vozidla nadhlavními policemi je požadováno maximálně na 50% délky vozidla.“

K tomuto máme 2 doplňující dotazy:

Prosíme o vysvětlení pojmu „nadhlavní police“. Domníváme se, že se jedná o zavazadlové koše určené pro umístění příručních zavazadel. Výrobci autobusů běžně používají termíny „zavazadlové koše“ nebo „nosiče zavazadel“. Proto bychom chtěli upřesnit tento pojem, aby nedošlo k nedorozumění.

Pokud se „nadhlavními policemi“ myslí zavazadlové koše (nosiče zavazadel), tak prosíme o vysvětlení, zda zadavatel opravdu vyžaduje tuto úpravu v autobusech od prvního dne spuštění provozu. Nejsme si jisti, zda je zadavatel obeznámen s technickým řešením a homologačními předpisy. Většina dopravců v IDS JMK využívá autobusy, které mají zavazadlové koše (nosiče zavazadel) v přední i v zadní části autobusů. Pokud by dopravce měl k prvnímu dni spuštění provozu zabezpečit, aby zavazadlové koše byly maximálně na 50% délky vozidla, tak by u současných autobusů musel některé demontovat. Součástí každého zavazadlového koše jsou přídržné tyče, které dle homologačních předpisů slouží pro možnost přídržení pro stojící cestující a jedná se tedy o povinný bezpečnostní prvek autobusu. Dodatečným odstraněním zavazadlového koše tedy odstraníme také přídržnou tyč, což je v rozporu s homologací vozidla. V přídržných tyčích jsou navíc umístěna STOP tlačítka.“

Odpověď:

Pod pojmem nadhlavní police se rozumí police umístěné nad hlavami cestujících. Pojem zavazadlové koše se používaly v minulosti, kdy byly police vyplétané.

Zadavatel upřesňuje, že tento požadavek se týká jen vozidel zařazovaných do provozu po uzavření smlouvy na veřejnou zakázku, jimiž se v souladu s přílohou č. 3 návrhu smlouvy rozumí vozidla, jejichž datum první registrace uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum zahájení provozu na základě smlouvy na veřejnou zakázku, k jejímuž plnění budou tato vozidla používána. Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

35)

Dotaz:

„Kabina řidiče

V příloze Technické a provozní standardy je v bodech 3.21, 4.21 a 5.21 nově definována „Uzavřená kabina řidiče“. K uvedenému máme následující dotazy:

Jedná se významnou změnu Technických a provozních standardů, která má značný vliv na pořizovací cenu autobusu. Konstrukční změna má totiž vliv také na:

- a. Oddělenou klimatizaci pro cestující a pro řidiče*
- b. Umístění palubního počítače*
- c. Umístění předního LCD panelu*
- d. Umístění STOP signalizace*

S ohledem na tuto změnu požadujeme posun termínu pro odevzdání nabídek, neboť je potřeba nechat od výrobců autobusů zpracovat novou kalkulaci ceny autobusů, která má zásadní vliv na nabízenou cenu do nabídky.

Jaký má nyní význam hodnotící kritérium PK07 - Podíl vozidel s uzavřenou kabinou ?

Vozidla zařazovaná do provozu po uzavření Smlouvy musí být vybavena kabinou řidiče uzavřenou od čelního skla až po prostor za řidičem. Zasklení musí umožňovat převzetí hotovosti od cestujícího bez nutnosti řidiče vstávat ze sedadla, současně musí být možná hlasová komunikace mezi řidičem a cestujícím. Zasklení musí být řešeno tak, aby umožnilo cestujícímu přiložení a načtení bankovní karty a kódu mobilního telefonu k palubnímu počítači a převzetí jízdenky z tiskárny. V zasklení tedy musí být dva výřezy. Horní hrana jednotlivých dílů uzavření kabiny řidiče může být vodorovná, avšak vždy přizpůsobená výšce stropu vozidla tak, aby dosahovala nejnižšího bodu sklonu stropu vozidla v místě styku dílu uzavření kabiny se stropem vozidla. V závislosti na umístění palubního počítače, případně na dalších technických charakteristikách vozidla, je KORDIS oprávněn povolit alternativní řešení zasklení.

Potencionální uchazeč si dovoluje informovat zadavatele, že zcela zasklená uzavřená kabina řidiče není vhodná pro příměstský provoz autobusů. Při zasklení až k čelnímu sklu dochází k odleskům při pohledu do zpětného zrcátka, což může způsobovat nebezpečné situace při provozu autobusu. Dále si dovoluujeme upozornit zadavatele, že každý výrobce má různé konstrukční řešení zasklení kabiny a nelze konstrukčně řešit zasklení pro konkrétního výrobce odbavovacího zařízení, tak aby dle definice ve výše uvedeném článku bylo možné odbavení bankovní kartou či kódu z mobilního telefonu. Konstrukční řešení zasklení dveří kabiny řidiče je z pohledu bezpečnosti i komfortu řidiče a odbavení cestujících mnohem vhodnější pro příměstský provoz.

Žádáme proto zadavatele, aby upravil znění uzavřené kabiny řidiče tak, aby zasklení až k přednímu oknu bylo možnou volbou dopravců a povinností bylo zasklení po vstupní dveři řidiče.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že spolu s uveřejněním tohoto vysvětlení, doplnění nebo změny zadávací dokumentace zadavatel přiměřeně prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Současně zadavatel upravil definici vozidla zařazeného do provozu po podpisu smlouvy, a to tak, že nově se takovým vozidlem rozumí vozidlo, jehož datum první registrace uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum zahájení provozu na základě smlouvy na veřejnou zakázku, k jejímuž plnění bude toto vozidlo používáno.

Přidaná hodnota tohoto dílčího hodnotícího podkritéria spočívá v sociálních aspektech, a to např. v tepelné pohodě řidiče, bezpečnosti řidiče jakož i bezpečnosti při zavádění různých opatření (např. v době pandemie koronaviru).

Případné potenciální odlesky lze řešit polarizační fólií. Odbavovací zařízení je pro všechna vozidla v IDS JMK definováno. Proto výrobce autobusu / zasklení kabiny může jednoznačně zasklení pro dané odbavovací zařízení přizpůsobit. Zadavatel uvádí, že pro vyloučení jakýchkoli pochybností týkajících se požadavků na uzavřenou kabinu řidiče upravil přílohu č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy). Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

36)

Dotaz:

„Smlouva - odbavovací systém

Součástí zadávací dokumentace je příloha č. 15 - Závazný vzor smlouvy o výpůjčce odbavovacích zařízení. K předložené smlouvě máme tyto doplňující dotazy.

- 1) Ve smlouvě není uvedena hodnota zařízení. Pokud má dopravce jako vypůjčitel převzít zařízení a být za něj po dobu užívání odpovědný, mělo by být uvedeno, jaká je hodnota celého zařízení jako celku a také jeho dílčích komponent (dotykový display, anténa,

zásuvková pokladna). Důvodem je, že může dojít k neúmyslnému poškození zařízení, tak požadujeme, aby byla zřejmá jeho hodnota.

- 2) Zásadní věcí je, aby půjčitel po celou dobu používání zabezpečil kompatibilitu mezi odbavovacím zařízením a jednotlivými periferními zařízeními (zejména informační panely a označovače jízdenek), která jsou pro IDS JMK certifikována. Důvodem je to, že tato zařízení jsou dodávána různými dodavateli a pokud v průběhu používání bude zadavatel požadovat nějaké technické nebo SW úpravy tak, aby funkčnost zajistil půjčitel.
- 3) Ve smlouvě není uvedeno, kolik záložních zařízení bude mít dopravce k dispozici? V případě záložních autobusů je obvyklé, že se uvádí % podíl záloh.
- 4) Ve smlouvě není popsána jedna z nejdůležitějších věcí, a sice, jak se bude postupovat v případě, že zařízení přestane fungovat z důvodů nezaviněných dopravcem. A také, jak se bude postupovat, pokud počet nefunkčních zařízení překročí počet záložních zařízení.
- 5) Z právního hlediska je smlouva velmi nevyvážená. Je zde uveden bod IV. Povinnosti vypůjčitele, tedy dopravce, kde je uvedeno 5 odstavců, co je vypůjčitel povinen zajistit. Nicméně bod „povinnosti půjčitele“ zde zcela chybí. Aby byla zajištěna funkčnost systému, je potřeba, aby půjčitel zajistil a odpovídal za následující:
 - a. Náklady na údržbu a opravy by měly být v režii půjčitele. Vypůjčitel hradí náklady na běžný provoz, do zařízení ale není oprávněn zasahovat.
 - b. Mělo by být uvedeno, že půjčitel přenechává vypůjčiteli vypůjčenou věc ve stavu způsobilém k užívání, tj. bez vad, v jakosti a v provedení vhodném ke sjednanému účelu užívání. V případě, že bude vypůjčiteli předáno zařízení, které jeví známky dřívějšího používání, mělo by to být uvedeno v předávacím protokolu.

Půjčitel by měl mít odpovědnost za škody způsobené vlastní vadou nebo poruchou vypůjčené věci, nebo za škody způsobené v důsledku chybějícího poučení vypůjčitele o způsobu zacházení s vypůjčenou věcí, nejedná-li se o pravidla obecně známá, anebo neplyne-li to z okolností, že toho není zapotřebí“

Odpověď:

Společnost KORDIS JMK, a.s., která je půjčitelem odbavovacích zařízení, má uzavřenu pojistnou smlouvu, prostřednictvím níž je jeden kus palubního počítače EPIS 5A IDS JMK pojištěn na částku ve výši 70.000,- Kč. Cena dílčích komponent odbavovacího zařízení není půjčiteli známa.

Zadavatel uvádí, že kompatibilita mezi odbavovacími zařízeními a periferními zařízeními, která jsou pro provoz v IDS JMK certifikována, je zabezpečena.

Počet záložních odbavovacích zařízení bude činit alespoň jedno na každou provozovnu dopravce. Konkrétní počet je smluvně omezen na maximálně 1,2 násobek minimálního počtu vozidel nezbytného pro plnění veřejné zakázky.

Účelem smlouvy o vypůjčce není řešení počtu záložních zařízení. Daná problematika je upravena v příloze č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy). Pokud počet nefunkčních zařízení překročí počet záložních zařízení, bude dopravci po dohodě s půjčitelem dodáno jiné funkční odbavovací zařízení.

Ze smlouvy vyplývá, že vypůjčitel hradí náklady na běžný provoz. V případě nefunkčnosti odbavovacího zařízení zajistí po dobu účinnosti smlouvy půjčitel zařízení funkční. Pokud vypůjčitel obdrží od půjčitele zařízení již použité, bude tato skutečnost uvedena v předávacím protokolu. Smlouva obsahuje konstatování, že při předání odbavovacího zařízení je vypůjčitel vždy poučen o způsobu zacházení s vypůjčenou věcí. Nadto zadavatel uvádí, že tazatelem citované „povinnosti půjčitele“ vyplývají z právních předpisů, konkrétně z § 2193 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a není je proto třeba výslovně ve smlouvě uvádět.

37)

Dotaz:

„Jízdní řády - proces schvalování

Žádáme u upřesnění lhůt týkající se procesu předkládání a schvalování jízdních řádů a turnusů.

V zadávací dokumentaci je toto popsáno:

V příloze 3 Návrhu Smlouvy (Technické a provozní standardy IDS JMK) v části V, bodě 4.4.1. Povinnosti dopravce „Nejpozději 5 pracovních dnů po dodání nového jízdního řádu od KORDIS je dopravce povinen předat KORDIS vzorové oběhy vozů (též: turnusy, služby vozidla - dále služby vozidla).

Žádáme o upřesnění, co se myslí „dodáním nového jízdního řádu“? Jsou to jízdní řády v podobě nahratelné do CIS JŘ nebo v podobě služebního (inverzního) jízdního řádu?

V Návrhu smlouvy v bodě 6.2 Jízdní řády je uvedeno: „Jízdní řád platný v den Zahájení provozu bude s dostatečným předstihem oznámen Dopravci, který se zavazuje nejpozději následující pracovní den po oznámení Jízdního řádu jej předložit ke schválení Dopravnímu úřadu nebo v případě, že se bude jednat o linku mezinárodní autobusové dopravy, předložit příslušnému orgánu žádost o změnu povolení k provozování linky mezinárodní autobusové dopravy spočívající ve změně Jízdního řádu.“

Chtěli bychom upozornit Zadavatele, že s ohledem na platnou legislativu, zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě v platném znění, konkrétně jeho prováděcí vyhlášku č. 122/2014 Sb. o jízdních

řádech veřejné linkové dopravy, platí ustanovení § 6 této vyhlášky, dle kterého je dopravce povinen předložit jízdní řád ke schválení nejpozději 15 dnů před začátkem jeho platnosti. Bohužel stávající zkušenosti dopravců v IDS JMK jsou takové, že linky především v okolí Brna s návaznostmi na linky MHD Brno, případně přímo tvořené DPMB, jsou uzavírány a dopravcům předávány ve lhůtách neumožňujících výše uvedenou zákonnou lhůtu dodržet. Často není ani reálné včas připravit a předat vzorové oběhy vozidel KORDISu před platností nových jízdních řádů! Požadujeme tedy, aby bod 6. Jízdní řády v Návrhu smlouvy byl dopracován a doplněn o takové termíny, které zajistí pro obě smluvní strany dodržení platné legislativy, týkající se schvalování jízdních řádů.

U jízdních řádů mezinárodních linek, které mají být v rámci některých částí zakázky provozovány, musí dopravce žádat o udělení povolení k provozu a o následné změny jízdního řádu na MDČR, které si vyžaduje souhlas a posouzení zahraničního povolovacího orgánu. Proces udělení povolení a schválení jízdního řádu tak může být výrazně delší než u linky vnitrostátní. Bude schopen zadavatel vždy dodat podklady ke schválení v dostatečném předstihu?

Zahraniční povolovací orgán může mezi podmínkami k provozu uvést takové, které mohou být v rozporu s požadavky zadavatele na technické parametry provozovaných vozidel. Bude následně zadavatel respektovat případné specifické podmínky uvedené v povolení k provozu mezinárodní linky?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že zadavatel bude dodávat podklady ke schválení v dostatečném předstihu. Co se týče dodání turnusů vozidel KORDIS nejpozději do pěti pracovních dní od dodání jízdního řádu, tak pojmem jízdní řád se v tomto případě rozumí jízdní řád nahratelný na CIS JŘ.

Zadavatel uvádí, že v praxi nastávají případy, kdy nelze dodržet podmínku předložení jízdního řádu ke schválení nejpozději 15 dnů před začátkem jeho platnosti. Jedná se zejména o případy silničních uzavírek nebo výluk, které bývají KORDIS oznámeny méně než 15 dnů před zahájením, kdy časově nelze ze strany KORDIS připravit změnu dopravního řešení, a tedy jízdní řády dříve, než 15 dnů před zahájením výluky nebo uzavírky. Dále se jedná o různé mimořádné události v dopravě (havárie, vyšší moc apod.). Zadavatel uvádí, že ve výše uvedených případech není možné danou zákonnou lhůtu dodržet a dopravce za překročení této lhůty není nijak sankcionován.

V případě, že zahraniční povolovací orgán bude mít specifické podmínky pro udělení provozu mezinárodní linky, které by byly dokonce v rozporu s požadavky zadavatele, bude se zadavatel snažit hledat kompromisní řešení se zahraničním povolovacím orgánem, aby pokud možno došlo k vzájemnému souladu podmínek zadavatele i zahraničního povolovacího orgánu.

Dotaz:

„Místo pro kočárky

Zadavatel v Technických a provozních standardech popisuje, jak má být vozidlo (autobus) uzpůsoben pro přepravu kočárků a invalidních vozíků. Jedná se o tyto body TPS:

Bod 3.6. (4.6. a 5.6.) Dveře vozidla - zde je uvedeno, že „U všech vozidel se v blízkosti jedné dveří musí nacházet spojitý prostor o velikosti minimálně 1200 x 1600 mm určený pro umístění zavazadel, delší strana musí být rovnoběžná s delší stranou vozidla. Tento prostor musí být ve výši podlahy, nesmí být přerušen schody nebo výstupky. Ve vozidle se nevyžaduje vyhrazení místa pro přepravu dětských kočárků, dopravce je však povinen zajistit, aby bylo možné ve výše uvedeném spojitém prostoru v každém vozidle přepravit minimálně 2 kočárky, každý o rozměrech minimálně 1200 x 600 mm.

Za tímto účelem může být spojitý prostor v souladu s platnou legislativou vybaven loketními a zádočnými opěrkami pro upevnění kočárku. Pod pojmem spojitý prostor se rozumí i rozdělení spojitého prostoru do dvou stran vozidla (naproti dveřím a přede dveřmi), spojitost je zajištěna uličkou. Případné loketní opěrky musí být sklopné. Pro nástup s kočárkem do vozidla se zvýšenou podlahou je povolena instalace nástupní rampy pro kočárek, takové vozidlo však nesplňuje doplňkový standard „N“ a nesmí být označeno symbolem bezbariérového vozidla.

Ve vozidle musí být v souladu s platnou legislativou vyznačena místa pro osoby se zhoršenou schopností pohybu nebo orientace. V dopravním prostředku upraveném pro přepravu cestujících na invalidním vozíku musí být tyto prostory volné a v souladu s platnou legislativou odpovídajícím způsobem vybavené a vyznačené. V případě, že se invalidní vozík nepřepravuje, nesmí boční opěrka pro úchyt vozíku zasahovat do prostoru pro cestující, musí být sklopitelná.“

Bod 3.7. (4.7. a 5.7.) Signalizační zařízení uvnitř vozidla - zde je uvedeno, že „Všechna vozidla musí být vybavena signalizačním zařízením umožňujícím informovat řidiče o výstupu hůře pohyblivého občana, cestujícího s kočárkem apod.“

Bod 3.11. (4.11. a 5.11.) Informační piktogramy - zde je uvedeno, že „Každé vozidlo musí být vybaveno následujícími jednotnými piktogramy:

Symbody na vnější straně vozidla:

- *dveře určené pro nástup s kočárkem;*
- *dveře určené pro nástup osob na vozíčku nebo hůře pohyblivých osob (u nízkopodlažních vozidel);* Symbody uvnitř vozidla:
- *plocha pro kočárek;*
- *tlačítko pro výsuv plošiny pro vozíček a kočárek (u vozidel s výsuvnou plošinou);*

K výše popsanému textu v Technických a provozních standardech máme následující připomínky:

zadavatel požaduje ve všech autobusech, tedy i aktuálně provozovaných a certifikovaných v systému IDS JMK, prostor velikosti 1200x1600 mm. Tento požadavek považujeme pro stávající dopravce v IDS JMK za diskriminační, neboť cca 2/3 stávajícího vozového parku tuto podmínku NESPLŇUJÍ ! Obvyklá plocha, která je určena pro umístění dětského kočárku je 1300 x 750 mm, tak aby tento prostor nezasahoval do uličky. Znamená to, že okamžikem spuštění by stávající dopravci byly nuceni většinu vozidel odstavit mimo provoz a vznikla by jim významná majetková újma. Zároveň by tímto kritériem byly zvýhodněni uchazeči (doprovci), kteří nyní v systému IDS JMK žádné autobusy nemají a kupovali by autobusy nové.

Domníváme se, že výše uvedené parametry TPS zadavatel vůbec nekonzultoval s výrobcí autobusů, neboť požadavky jsou v rozporu s aktuálně platnou legislativou a homologačními předpisy, které výrobci autobusů musí respektovat. Homologační předpisy pro autobusy, které mají mít prostor pro vozíček nebo kočárek jsou poměrně jednoznačné. Zadavatel by měl jasně a jednoznačně deklarovat, zda požaduje nebo nepožaduje přepravu kočárků a také určit kolik kočárků (nebo vozíků) zároveň by měl autobus přepravit. S ohledem na to, by pak měl definovat v souladu s platnou legislativou nutné označení vozidel. Naše připomínka spočívá v tom, že pokud by měl dopravce plnit definované TPS, tak jsou v rozporu s legislativním rámcem pro homologaci autobusů. Zadavatel v bodech 3.7. a 3.11 požaduje vybavit autobusy signalizačními tlačítky a označit je příslušnými piktogramy, ale v bodě 3.6 uvádí, že „Ve vozidle se nevyžaduje vyhrazení místa pro přepravu dětských kočárků, ...“.

Dále je rozpor v bodě 3.6 (4.6 a 5.6) ve větě „Ve vozidle se nevyžaduje vyhrazení místa pro přepravu dětských kočárků, dopravce je však povinen zajistit, aby bylo možné ve výše uvedeném spojitém prostoru v každém vozidle přepravit minimálně 2 kočárky,....“. Dle legislativy musí splňovat prostor pro přepravu kočárku jasně definované parametry a v případě, že by došlo např. k dopravní nehodě, při které dojde k poranění např. dítěte v kočárku, které bylo přepravováno na místě, které nesplňuje parametry dané legislativou, pak veškerá škoda bude přenesena na provozovatele vozidla. Předpokládáme, že by dopravce neuspěl v případě soudního sporu s argumenty standardů KORDIS. Žádáme proto zadavatele, aby upravil požadavek na přepravu minimálně dvou kočárků tak, aby to bylo v souladu s platnou legislativou.

Domníváme se, že není možné definovat tato ustanovení, související s bezbariérovostí vozidel a s ohledem na cestující s omezenou schopností pohybu, tak nejednoznačným a také diskriminačním způsobem. Požadujeme zásadní úpravu těchto podmínek, a to ve spolupráci s výrobcí autobusů.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že připravuje změnu zadávacích podmínek, jimiž bude tato problematika řešena.

Co se týče označení místa pro přepravu kočárku, zadavatel vyznačení tohoto místa nepožaduje. Zadavatel ovšem dopravci nebrání, aby toto vyznačení ve vozidle provedl.

Zadavatel požaduje, aby bylo v autobusu možné přepravovat minimálně 2 kočárky, přičemž je na dopravci, jak tento požadavek splní.

Zadavatel závěrem uvádí, že dotčené požadavky zadavatele byly konzultovány s výrobcí vozidel.

39)

Dotaz:

„Technické a provozní standardy je v bodu 3.21, 4.21, 5.21 uvedeno:

V příloze č. 3: Technické a provozní standardy je v bodu 3.13, 4.13, 5.13

Klimatická a světelná pohoda vozidel

Dopravce, který uzavřel Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě na základě zadávacího či nabídkového řízení zahájeného po 1.1.2020 či přímým zadáním po 1.1.2020 je povinen zajistit, aby všechna Vozidla zařazovaná do provozu po uzavření Smlouvy, splňovala Doplnkový standard ?A? dle oddílu III. článku 6.6 a byla vybavena tónovanými bočními skly s dvojitým zasklením. Dále musí být tato vozidla vybavena na teplotě motoru nezávislým topením.

Potencionální uchazeč si dovoluje informovat zadavatele, že použití dvojitého zasklení znamená navýšení hmotnosti autobusu o cca. 200 kg oproti jednoduchému zasklení, což se negativně promítne do zvýšené spotřeby autobusu a současně navýšené nákupní ceny autobusu. Z hlediska komfortu cestujících požaduje zadavatel vybavení autobusů celovozidlovou klimatizací s definovaným výkonem, která zabezpečí udržení teploty interiéru v definovaném rozpětí. Vzhledem k tomu, že účinnosti současných klimatizací jsou na vysoké úrovni efektivity a vzhledem k tomu, že dvojitě zasklení zvyšuje jak pořizovací cenu autobusu, tak i jeho provozní náklady, žádáme zadavatele o přehodnocení požadavku na dvojitě zasklení. V případě potřeby je možné nad rámec standardního tónování skel doplnit zasklení např. antivandal fólií, která nad rámec ochranné funkce rovněž pohlcuje sluneční záření.

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dvojitě zasklení přispěje k výraznému zvýšení teplotního komfortu cestujících jak v letním období, tak v zimě. Tuto funkci tónování skel dostatečně nesplní.

Zadavatel proto na zadávacích podmínkách trvá.

40)

Dotaz:

„Pro výběrovou skupinu č. 8 zadávacího řízení je stanoveno v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK08 možnost zajistit bezplatné sociální zázemí pro řidiče v lokalitě Moravský Krumlov, aut. stanice.

Rádi bychom upozornili na fakt, že v této výběrové skupině není ani jediný spoj vedený přes zastávku Moravský Krumlov, aut. st. Zajištění bezplatného sociálního zázemí v této lokalitě by tak výherce této skupiny realizoval (pokud jej ve VŘ přislíbí) pouze pro řidiče cizího dopravce než pro své vlastní. Současně chceme podotknout, že údržba tohoto zázemí by nebyla ekonomicky efektivní z důvodu vzdálenosti Moravského Krumlova od centra výskytu linek této výběrové skupiny.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že lokalita bezplatného sociálního zázemí Moravský Krumlov, aut. st. byla do skupiny č.8 umístěna omylem a měla by být přesunuta do jiné skupiny výběrového řízení.

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. To, zda je či není daná lokalita obsluhovaná příslušnou výběrovou skupinou, není pro stanovení požadavku pro umístění sociálního zázemí pro řidiče relevantní. Sociální zázemí pro řidiče jsou určena pro všechny řidiče zajišťující dopravu v rámci IDS JMK bez ohledu na jejich zaměstnavatele. Poskytování této služby je pouze volitelné, dodavatel nemusí tuto službu nabídnout.

Zadavatel při výběru lokalit posuzoval také to, aby se nejednalo o konečné zastávky stávajících dopravců, kde jsou již sociální zázemí vybudovaná.

Není úkolem zadavatele suplovat vytváření pracovních podmínek zaměstnancům místo zaměstnavatele. Stanovením tohoto podkritéria hodnocení mohou být lépe bodově hodnoceni dopravci, kteří vytváří lepší pracovní podmínky řidičům IDS JMK a tím přispívají k jejich větší spokojenosti, což se nepochybně promítne do jejich přístupu k práci a tím i v kvalitě poskytované služby.

41)

Dotaz:

„Pro výběrovou skupinu č. 7 zadávacího řízení je stanoveno v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK 08 možnost zajistit bezplatné sociální zázemí pro řidiče v lokalitě Ivančice, náměstí.

Rádi bychom upozornili na fakt, že v této výběrové skupině je celkem 240 spojů (v součtu za prázdniny, mimo prázdniny, víkendy apod.) a přes zastávku Ivančice náměstí jede pouze 12 spojů. Většina z těchto 12-ti spojů nemá v zastávce Ivančice náměstí pauzu delší než 6 minut, takže řidič ani nemá možnost toto sociální zázemí využít. Objektivně může sociální zázemí využít pouze 1 autobus z 10 autobusů této VS.

Zajištění bezplatného sociálního zázemí v této lokalitě by tak výherce této skupiny realizoval (pokud jej ve VŘ přislíbí) téměř výhradně pro řidiče cizího dopravce než pro své vlastní. Současně chceme podotknout, že údržba tohoto zázemí by nebyla ekonomicky efektivní z důvodu vzdálenosti Ivančic od centra výskytu linek této výběrové skupiny.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že lokalita bezplatného sociálního zázemí Ivančice náměstí byla do skupiny č.7 umístěna omylem a měla by být přesunuta do jiné skupiny výběrového řízení.

Na základě těchto výše uvedených prvních dvou otázek žádáme zadavatele o komplexní posouzení umístění bezplatného sociálního zázemí ve všech výběrových skupinách tak, aby odpovídalo realitě a bylo umístěno ve skupině, kde jej mají možnost využít primárně řidiči jezdící ve shodné výběrové skupině, tj. řidiči výherce dané skupiny.

Obecně se však domníváme, že předmětem tohoto výběrového řízení má být výběr dopravců, kteří budou zabezpečovat základní dopravní obslužnost v rámci IDS JMK a nikoliv, aby cílem bylo najít provozovatele veřejných toalet.

Je faktem, že jakékoliv řešení tohoto kritéria PK08 ve venkovním prostředí vyžaduje součinnost, povolení a shodu s obecním/městským zastupitelstvem, na které nemá dopravce žádný vliv a v případě zamítavého stanoviska bude mít dopravce málo jiných možností i ve vztahu k limitu 150m od dopravního uzlu. Navíc při budoucí změně dopravce dojde ke zrušení takto pracně vybudovaného sociálního zázemí pro řidiče, se kterým plně souhlasíme a domníváme se, že je potřebné. Pokud by sociální zázemí (toalety) zajišťoval sám zadavatel, který jediný má možnost motivovat ke spolupráci obecní/městské představitele, pak by zbudování tohoto sociálního zázemí mělo smysl, trvalý charakter a plnilo by správně funkci, se kterou bylo vybudováno. Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby kritérium PK08 bylo ze zadávací dokumentace zcela odstraněno a zajištěno zadavatelem podle jeho možností.

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. To, zda je či není daná lokalita obsluhovaná příslušnou výběrovou skupinou, není pro stanovení požadavku pro umístění sociálního zázemí pro řidiče relevantní. Sociální zázemí pro řidiče jsou určena pro všechny řidiče zajišťující dopravu v rámci IDS JMK bez ohledu na jejich zaměstnavatele. Poskytování této služby je pouze volitelné, dodavatel nemusí tuto službu nabídnout.

Zadavatel při výběru lokalit posuzoval také to, aby se nejednalo o konečné zastávky stávajících dopravců, kde jsou již sociální zázemí vybudovaná.

Není úkolem zadavatele suplovat vytváření pracovních podmínek zaměstnancům místo zaměstnavatele. Stanovením tohoto podkritéria hodnocení mohou být lépe bodově hodnoceni dopravci, kteří vytváří lepší pracovní podmínky řidičům IDS JMK a tím přispívají k jejich větší spokojenosti, což se nepochybně promítne do jejich přístupu k práci a tím i v kvalitě poskytované služby.

42)

Dotaz:

„V příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek je patrná snaha zadavatele při sestavování veřejné zakázky umožnit dopravcům použití starších vozidel na počátku smlouvy bez nutnosti složitě je dovybavovat (možná jako náhrada za současnou vypovězenou a tudíž zkrácenou zakázku), protože některá kritéria kvality jsou konstruována benevolentněji a je možné je splnit během prvního nebo druhého roku po zahájení provozu.

Aby tento námi tušený záměr mohl být zcela naplněn, domníváme se, že by bylo vhodné umožnit splnění kritéria kvality PK04 (podíl vozidel se samostatnými 2 LCD panely) rovněž nejpozději do 2 let od počátku realizace smlouvy. Troufáme si odhadnout, že 2 LCD nemá v současné době v autobusech žádný z dopravců a znamenalo by to pro všechny nemalé investice do současných dosluhujících vozidel. Náš názor myslím podporuje i fakt, že téměř každý subjekt v české ekonomice byl nějakým způsobem zasažen současnou ekonomickou krizí související s Covid-19, výrobce vybavení do autobusů nevyjímaje.“

Odpověď:

Zadavatel na zadávacích podmínkách trvá. Od podpisu smlouvy do doby zahájení provozu mají dopravci dostatečný časový prostor pro instalaci druhého LCD panelu. Pokud se tazatel domnívá, že je pro něj toto kritérium nesplnitelné, není povinen samostatně dva LCD panely nabídnout, neboť se nejedná o podmínku účasti v zadávacím řízení, ale o podkritérium hodnocení.

43)

Dotaz:

„Chtěli bychom požádat o potvrzení, že v příloze č. 7 Pravidla pro hodnocení nabídek v podkritériu kvality PK06 a PK07 chápeme správně větu „ve druhém roce provozu a dalších letech provozu“ jako možnost splnit toto kritérium kdykoliv v průběhu druhého roku po počátku realizace smlouvy a nejpozději do konce druhého roku (tj. do 730 dnů) od počátku realizace smlouvy. Rozhodující je datum počátku realizace smlouvy, nikoliv datum podpisu smlouvy a pojmem rok se v tomto kontextu nemyslí kalendářní rok, ale 365 dní.

Pro ilustraci příklad: Pokud bude datum podpisu smlouvy 1.4.2021 a termín realizace od 1.5.2021, pak výše uvedené kritérium je třeba splnit do 1.5.2023?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravce má uvedenou povinnost plnit po celou dobu trvání druhé roku provozu.

V době od 1. do 365. dne od zahájení provozu platí pravidla pro první rok provozu. Od 366. dne od zahájení provozu platí pravidla pro druhý rok a další roky. Výklad tazatele by znamenal, že pro období od začátku druhého roku provozu do jeho konce by už neplatila pravidla pro první rok provozu, a zároveň by neplatila pravidla pro druhý rok provozu, což by bylo absurdní.

Pro vyloučení všech pochybností zadavatel na příkladu tazatele uvádí následující: Pokud bude datum podpisu smlouvy 01.04.2021 a termín zahájení provozu od 01.05.2021, pak výše uvedené dílčí hodnotící podkritérium je třeba plnit od 01.05.2022 včetně.

44)

Dotaz:

„Chtěli bychom se zeptat, zda v případě využití nyní používaných autobusů certifikovaných pro současnou zakázku dopravní obslužnosti v rámci IDS JMK, bude nutná opakovaná certifikace vozidla pro nové výběrové řízení nebo bude uznána současná certifikace v případě, že vozidlo vyhovuje nabídce uchazeče.“

Odpověď:

Pokud bude dopravce pro účely plnění veřejné zakázky využívat vozidla certifikovaná podle stávajících Technických a provozních standardů, nesplňuje certifikace požadavky Technických a provozních standardů, které jsou součástí zadávací dokumentace na veřejnou zakázku. Vozidla tak budou muset být podrobena recertifikaci podle Technických a provozních standardů, které jsou součástí zadávací dokumentace na veřejnou zakázku.

45)

Dotaz:

„V příloze č.2 dokumentace zadávacího řízení - Kvalifikační dokumentace je v odst. 2.1 písm. B uvedeno, že nezpůsobilým subjektem je dodavatel, který má v České republice nebo zemi svého sídla v evidenci daní zachycen splatný daňový nedoplatek. Prokázání splnění tohoto bodu se dokládá dle odst. 2.4. písm. B potvrzením finančního úřadu.“

Dále je zde však uvedeno čestné prohlášení ve vztahu ke spotřební dani (odst. 2.4 písm. C), které se odkazuje na stejný odst. 2.1 písm. B., ve kterém ale není uvedeno ustanovení o spotřební dani.

Žádáme proto o vysvětlení tohoto nesouladu a případné doplnění odst. 2.1 písm. B o povinnost dokládat neexistenci nedoplatku na spotřební dani.

Chápeme tedy správně, že součástí přihlášky do výběrového řízení by mělo být, jak potvrzení finančního úřadu, tak čestné prohlášení ve vztahu ke spotřební dani?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se jedná o požadavek stanovený v souladu s § 74 odst. 1 písm. b) zákona a § 75 odst. 1 písm. b) a c) zákona.

Dodavatel k prokázání základní způsobilosti podle § 74 odst. 1 písm. b) zákona musí v souladu s § 75 odst. 1 písm. b) zákona předložit potvrzení příslušného finančního úřadu a současně v souladu s § 75 odst. 1 písm. c) zákona předložit čestné prohlášení týkající se neexistence splatného daňového nedoplatku ve vztahu ke spotřební dani. Potvrzení příslušného finančního úřadu nezahrnuje potvrzení o neexistenci splatného daňového nedoplatku na spotřební dani.

Dodavatel tedy chápe správně, že součástí nabídky do zadávacího řízení na veřejnou zakázku je jak potvrzení příslušného finančního úřadu, tak čestného prohlášení ke spotřební dani.

46)

Dotaz:

„V dodatečných informacích č. 5 u odpovědi na otázku č.4 zadavatel v první větě své odpovědi uvádí, že je vlastníkem označnicků. Z dalšího vysvětlení chápeme, že tím má na mysli, že je vlastníkem pouze značky označnicku („hlavy“), která je tvořena obdélníkovou značkou. Ostatní části jako je stojan, základací patka a nosič jízdních řádů je ve vlastnictví současného dopravce, který je také správcem označnicku.

Rádi bychom obdrželi potvrzení, že zadavatel jako vlastník „hlavy“ označnicku bude tuto značku spravovat, tj. udržovat polep v aktuálním a dobrém stavu a v případě nutnosti změny např. velikosti značky z důvodu změny jízdních tras linek tuto vymění na svoje náklady, a ne k tíži dopravce.“

Odpověď:

Zadavatel v žádném z dokumentů neuvedl, že je vlastníkem „hlavy“ označnicku. Zadavatel tímto sděluje, že údržbu hlavy označnicku zajišťovat nebude. Povinností správce označnicku bude naopak zajistit sám nebo prostřednictvím správce komunikace, aby byla hlava v řádném a požadovaném stavu. V opačném případě bude povinen vybavit zastávku alternativním řešením ve formě informačního stojanu.

Dotaz:

„V části 6. Společná ustanovení ke kvalifikaci je uvedeno v oddíle „Prokázání kvalifikace prostřednictvím jiných osob“ :

„6.3 Dodavatel může prokázat určitou část ekonomické kvalifikace, technické kvalifikace nebo profesní způsobilosti s výjimkou kritéria podle § 77 odst. 1 zákona požadované zadavatelem prostřednictvím jiných osob. Dodavatel je v takovém případě povinen zadavateli předložit:

- a) doklady prokazující splnění profesní způsobilosti podle § 77 odst. 1 zákona jinou osobou,*
- b) doklady prokazující splnění chybějící části kvalifikace prostřednictvím jiné osoby,*
- c) doklady o splnění základní způsobilosti podle § 74 zákona jinou osobou a*
- d) písemný závazek jiné osoby k poskytnutí plnění určeného k plnění veřejné zakázky nebo k poskytnutí věcí nebo práv, s nimiž bude dodavatel oprávněn disponovat v rámci plnění veřejné zakázky, a to alespoň v rozsahu, v jakém jiná osoba prokázala kvalifikaci za dodavatele.*

6.4 Má se za to, že požadavek podle odst. 6.3 písm. d) kvalifikační dokumentace je splněn, pokud obsahem písemného závazku jiné osoby je společná a nerozdílná odpovědnost této osoby za plnění veřejné zakázky společně s dodavatelem. Prokazuje-li však dodavatel prostřednictvím jiné osoby kvalifikaci a předkládá doklady podle § 79 odst. 2 písm. a), b) nebo d) zákona vztahující se k takové osobě, musí dokument podle odst. 6.3 písm. d) kvalifikační dokumentace obsahovat závazek, že jiná osoba bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje.“

Znamená toto ustanovení, že dodavatel v případě, že prokáže splnění technické kvalifikace prostřednictvím jiné osoby, musí po celou dobu plnění zakázky využívat služeb této jiné osoby, i když bude již od samého počátku nebo později schopen plnit zakázku vlastními silami ?

Pokud ano, jaký podíl musí mít plnění této jiné osoby z celkového rozsahu zakázky? Musí být tento podíl po celou dobu plnění zakázky beze změny a jakým způsobem se bude hodnotit jeho splnění?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že podíl plnění dodavatelem a prostřednictvím třetí osoby se bude posuzovat v souladu s odst. 11.4 návrhu smlouvy následovně: **„Dopravce je oprávněn poskytovat služby dle této Smlouvy též prostřednictvím poddodavatelů. Za plnění povinností prostřednictvím poddodavatele však odpovídá stejně, jako by služby podle této Smlouvy poskytoval sám. Dopravce je povinen převážnou část služeb dle této Smlouvy (podle počtu kilometrů) poskytovat sám.“**

Zadavatel dále k výše uvedenému dotazu uvádí, že tazatel ocitoval část zadávací dokumentace, která vychází z úpravy dané zákonem v jeho § 83. Dotaz tazatele se vztahuje k výkladu tohoto zákonného ustanovení.

Zadavatel uvádí, že na základě vysvětlení zadávací dokumentace je zadavatel oprávněn poskytovat dodavatelům informace týkající se výkladu zadávací dokumentace, nikoli však výkladu zákona. Zadavatel není oprávněn prostřednictvím vysvětlení zadávací dokumentace dodavatelům poskytovat právní poradenství týkající se zadávacího řízení na veřejnou zakázku nebo následné realizace plnění veřejné zakázky.

Z výše uvedeného důvodu není zadavatel oprávněn na dotaz č. 47) nad rámec výše uvedeného odpovídat.

48)

Dotaz:

„V čl. 5.5. (str. 7) zadávací dokumentace je uvedeno, že „Pokud dokumentace zadávacího řízení nestanoví jinak, je dodavatel povinen předložit požadované dokumenty či doklady pro každou část veřejné zakázky, na kterou podává nabídku, zvlášť.“

Máme dotaz k podání nabídky v případě, že dodavatel podává nabídku na více částí veřejné zakázky. V textu zadávací dokumentace a všech jejích přílohách jsme nikde nenalezli jednoznačné ustanovení, že níže uvedené dokumenty či doklady mohou být podány společně ke všem částem veřejné zakázky, na kterou dodavatel podává nabídku:

- Krycí list nabídky,
- Doklad o složení jistoty,
- Seznam poddodavatelů, popř. čestné prohlášení o tom, že dodavateli nejsou známi poddodavatelé.

Předpokládáme, že doklady prokazující splnění kvalifikace (např. souhrnné čestné prohlášení o kvalifikaci ve smyslu ust. § 86 odst. 2 zákona, popř. jiné doklady ke kvalifikaci) a čestné prohlášení o akceptaci návrhu smlouvy se předkládají v jednom vyhotovení, a to i v případě, kdy dodavatel podává nabídku do více částí veřejné zakázky, protože tyto doklady jsou stejné pro všechny části veřejné zakázky. Je tomu tak?

Náležitosti krycího listu jsou uvedeny v čl. 20.10 zadávací dokumentace a v příloze č. 1 dokumentace zadávacího řízení - předloha krycího listu nabídky. Pokud jde o krycí list, musí být předložen v tolika vyhotoveních, do kolika částí veřejné zakázky podává dodavatel nabídku, s tím, že v krycím listu by byl uveden vždy jen číselný údaj o jedné části veřejné zakázky v kolonce „Část veřejné zakázky, do které je nabídka podávána“ (tj. např. „Část č.: 1“), nebo se předkládá v jednom vyhotovení pro všechny části veřejné zakázky a v kolonce „Část veřejné zakázky, do které je nabídka podávána“ je uvedeno např. „Část č. 1,2,3,4“).

Pokud jde o doklad o složení jistoty ve formě bankovní záruky (záruční listina), předkládá se pro každou část samostatně, s uvedením čísla části zakázky a příslušné částky, nebo je možno podat jeden doklad o složení jistoty ve formě bankovní záruky (záruční listina), kde budou uvedeny všechny části, do kterých je nabídka podávána, včetně příslušných částek za každou část?

Pokud jde o seznam poddodavatelů, popř. čestné prohlášení o tom, že dodavateli nejsou známi poddodavatelé, podává se v případě, že dodavatel podává nabídku do více částí veřejné zakázky a nejsou mu známi žádní poddodavatelé do žádné části veřejné zakázky, toto čestné prohlášení v jednom vyhotovení s uvedením všech částí, do kterých podává nabídku (viz. str. 2 Přílohy č. 12 dokumentace zadávacího řízení - předloha seznam poddodavatelů, tj. bude doplněno např. „1,2,3,4“), nebo se tento dokument předkládá v takovém počtu, do kolika částí veřejné zakázky podává dodavatel nabídku, s uvedením vždy jedné části veřejné zakázky (viz. str. 2 Přílohy č. 12 dokumentace zadávacího řízení - předloha seznam poddodavatelů, tj. bude doplněno např. „1“).

V případě, že na plnění určitých částí veřejné zakázky, do kterých podává dodavatel nabídku, se bude podílet poddodavatel, podá za každou tuto část seznam poddodavatelů dodavatel samostatně?

V případě, že na plnění určitých částí veřejné zakázky, do kterých podává dodavatel nabídku, se bude podílet poddodavatel, a na plnění ostatních částí veřejné zakázky se poddodavatel podílet nebude a dodavateli nebude žádný poddodavatel znám, kolik dokumentů a v jaké struktuře bude dodavatel předkládat?“

Odpověď:

Zadavatel předně k výše uvedenému dotazu uvádí, že bude-li dodavatel podávat nabídku do více částí veřejné zakázky, podává prostřednictvím elektronického nástroje jednu nabídku (jeden souhrnný dokument, nebo více dokumentů zkomprimovaných např. do formátu *.zip, *.rar apod.). Elektronický nástroj v případě jedné veřejné zakázky rozdělné na části neumožňuje podat více nabídek (každou samostatně pro konkrétní část veřejné zakázky), tj. úkon „Podat nabídku“ lze provést pouze jednou, přičemž dodavatel na tomto místě označí ty části veřejné zakázky, do nichž nabídku podává.

Zadavatel uvádí, že je na dodavateli, zda v rámci jedné nabídky předloží více dokumentů, z nichž každý bude obsahovat krycí list s uvedením konkrétní části veřejné zakázky a příslušné dokumenty pro danou konkrétní část, potažmo pokud v rámci jednoho dokumentu pro přehlednost oddělí jednotlivé části veřejné zakázky krycími listy, v nichž bude uvedena jedna konkrétní část veřejné zakázky a za nimiž budou následovat jednotlivé dokumenty pro předmětnou část veřejné zakázky; nebo zda v rámci nabídky předloží jeden dokument, na jehož jednom krycím listu budou uvedeny všechny části veřejné zakázky, do nichž dodavatel podává nabídku.

Zadavatel dále uvádí, že doklady prokazující splnění kvalifikace i čestné prohlášení o akceptaci návrhu smlouvy, předkládá dodavatel v jednom vyhotovení, neboť jsou tyto dokumenty pro všechny části veřejné zakázky shodné. Zadavatel ovšem nevylučuje, aby dodavatel (jak již bylo

uvedeno výše) předložil v rámci nabídky více samostatných souborů a v každém z nich tyto doklady předložil samostatně ke každé části veřejné zakázky, do níž bude podávat nabídku.

K dotazu týkajícímu se záruční listiny zadavatel uvádí, že při poskytnutí jistoty formou bankovní záruky nebo pojištění záruky je dodavatel povinen předložit pro každou část veřejné zakázky, na kterou podává nabídku, samostatnou listinu vystavenou pouze pro danou část veřejné zakázky a na částku jistoty stanovenou pro takovou část veřejné zakázky. Pro vyloučení jakýchkoli pochybností zadavatel tuto informaci výslovně upravil v dokumentaci zadávacího řízení. Takto upravená dokumentace zadávacího řízení je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

K seznamu poddodavatelů zadavatel uvádí, že tento předkládá v souladu s odst. 5.5 dokumentace zadávacího řízení zvlášť pro každou část veřejné zakázky, do které podává nabídku, neboť pro každou část veřejné zakázky může dodavatel využívat jiných poddodavatelů, nebo naopak poddodavatele nevyužívat. Pro tyto účely obsahuje vzorový dokument s názvem „22_ZD_Priloha_12_Predloha seznamu poddodavatelů“ prostor pro doplnění konkrétní části veřejné zakázky, pro kterou dodavatel seznam poddodavatelů předkládá. Pokud by však dodavatel ani v jedné z částí, na něž podává nabídku, neměl v úmyslu využít poddodavatele, je dodavatel oprávněn předložit jeden souhrnný seznam poddodavatelů, případně je dodavatel oprávněn vzor seznamu poddodavatelů oprávněn upravit tak, aby se jednalo sice o jeden soubor, ale byly v něm uvedeny samostatně jednotlivé části veřejné zakázky apod. Zadavatel v této souvislosti pro úplnost uvádí, že předložený vzor seznamu poddodavatelů je pouze doporučený, nikoli závazný.

49)

Dotaz:

„Zadavatel v bodě 21.9 dokumentace zadávacího řízení (pořadové číslo dokumentu č. 01) uvádí: "Zadavatel v souladu s § 104 zákona požaduje, aby vybraný dodavatel před podpisem smlouvy předal zadavateli originál bankovní záruky dle návrhu smlouvy."

V čl. 13.1 návrhu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě (Příloha č. 3 - pořadové číslo dokumentu 05) zadavatel uvádí, že neodvolatelnou a nepodmíněnou bankovní záruku splatnou na první požádání (dále jen "Bankovní záruka") bude Dopravcem předložena Objednateli ve lhůtě 10 pracovních dní od uzavření této Smlouvy.

Žádáme o vysvětlení těchto ustanovení, kdy tedy dopravce předkládá objednateli originál bankovní záruky."

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že vybraný dodavatel bude povinen v souladu s bodem 21.9 dokumentace zadávacího řízení předložit originál bankovní záruky podle § 104 zákona před podpisem smlouvy. Splněním povinnosti v souladu s odst. 21.9 dokumentace zadávacího řízení dojde současně

ke splnění povinnosti stanovení v odst. 13.1 návrhu smlouvy. Zadavatel však pro vyloučení všech pochybností upravil znění odst. 13.1 návrhu smlouvy. Takto změněný návrh smlouvy je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

Zadavatel dále pro vyloučení jakýchkoli pochybností uvádí, že odst. 21.9 dokumentace zadávacího řízení odkazuje na návrh smlouvy, který ve svém čl. 13 požaduje, aby dopravce objednateli předložil bankovní záruku nebo pojištění záruk. Zadavatel uvádí, že další požadavky na bankovní záruku podle čl. 13 návrhu smlouvy se aplikují shodně při jejím poskytnutí zadavateli v souladu s § 104 zákona před podpisem smlouvy. Zadavatel taktéž uvádí, že se jedná o záruku za plnění veřejné zakázky, proto nemusí být originál bankovní záruky v elektronické podobě.

50)

Dotaz:

„V Technických a provozních standardech (Příloha č. 3 návrhu smlouvy, pořadové číslo dokumentu 08) v čl. 4.13 zadavatel uvádí: "Dopravce, který uzavřel Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě na základě zadávacího či nabídkového řízení zahájeného po 1.1.2020 či přímým zadáním po 1.1.2020 je povinen zajistit, aby všechna Vozidla zařazovaná do provozu po uzavření Smlouvy splňovala Doplnkový standard "A" dle oddílu III. článku 6.6 a byla vybavena tónovanými bočními skly s dvojitým zasklením."

V čl. 6.6 tohoto dokumentu "Doplnkový standard "A" - klimatizace" je uvedeno, že vozidla provozovaná ve spojích v tomto standardu zařazená do provozu před uzavřením této smlouvy musí být vybavena aktivní klimatizací s určitými parametry. Dále jsou uvedeny požadavky na vozidla zařazovaná do provozu po uzavření Smlouvy.

Požadujeme vysvětlení, co se rozumí pod pojmem zařazení vozidla do provozu."

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v souladu s bodem III. odst. 1 přílohy č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) se zařazením vozidla do provozu rozumí okamžik, resp. datum, první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu vozidla.

Zadavatel v tomto kontextu uvádí, že provedl změnu definice vozidla zařazeného do provozu po podpisu smlouvy. Takto upravená příloha č. 3 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

Je-li datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu dřívější než datum zahájení provozu podle smlouvy, jedná se ve smyslu přílohy č. 3 návrhu smlouvy o vozidlo zařazené do provozu před uzavřením smlouvy. Je-li datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu pozdější než datum zahájení provozu podle smlouvy, jedná se ve smyslu přílohy č. 3 návrhu smlouvy o vozidlo zařazené do provozu po uzavření smlouvy.

51)

Dotaz:

„Dle bodu 5.3 Kvalifikační dokumentace: Seznam významných služeb ve formě čestného prohlášení zadavatel doporučuje zpracovat podle předlohy (Příloha č. 1 kvalifikační dokumentace).

V Příloze č. 1 kvalifikační dokumentace má dodavatel uvést finanční objem významné služby (finanční objem v Kč bez DPH) – co přesně myslí zadavatel pod pojmem finanční objem v Kč bez DPH?

Km x cena za km nebo km x cena za km – tržby?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že finančním objemem se pro účely vyplnění seznamu významných služeb rozumí km x cena za km, tj. nákladová cena, nikoli kompenzace.

ZMĚNA ZADÁVACÍCH PODMÍNEK

Zadavatel uvádí, že kontrolou přílohy č. 8 dokumentace zadávacího řízení (Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky) zjistil, že v důsledku administrativního pochybení byl chybně uveden údaj „Základní roční proběh na Vozidlo“ (tj. sloupec M v příloze č. 8 dokumentace zadávacího řízení). Zadavatel tedy předmětný dokument upravil a do sloupce M uvedl správnou hodnotu základního ročního proběhu na vozidlo. Takto upravená příloha č. 8 dokumentace zadávacího řízení (Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky) je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v tomto směru upravené verzi dokumentace zadávacího řízení uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace, ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **Dokumentace zadávacího řízení**
 - *01_ZD_ver.250520*
- **Návrh smlouvy**
 - *05_ZD_Priloha_3_Navrh smlouvy_ver.250520*
- **Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky**
 - *18_ZD_Priloha_8_Specifikace jednotlivých částí veřejné zakázky_JMKVAD0320_ver.230420 - upraveno KORDIS 250520*
- **Technické a provozní standardy**
 - *08_NS_Priloha_3_Technicke a provozni standardy IDS JMK_ver.250520*

Zadavatel dokumenty uveřejnil ve formátu *.docx se zobrazenými revizemi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny.

Zadavatel uvádí, že výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

Zadavatel informativně spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele uveřejnil:

- **Dohoda o mlčenlivosti, ochraně informací a zákazu jejich zneužití**
 - *Dohoda o mlčenlivosti*
- **Informace o zpracování osobních údajů pro klienty a dodavatele dle Obecného nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR)**
 - *INFORMACE O ZPRACOVÁNÍ OSOBNÍCH ÚDAJŮ_obchodní partneři*

PODPIS

Jihomoravský kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)