

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE ZE DNE 5. 8. 2022

ZADAVATELÉ:

Zadavatel **Středočeský kraj**

Sídlem: Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5

IČO: 708 91 095

Zadavatel **Hlavní město Praha**

Sídlem: Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1 - Staré Město

IČO: 000 64 581

(pro účely vysvětlení společně jako „Zadavatel“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE: **Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.**

Sídlem: Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 283 60 125

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A5 – Mnichovohradištsko“, ev. č. VVZ: Z2022-028131 („Veřejná zakázka“).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 1

„V Závazném návrhu smlouvy, článku VII, bodě 5., Zadavatel uvádí: „5. Dopravce výslovně souhlasí s výpočtem Kompenzace a potvrzuje, že tento výpočet v plné míře kryje veškeré jeho náklady nutné pro zajištění závazku Veřejné služby v souladu s touto Smlouvou, a to včetně přiměřené míry výnosnosti z kapitálu.“

Uvedený článek neřeší možnost nečekaných legislativních změn (úpravy daňových povinností u silniční daně, zavedení ekologických daní, změny v sociálním pojištění apod.), které mohou velmi snadno vést k ekonomické neudržitelnosti provozu na straně dopravce, a tedy i neudržitelnosti dopravní obslužnosti. V souvislosti s výše uvedeným uchazeč žádá o úpravu zadávací dokumentace tak, aby byl dopravce oprávněn smlouvu vypovědět bez udání důvodu s přiměřenou výpovědní lhůtou pro Zadavatele (např. 18 měsíců) tak, aby pro případ neočekávaných legislativních změn nebyl nucen dopravce do nabídky zahrnovat rezervy na případné legislativní a jiné nepředvídatelné změny.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel úvodem předesílá, že zadávací podmínky nastavil tak, aby tyto reflektovaly v první řadě jeho potřeby a legitimní zájmy. Zadavatel nemůže a nebude přizpůsobovat obchodní podmínky Veřejné zakázky tak, aby tyto vyhovovaly určitému obchodnímu modelu konkrétního dopravce. S ohledem na rozsah a složitost Veřejné zakázky nemůže být sporu, že určité riziko globálního ekonomického vývoje musí snášet i budoucí vybraný dodavatel.

Zadavatel s ohledem na své provozní a ekonomické možnosti, potažmo další zákonné povinnosti nebude proto akceptovat výpovědní důvod bez udání důvodu na straně dodavatele; pokud by Zadavatel navíc podobný výpovědní důvod akceptoval, přirozeně by musela být zachována obdobná možnost i na straně Zadavatele.

Z pohledu dodavatelů zvažujících účast v zadávacím řízení by nicméně možnost Zadavatele vypovědět smlouvu bez udání důvodu nepochybně nebyla žádoucí.

Co se týče souvisejících legislativních změn, které v tuto chvíli nelze jakkoliv předvídat, odkazuje Zadavatel na § 222 ZZVZ, ze kterého vyplývají poměrně široké možnosti, jakým způsobem může Zadavatel v součinnosti s dodavatelem na podobnou situaci reagovat. Pro úplnost odkazuje Zadavatel i na čl. XXVI. smlouvy odst. 3, ze kterého mj. vyplývá, že: „Dojde-li ke změně nařízení o veřejných službách, zákona o silniční dopravě, ZVS nebo k jiné změně právních předpisů či k vydání nových právních předpisů, jsou smluvní strany povinny neprodleně upravit svá práva a povinnosti v této Smlouvě písemným dodatkem ke Smlouvě, aby tato byla i nadále v souladu s právními předpisy; taková změna však nesmí být v rozporu s právními předpisy v oblasti veřejného zadávání.“

Dotaz č. 2

„Zadavatel uvádí v Příloze č. 10 Standardy kvality PID, v příloze Autobusy PID, v odstavci 4.2.2.2, že „V průběhu kontraktu je max. průměrné stáří 9 let.“ Akceptuje zadavatel možnost aplikovat ustanovení § 3, odst. 2 Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, kdy dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě Smlouvy uzavřené s objednatelům po celou dobu účinnosti Smlouvy pouze vozidla, která byla při zahájení plnění Smlouvy nová, nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití náhradního vozidla, nepřesahuje průměrné stáří vozidel použitých k plnění Smlouvy 11 let?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že nepožaduje již od počátku realizace závazku ze smlouvy výhradně pouze nová vozidla, ale v souladu se zněním Standardů kvality PID požaduje pouze 25 % nově pořízených vozidel (srov. bod 4.2.2.1). Uvedená hodnota je nastavená dle průměrného stáří vozidel v souladu se zněním § 3 odst. 1 uvedeného Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. Z tohoto důvodu není možné použít tazatelem nastíněné kritérium.

Dotaz č. 3

„V Závazném návrhu smlouvy, článku VIII, bodě 3., Zadavatel uvádí, že: „Objednatel musí požadavek na Operativní zálohu (typ použitého vozidla) Dopravci oznámit minimálně 7 měsíců předem...“ Vzhledem k dlouhodobému nedostatku autobusů na trhu, považuje Uchazeč lhůtu 7 měsíců za nedostatečnou a diskriminační, neboť dochází ke zvýhodnění dopravců, kteří disponují volnou dopravní technikou. Uchazeč proto žádá Zadavatele o prodloužení lhůty pro možnost pořízení nových autobusů.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že uvedený čl. VIII odst. 3 smlouvy předpokládá současně variantu „pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, zejména s ohledem na zajištění potřebného vozidla (...) tyto mohou být i v průběhu trvání Operativní zálohy měněny (navýšeny i sníženy) po dohodě smluvních stran, přičemž náklady budou upraveny postupem pro kalkulaci nákladů Operativní zálohy“ čímž Zadavatel cílí právě na případnou nečekanou situaci, spojenou s významným prodloužením při zajištění autobusu, resp. celkový nedostatek autobusů na trhu.

Zadavatel si je vědom aktuální situace s výrobou vozidel na trhu, operativní záloha je nicméně vyhrazenou změnou smlouvy a není předem známo kdy a zda vůbec, bude tato vyhrazená změna aktivována. Trvání smlouvy se předpokládá v horizontu 10 let počínaje od 1. 12. 2024; nelze tedy vyloučit, že v tomto časovém intervalu může dojít i ke změně současných dodacích lhůt poznamenaných ekonomickou krizí. Kromě toho Zadavatel nepředpokládá, že operativní záloha bude nutně vyžadována novým vozidlem. I proto je minimální lhůta 7 měsíců doplněna dovětkem „pokud se smluvní strany nedohodnou jinak“. Závěrem lze dodat, že operativní záloha ve smyslu čl. VIII smlouvy není předmětem kalkulace nabídkové ceny. Zadavatel rovněž upozorňuje, že operativní zálohu dle čl. VIII nelze ztotožňovat s tzv. provozní zálohou dopravce. Zadavatel i s ohledem na uvedené odmítá diskriminační nastavení uvedené podmínky.

Dotaz č. 4

„Bod 15.10 dokumentace zadávacího řízení požaduje: „Účastníci prohlídek prokážou zadavateli svá oprávnění účastnit se prohlídky plnou mocí či pověřením vystaveným dodavatelem.“ Jakým způsobem se prokazuje osoba statutárního orgánu společnosti při účasti na prohlídce?“

Vysvětlení Zadavatele:

Pokud je osoba členem statutárního orgánu a současně je uvedena ve veřejně přístupné části obchodního rejstříku, akceptuje Zadavatel jakýkoliv doklad totožnosti, ze kterého bude vyplývat identifikace osoby. Co se

týče jiných osob, Zadavatel bude požadovat právě pověření nebo plnou moc s tím, že v rámci prohlídky ověří rovněž totožnost zástupce, resp. zmocněné osoby.

Dotaz č. 5

„V Preambuli závazného návrhu smlouvy, v bodě 9., Zadavatel uvádí, že: „Získá-li Dopravce dotaci související s plněním Veřejných služeb dle této Smlouvy, Dopravce výslovně souhlasí, že bude tato dotace zohledněna při výpočtu výše Kompenzace v souladu s pravidly poskytovatele dotace.“ V případě zohlednění celé výše dotace při výpočtu Kompenzace, budou Dopravci nahrazeny náklady související se získáním dotace (nutná administrace, zpracování podkladů a žádostí apod.)?“

Vysvětlení Zadavatele:

V případě získání dotace bude konkrétní úhrada odvislá od nastavených pravidel poskytovatele dotace ke konkrétnímu dotačnímu programu/výzvě a uznatelným nákladům stanoveným pro daný dotační program.

Dotaz č. 6

„Zadavatel v závazném návrhu smlouvy definuje v článku I. pojmy „Referenční jízdní řád“ a „Závazný jízdní řád“, který bude aktualizován dle potřeby Objednatele. V jakém smyslu se bude závazný jízdní řád lišit od referenčního jízdního řádu – bude se jednat o časové vymezení, délku tras, změna počtu vozidel, změna počtu řidičů? Jak bude Zadavatel vůči dopravci postupovat v případě, kdy v Závazném jízdním řádu bude vyšší potřeba vozidel oproti Referenčnímu jízdnímu řádu?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v první řadě odkazuje na konkrétní definice jednotlivých pojmů, tak jak jsou tyto uvedeny v čl. I. smlouvy; konkrétní definice jsou dle Zadavatele jednoznačné a snadno pochopitelné. Zadavatel doplňuje, že postupy při změně jízdních řádů, zavedení nového vozidla, změně počtu řidičů atd. jsou podrobně popsány v čl. III smlouvy. Postup kalkulace při zavedení dalšího vozidla stejného nebo jiného typu, než je v oblasti vyžadován pro plnění Referenčních jízdních řádů, je uveden v Příloze 4b smlouvy (Struktura nákladů na dodatečné vozidlo).

Dotaz č. 7

„V Závazném návrhu smlouvy, článku VIII, bodě 10. Zadavatel uvádí, že: „Náklady na vozidlo (odpisy nebo leasing nebo jinou formu pronájmu) a náklady na jeho údržbu a opravy se započtou jen podílem jeho využití na zajištění veřejných služeb dle této Smlouvy.“ Má tomuto ustanovení Uchazeč rozumět tak, že v případě využití vozidla pro zajištění např. víkendové zájezdové dopravy, která pouze doplňuje výkon vozidla v časech, kdy není využito pro plnění Smlouvy, budou náklady na toto vozidlo započteny jen částečně?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v první řadě uvádí, že čl. VIII odst. 10 smlouvy je formulován následovně: „Výkazy výkonů Operativní zálohy včetně rozpisu všech výkonů nahrazených Linek (nájezdových, záťahových a přejezdových km) zašle Dopravce nejpozději 5. den následujícího měsíce Objednateli a SČK zastoupenému IDSK ve formátu .xls, .xlsx případně v jiném vhodném formátu odsouhlaseném Objednatel a IDSK s rozdělením nahrazovaných výkonů pro Objednatele a IDSK (SČK).“

Pokud měl tazatel na mysli čl. III odst. 10 smlouvy, uvádí Zadavatel následující. Jedná se o započtení, které vychází z vyhlášky č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace („Vyhláška“). Platí tedy, že náklady na tato vozidla budou v případě využití pro jiné objednatele započteny pouze částečně v konkrétním poměru. Pokud např. bude nově zaváděné vozidlo pro závazek využito jen z 80 % (např. provoz v pracovních dnech) a o víkendu bude využíváno komerčně nebo pro jiného objednatele než Zadavatele, bude uznatelnou položkou pro sestavení nákladů dle přílohy č. 4b jen (příkladně) uvedených 80 %.

Uvedený postup je běžně využíván pro přímé zadání veřejných služeb a vzhledem k vyhrazené změně případného zavedení dalšího vozidla je přiměřeným vzorem právě kalkulace nákladů stanovená Vyhláškou. Pro zadávací podmínky byly potupy přiměřeně uzpůsobeny a jasně definovány ve smlouvě a zejména v její příloze č. 4b.

Dotaz č. 8

„V Závazném návrhu smlouvy, článku VI, bodě 1., Zadavatel používá termín „celostátní epidemie“. Uchazeč žádá o definování tohoto pojmu, popř. jaké parametry musí být splněny pro jeho naplnění. Uchazeč dále žádá o úpravu pojmu na krajskou působnost, jelikož se předmět zakázky týká pouze takového vymezení.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel objasňuje, že v čl. VI odst. 1 smlouvy je uvedeno mj. že za „*mimořádné nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky se považují zejména přírodní katastrofy, havárie, mimořádné klimatické podmínky, celostátní epidemie, občanské nepokoje, vojenské, celní nebo policejní operace (s výjimkou kontrol plnění povinností Dopravce nebo jeho zaměstnanců podle obecně závazných právních předpisů)*“.

Zadavatel si je na základě zkušeností z posledních let (epidemie COVID-19, válka na Ukrajině) vědom toho, že mohou nastat výjimečné situace různého charakteru a intenzity, kdy bude potřeba přihlédnout ke zvláštním okolnostem. Proto je výčet mimořádností uveden slovem „zejména“.

S výjimkou oblastí A7 a A8 je předpokládán výkon dopravních služeb na území min. dvou krajů, eventuálně s přesahem do dalších oblastí jiných krajů (např. Libereckého, Ústeckého, Plzeňského). Související smluvní podmínka bude proto vykládána v intencích konkrétní situace; pokud by typicky epidemická situace byla zúžena pouze na území určitého kraje, je Zadavatel připraven tuto situaci adekvátně řešit. Lze dodat, že sebestopadnější výčet nemůže přirozeně obsáhnout všechny možné situace a jejich intenzitu, které v tak dlouhém časovém období mohou nastat, proto Zadavatel předjímá demonstrativní výčet doplněn slovem „zejména“. Zadavatel v tuto chvíli neshledává důvod pro změnu a doplnění smlouvy dle konkrétního dotazu.

Dotaz č. 9

„V závazném návrhu smlouvy, článku V, bodě 7., se Zadavatel zavazuje „předložit Dopravci výkaz čtvrtletně“. Uchazeč předložení výkazů na čtvrtletní bázi považuje za nedostatečné, Uchazeč žádá o úpravu smlouvy tak, aby bylo vyhodnocení výkonů realizováno měsíčně“.

Vysvětlení Zadavatele:

Praxe čtvrtletního vyhodnocování plnění smluv o veřejných službách je napříč celou Českou republikou včetně Ministerstva dopravy ČR zaužívanou a léty prověřovanou praxí, kterou objednatelé i dopravci trvale akceptují. Zkušený dopravce je dle Zadavatele schopen sledovat svoje dopravní výkony. Zadavatel neakceptuje navrhovanou úpravu smlouvy.

Dotaz č. 9 (pozn. tazatel označuje dva dotazy č. 9)

„V Závazném návrhu smlouvy, článku VIII, bodě 6., se uvádí: „V případě, že bude dopravce – poskytovatel Operativní zálohy – na pokyn dispečinku PID zajišťovat výkony pro jiného dopravce na stanovených Linkách nebo za linky veřejné drážní osobní dopravy, bude dopravci využívajícímu Operativní zálohu dopravce poskytující Operativní zálohu fakturovat náklady v CDV dopravce využívajícího Operativní zálohu za ujeté Linkové km.“ Uchazeč považuje takovou realizaci za přebírání nepřiměřeného cenového rizika za jiného dopravce. Dopravce uzavře smlouvu o veřejných službách se Zadavatelem, jemuž poskytuje služby, nikoliv s jiným dopravcem, proto žádá o adekvátní úpravu tak, že bude fakturováno v ceně CDV dopravce, který přepravy uskutečnil a hradit bude Zadavatel.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel pro vyloučení pochybností uvádí, že tazatel označil dva dotazy č. 9; pro přehlednost Zadavatel ponechává právě toto označení tazatelem.

Jak již bylo uvedeno v odpovědi na dotaz č. 3, operativní záloha je vyhrazenou změnou smlouvy a není předem známo kdy a zda vůbec bude tato vyhrazená změna aktivována.

Provoz operativní zálohy, pokud bude aktivován, bude dopravci hrazen podle nákladů stanovených postupem dle čl. VIII odst. 5 smlouvy. Vyúčtování nákladů operativní zálohy bude v takovém případě zahrnuto jako vícenáklady do vyhodnocení a následného vyúčtování. Do kalkulace nákladů při zřizování operativní zálohy nebude dopravce schopen kvantifikovat kromě spotřeby na režijních km náklady na PHM. Náklady na provoz Operativní zálohy dle čl. VIII odst. 3 budou zahrnuty do zálohy na kompenzaci a řádně vyúčtovány. Proto budou „tržby za poskytované operativní výkony“ kromě ceny PHM zahrnuty do výnosů a PHM bude připočteno do nákladů na operativní zálohu (náklady na PHM se nedají predikovat).

Pokud Zadavatel Operativní zálohu zřídí, tuto zřizuje jako systémový krok, jako rychle nasazovanou zálohu pro potřeby dopravců PID i mimo dopravce – poskytovatele Operativní zálohy – ve stanovené oblasti, která může být větší, než jsou oblasti soutěžené, tak aby operativní záloha dávala nejen dopravní, ale i ekonomický smysl. Proto je zde pro fakturaci použita CDV (jiného dopravce, pro kterého bude operativní záloha použita), tak aby se nekomplikovalo další vyhodnocování jiného svazku a nevznikaly nesrovnalosti ohledně akceptace nařízené operativní zálohy (jinému dopravci dispečinkem PID). Vzhledem k nákladovým úhradám je faktura

mimo PHM proto zahrnuta do výnosů. Riziko dopravce poskytovatele operativní zálohy z toho titulu tudíž nevzniká.

Zadavatel má za to, že operativní záloha se může nákladově lišit od CDV dopravce poskytovatele Operativní zálohy; bude se samostatně naceňovat a např. nebudou hrazeny další náklady na správní režie, v kalkulaci budou jen náklady na PHM, na přistavné, odstavné, případně další režijní km, protože nebude znám proběh vozidla a náklady budou stanoveny v ročním objemu/případně podílu ročního objemu, nebude-li operativní záloha provozována celoročně. Ze stejných důvodů bude dopravce poskytující operativní zálohu dokládat skutečné náklady na tuto vyhrazenou změnu v případě její aktivace. S ohledem na výše uvedené proto Zadavatel odmítá navrhovanou úpravu smlouvy.

Dotaz č. 10

„V Závazném návrhu smlouvy, článku IX, bodě 3., se uvádí, že Dopravce: „Dopravce ... Objednateli doloží, že z VS dle této Smlouvy nepřekročil celkový čistý příjem 7,5 %“. V případě, že Dopravce nebude ekologicky čisté vozidlo pořizovat formou nákupu, ale jiným způsobem (leasing apod.), není schopen zpracovat Výkaz provozních aktiv obsahující náklady na vozidlo a vyčíslit adekvátní čistý příjem. Uchazeč žádá o změnu tohoto ustanovení.“

Vysvětlení Zadavatele:

V souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a Vyhláškou, se výpočet čistého příjmu vztahuje k maximální míře výnosů na kapitál. Z tohoto důvodu jsou pro posouzení maximální výše čistého příjmu použity postupy uvedené ve Vyhlášce, včetně sestavení tzv. Výchozího modelu provozních aktiv. Zadavatel je povinen pro vyhrazené změny nastavit konkrétní pravidla, kterými jsou právě postupy dle platného právního předpisu. S ohledem na výše uvedené proto Zadavatel odmítá navrhovanou úpravu smlouvy.

Dotaz č. 11

„V Závazném návrhu smlouvy, článku X, bodě 2., se uvádí: „V případě, že Objednateli nebyl ze strany Zastupitelstva SČK schválen rozpočet, je Objednatel povinen Dopravci hradit měsíční zálohu na Kompenzaci minimálně ve výši 75 % z poslední smluvně ujednané výše měsíční zálohy na Kompenzaci.“ Uvedené ustanovení považuje Uchazeč za neopodstatněné, resp. nesouhlasí s tím, aby bylo ze strany Zadavatele na dopravce přenášeno riziko schvalovacích procesů rozpočtu kraje, které nikterak nesouvisí s plněním smlouvy a žádá proto o úpravu smlouvy.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel pro úplnost opět doplňuje přesnou citaci daného článku smlouvy, a to: *„V případě snížení zálohy z důvodu neschváleného rozpočtu Objednatele a současně neuzavřeného dodatku bude provedeno vyrovnání záloh do výše 90 % ve lhůtě do 15 dnů po schválení rozpočtu Objednatele a podpisu příslušného dodatku této Smlouvy do výše 100 % ve lhůtě do 5 pracovních dnů od zveřejnění dodatku této Smlouvy v registru smluv. Smluvní strany se mohou dohodnout na odlišném postupu, přijme-li příslušný orgán jiná specifická opatření pro období rozpočtového provizoria např., že uvolní potřebné finanční prostředky na řádnou výši záloh na Kompenzaci.“*

Zadavatel doplňuje, že pokud není schválen veřejný rozpočet, nemůže z pozice objednatele i při nejlepší vůli čerpat finanční prostředky, pokud pro odůvodněné případy není v orgánech kraje přijato jiné rozhodnutí. Důležité je v tomto případě ale to, že konkrétní způsob navazujícího navýšení záloh je smlouvou jasně předvídan. Ze zkušenosti může Zadavatel rovněž potvrdit, že ani v době rozpočtového provizoria dosud nedocházelo ke krácení kompenzací ve výši 25 %. Ve všech případech se samosprávné orgány rozhodly situaci řešit minimálně na úroveň naposledy sjednaných záloh. S ohledem na výše uvedené proto Zadavatel odmítá navrhovanou úpravu smlouvy.

Dotaz č. 12

„V Závazném návrhu smlouvy, článku X, bodě 11., se Dopravce zavazuje vrátit případný přeplatek finančního vyrovnání do 31.3. následujícího roku, zatímco v případě doplatku provede Objednatel finanční vyrovnání do 3 měsíců po odstranění závad a nedostatků Dopravcem. Termín finančního vyrovnání je 1 měsíc od posledního čtvrtletního vyhodnocení (tzn. konec února). Splatnost doplatku (v případě, že finanční vyrovnání bude bez závad) tak připadá na konec května následujícího roku. Uchazeč takové datum splatnosti považuje za neodůvodněně dlouhé, a navíc nespravedlivé vůči Dopravci a žádá o úpravu smlouvy tak, aby bylo ustanovení oboustranně vyvážené.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v případě Hlavního města Praha („HMP“) a kraje probíhá komplexní vyúčtování hospodaření všech kapitol rozpočtu, které má návaznost na státní rozpočet a termíny, které probíhají až v červnu následujícího roku. O změnách rozpočtu musí rozhodnout samosprávné orgány, přičemž tento proces probíhá v určitém časovém horizontu. Ze strany Zadavatele byly přesto zvoleny maximálně vstřícné termíny finančního vypořádání.

Na základě průběžného vyhodnocení po uplynulých čtvrtletích, změn jízdních řádů, vyhrazených změn atd. byly nastaveny i možnosti průběžné úpravy záloh na kompenzaci. Zadavatel s těmito postupy počítá a pokud nastanou důvody ke zvýšení/snížení záloh na kompenzaci bude s těmito nástroji operativně pracovat. Zadavatel ve smlouvě aplikoval kromě standardního vyhodnocení případných výkyvů tržeb a změny objednávky nové i průběžné vyhodnocení a průběžné vyrovnání výkyvů nákladů na naftu, CNG, případně další pohonná média.

Závěrem lze dodat, že cílem řádného hospodáře jak na straně dopravců, tak na straně objednatelů je nepochybně plynulé financování, které umožní řádné plnění smluv o veřejných službách. I vzhledem k nastaveným mechanismům a možným korekcím v průběhu roku Zadavatel navrženou změnu neakceptuje.

Dotaz č. 13

„Zadavatel v závazném návrhu smlouvy definuje v článku VII. pojem „NZA“, náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminály) a zastávkovou péči dle skutečně vynaložených nákladů. Uchazeč z důvodu jasné představy o nárocích na smluvní zajištění a finanční tok úhrad, žádá Zadavatele o seznam zpoplatněných autobusových nádraží, na která se v jednotlivých oblastech zajíždí.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že NZA nevstupují do kalkulace nabídkové ceny dodavatele. V souladu s čl. XI odst. 7 smlouvy mj. platí, že „Dopravce je povinen zajistit si nejpozději od Zahájení provozu a dále po dobu trvání této Smlouvy využívání zastávkových zařízení. (...) Náklady budou Dopravci uhrazeny jako NZA.“

Součinnost dle smlouvy bude poskytnuta až vybranému dodavateli, a to v předrealizačním období. Zadavatel doplňuje, že konkrétní zastávky a autobusové terminály vyplývají mj. z přílohy č. 1 smlouvy.

Dotaz č. 14

„V Závazném návrhu smlouvy, článku XIII, bodě 12.a), se Dopravce zavazuje vést po celou dobu plnění této Smlouvy záznamy o provozu vozidla, a to v listinné podobě. Uchazeč považuje tento požadavek za nekorespondující s technickým pokrokem, zvláště s ohledem na délku plnění veřejné zakázky, a žádá o úpravu smlouvy tak, aby bylo možné tyto záznamy vést i v elektronické podobě.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel požadavek na vedení záznamu o provozu vozidla v listinné podobě považuje za nezbytný, a to z důvodů kontroly. Související kontroly se do záznamu o provozu vozidla zapisují „ručně“, což by v praxi v elektronické podobě bylo komplikované, nepraktické a ekonomicky náročné (vybavení kontrolorů a v konečném důsledku i vozidel potřebným HW). Zadavatel souběžné elektronické evidenci samozřejmě nebrání, ale tato skutečnost nezakládá nutnost úpravy smlouvy.

Dotaz č. 15

„V Závazném návrhu smlouvy, článku XV, bodě 8., se uvádí: „V případě změn většího charakteru ve struktuře tarifu ... je Dopravce povinen takovou změnu bez zbytečného odkladu zajistit a Objednatel se zavazuje Dopravci uhradit skutečné účelné a hospodárně vynaložené náklady nezbytné pro její provedení.“ Uchazeč žádá o informaci, v jakém termínu budou uvedené náklady uhrazeny a jakým způsobem.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel může potvrdit, že má značné zkušenosti se systémovými změnami v historii PID; např. poprvé zavádění přestupního tarifu, dále zavádění elektronického systému odbavení v off-line režimu a v neposlední řadě se změnami a rozvojem Multikanálového systému odbavení v on-line režimu ve všech druzích dopravy, které se v PID vyskytují. Příprava změny tarifu, která by vedla i k vyhrazeným změnám odbavovacího systému, by byla připravena a projednána v dostatečném předstihu na základě konzultací jak s výrobcí odbavovacích systémů, tak i dopravci, tak aby tuto změnu bylo možno k potřebnému datu implementovat. V uvedeném čl. smlouvy je navíc uvedeno, že: „Pokud by byl v orgánech Objednatele schválen záměr změny odbavení, zadá Objednatel Dopravci parametry změny ve lhůtě ne kratší než 12 měsíců (pokud se smluvní strany nedohodnou jinak) stanovené pro úpravu odbavovacích zařízení a přidružených periférií.“ Pokud by

byl takový projekt schválen v orgánech Zadavatele, bude součástí usnesení i financování, včetně případných dopadů do výnosů. Náklady budou uhrazeny jako ONS, samozřejmě v závislosti na jejich charakteru a výši. Způsob a výše úhrady by byly součástí implementačního dodatku.

Dotaz č. 16

„V Závazném návrhu smlouvy, článku XV, bodě 12., se uvádí: „Objednatel předpokládá poskytnutí zaměstnaneckého jízdného pro řidiče a dispečery Dopravce ...“. Uchazeč žádá úpravu smlouvy tak, aby měl možnost poskytnutí zaměstnaneckého jízdného i pro rodinné příslušníky zaměstnanců dopravce, podobně jako dopravci na železnici.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel připomíná, že zadávací podmínky nastavil tak, aby tyto vyhovovaly v první řadě jeho potřebám a sledovaným zájmům. Platí, že nastavení zaměstnaneckého jízdného není žádnou povinností Zadavatele. Vzhledem k *brutto* charakteru smluv, kdy dopravci nenesou riziko tržeb, Zadavatel o rozšíření jízdních výhod neuvažuje. Dopravce samozřejmě může na jízdné ostatním zaměstnancům nebo rodinným příslušníkům přispívat nebo toto jízdné hradit v rámci různých benefičních programů. Pro úplnost Zadavatel uvádí, že vybrané smlouvy v rámci železniční dopravy jsou koncipovány v režimu *netto*, tj. související rizika tržeb nese právě dopravce a dopravci v některých krajích jízdní výhody objednatelům proplácejí. S ohledem na výše uvedené proto Zadavatel odmítá navrhovanou úpravu smlouvy.

Dotaz č. 17

„Článek XXIV, bod 12., závazného návrhu smlouvy připouští možnost změny sazebníku postihů dokonce nad rámec inflace. Uchazeč žádá uvedení jasného mechanismu změny sazebníku sankcí, aktuální ustanovení dává zadavateli možnost sankce měnit kdykoli bez omezení.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel s odkazem na uvedený článek smlouvy uvádí, že objednatel je oprávněn změnit přílohu č. 12 smlouvy, a to zejména v souvislosti se změnou aspoň některé z příloh č. 10, 10a, nebo 10b této Smlouvy. To znamená, změni-li se např. Standard kvality (implementace změny by byla hrazena jako ONS – srov. definice ONS v čl. I smlouvy), bude Zadavatel oprávněn nastavit i adekvátní postih. Změny lze současně provést také v souvislosti s inflací, kde je smlouvou formulováno i konkrétní pravidlo, a to: *„V případě zvýšení sazeb meziročně je Objednatel oprávněn připočítat k inflaci přírůžku nejvýše 1 % nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přírůžku ke kumulované inflaci 1 % za každý rok, kdy Objednatel nevyužil práva na zvýšení sazeb postihů uvedených v příloze č. 12 této Smlouvy. Zaokrouhlení nově vypočtené sazby bude provedeno na celé desetikoruny dle matematických pravidel pro zaokrouhlování.“* Zadavatel má za to, že pravidla pro změnu sazebníku nepředstavují žádné nepřiměřené riziko, jsou nastavena jasně, a to jak v čase, tak i co do přesně definované výše změny. Zadavatel pro úplnost vzhledem k platnosti Standardů kvality doplňuje, že změna tohoto dokumentu je velmi komplikovaná a současně i mimořádně nákladná. Vzhledem k trvání smlouvy, však Zadavatel musí nastavit i možnost případné úpravy Standardu kvality a případných revidovaných postihů, které by korespondovaly se stávajícím sankčním systémem.

Dotaz č. 18

„V Závazném návrhu smlouvy, článku XXV, bodě 12., se uvádí: „Objednatel je povinen Dopravce písemně vyrozumět o zjištění, které zakládá právo na uplatnění smluvní pokuty ze strany Objednatele, nejpozději do 60 dnů od okamžiku, kdy skutečnost zakládající právo Objednatele uplatnit smluvní pokutu nastala ...“. Uchazeč považuje uvedenou 60denní lhůtu za nepřiměřeně dlouhou. Dopravce po tak dlouhé době nebude mít možnost v mnoha případech přenést předepsané sankce na skutečné viníky a vymáhat jejich úhradu a proto žádá o snížení alespoň na 30 dní.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel s odkazem na čl. XX odst. 5 smlouvy uvádí, že dopravce obdrží tzv. služební hlášení o zjištěných závadách, a to v elektronické podobě do 3 pracovních dnů. Podle uvedeného článku smlouvy dále platí, že: *„V případě společné provozní kontroly s přepravní kontrolou cestujících Objednatel vedle služebního hlášení Dopravci zašle také hlášení o provedené přepravní kontrole obsahující výsledek kontroly jízdních dokladů cestujících. Dále je Dopravce průběžně (zpravidla 1x týdně) souhrnně informován o výsledcích měření standardů kvality v příslušném uplynulém období ve formě elektronicky rozesílané tabulky plnění vybraných ukazatelů.“* Prodloužení období do maximální lhůty 60 dnů vyplývá mj. z případných „námitek“ dopravce a jejich vypořádání. Ve lhůtě 60 dnů Zadavatel odešle souhrnné údaje včetně uložených sankcí zkontrolované, a to s vypořádanými „námítkami“. Lhůtu 60 dnů tudíž Zadavatel nebude revidovat, dopravce je o porušení

plnění smlouvy zpraven do třech pracovních dnů po vzniku závady a má možnost se na šetření s dotčeným personálem zaměřit. Součinnost kontrolních útvarů Zadavatele je dlouhodobě precizní a řádně funguje.

Dotaz č. 19

„Zadavatel v závazném návrhu smlouvy definuje v článku I. pojem „Předrealizační období“ jako dobu, „která začíná prvním dnem kalendářního měsíce po nabytí účinnosti této Smlouvy“. Uchazeč žádá o upřesnění, kdy smlouva nabývá účinnosti.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel s odkazem na pravidla vyplývající ze zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů potvrzuje, že smlouva nabývá účinnosti okamžikem uveřejnění v registru smluv; uveřejnění zajistí Zadavatel.

Dotaz č. 20

„Zadavatel uvádí v Příloze č. 10 Standardy kvality PID, v příloze Autobusy PID, v odstavci 4.2.2.1 spojení „na začátku kontraktu“. Uchazeč žádá o upřesnění, kdy je datum začátku kontraktu.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu je myšlen okamžik „Zahájení provozu“ ve smyslu definice dle čl. I smlouvy.

Dotaz č. 21

„Zadavatel v Příloze č. 10 Standardy kvality PID, v příloze Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID, v odstavci 5.3 specifikuje samoobslužný terminál cestujícího. Uchazeč žádá o upřesnění, zda když bude Dopravce disponovat tímto vybavením, bude řidič zproštěn povinnosti prodávat papírové jízdenky.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že uvedený odstavec 5.3. souvisí s vyhrazenou změnou odbavovacího zařízení a změnami struktury tarifu, o které není předem známo kdy a zda vůbec bude tato vyhrazená změna aktivována. Proto je již v nadpisu odstavce 5.3 uveden index 13, jehož význam je uveden v poznámce 13 pod čarou. Přítomnost samoobslužného terminálu cestujícího ve vozidle na příměstských a regionálních linkách nemá vliv na způsob odbavení u řidiče – jedná se o doplňkové zařízení, díky němuž mohou cestující urychlit odbavení v zastávce a snížit zátěž na řidiče.

Dotaz č. 22

„Uchazeč žádá zadavatele o kontrolu Přílohy č. 6 Formulář pro zpracování nabídkové ceny ve všech oblastech A1-A8, protože má pochybnosti o správnosti uvedených údajů. Například: výkony ve svazku za referenční rok jsou na listu „výkony-vozidla-odkupy“ zcela shodné v oblastech A3 – Rakovnicko a A6 – Líbeznicko, což uchazeč považuje za nepravděpodobné, současně v oblasti A6 chybí výkony pro kloubové autobusy, které jsou však v rámci jízdních řádů vyžadovány.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl kontrolu přílohy č. 6, a to u všech oblastí. Zadavatel uvádí, že oblasti A1, A2, A3, A4, A5, A7, A8 jsou v pořádku a v souladu s dalšími informacemi dle zadávacích podkladů.

Za Zadavatele

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.,
osoba zmocněná zastupovat Zadavatele při výkonu zadavatelských činností