

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE ZE DNE 19. 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 A1 – Kladensko“, ev. č. VVZ: Z2022-028128 („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

„Ve vztahu ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (dále jen „smlouva o veřejných službách“), Preambule, bod 8.

Uchazeč se táže, co si má představovat pod pojmem „bezvýhradně zavazuje k zajištění adekvátních mzdových podmínek způsobem, který bude reflektovat indexaci průměrné mzdy v odvětví dopravy“, jak bude zadavatel posuzovat, co jsou adekvátní mzdové podmínky, když v naprosté většině mzdové podmínky jsou předmětem kolektivního vyjednávání mezi dopravcem a odborovými organizacemi. Uchazeč se dále táže, zda bude Zadavatel nějak vymáhat dodržení tohoto ustanovení a jakým způsobem.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel citované smluvní ustanovení zařadil do Přílohy č. 4 (Závazné návrhy smluv) s ohledem na § 6 odst. 4 ZZVZ, tedy na zásadu sociálně zodpovědného zadávání. Zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci pravidla indexace mezd, a to jak v Příloze č. 6 Závazných návrhů smluv (pravidla jsou založena na veřejných informacích Českého statistického úřadu), tak v čl. VII odst. 8 Závazných návrhů smluv. Požadavek na sestavení plánu kalkulovaných mzdových nákladů včetně sociálního a zdravotního pojištění tedy vyplývá z výše uvedené zásady, tyto položky budou v rámci indexace indexovány v souladu s vývojem mezd, tj. obvykle nadinflačně, a z tohoto důvodu bude Zadavatel požadovat v průběhu trvání smlouvy tyto náklady průběžně, až 4x ročně dokládat, vždy po skončení čtvrtletí. Kontrola vynaložených mzdových nákladů bude prováděna Zadavatelem čtvrtletně, v souladu s listem „Mzdové náklady“ v Příloze č. 4 Závazných návrhů smluv. Neuvedení výkazů bude sankcionováno v souladu čl. XXIV Závazných návrhů smluv.

Dotaz č. 2

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, Preambule, bod 9.

Uchazeč se táže, co si má představovat pod pojmem „maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků“. Uchazeč se dále táže, zda bude Zadavatel nějak vymáhat dodržení tohoto ustanovení a jakým způsobem.

Uchazeč se dále táže, zda poslední věta tohoto ustanovení, tj. souhlas dopravce se zohlednění získané dotace při výpočtu výše kompenzace se týká všech dotací nebo jenom investičních; je obvyklé, že lze čerpat dotace např. na školení zaměstnanců.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel má za to, že z citovaného ustanovení Závazných návrhů smluv je zřejmé, že se jedná o investiční dotace. Tazatelem citované ustanovení dále pokračuje: „Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků (vč. prostředků z fondů EU) na nutné investice či dodatečné náklady na obnovu vozidel určených k plnění závazku dle této Smlouvy.“ Zadavatel má dále za to, že je v samotném zájmu dopravce dotace získat.

Dotaz č. 3

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, Preambule, bod 10.

Uchazeč se táže, co znamená pojem „nepřiměřené podmínky“. Uchazeč uvádí, že je věcí jeho obchodního vztahu s případným subdodavatelem, jaké podmínky si s ním sjedná včetně přenesení odpovědnosti, a Zadavatel není oprávněn do tohoto smluvního vztahu jakkoliv vstupovat. Uchazeč se dále táže, zda bude Zadavatel nějak vymáhat dodržení tohoto ustanovení a jakým způsobem.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel tazatele upozorňuje, že termín „nepřiměřené podmínky“ je neurčitý právní pojem, který bude vykládán vždy ve vztahu ke konkrétní situaci. Citované smluvní ustanovení dle Zadavatele zcela evidentně mluví na excesivní smluvní podmínky stanovené ve smlouvě mezi dopravcem a jeho případným poddodavatelem, zejména na takové, které by se přičili dobrým mravům a ze své podstaty by byly absolutně neplatné. To ostatně vyplývá i z další části předmětného ustanovení: „... přenášet rizika v rozsahu, kteřý by podstatně přesahoval rozsah rizik samotného Dopravce plynoucích z této Smlouvy...“. Zadavatel stanovil tuto podmínku v souladu se zásadou sociálně odpovědného zadávání ve smyslu § 6 odst. 4 ZZVZ.

Dotaz č. 4

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek I; článek III, body 1, 8, 9.

Uchazeč se táže, zda pokud „Závazný jízdní řád“ je definovaný tak, že je uvedený v příloze č. 3 smlouvy o veřejných službách, tak pro dopravce se stává závazným až podepsáním dodatku ke smlouvě o veřejných službách, nebo již dříve jeho odsouhlasením podle bodů 8 a 9 článku III?“

Vysvětlení Zadavatele:

Závazný jízdní řád bude specifikován v dodatku před zahájením plnění. Pokud se bude lišit od Referenčního jízdního řádu, bude upraven postupem pro změnu jízdních řádů, který je podrobně popsán v čl. III Závazných návrhů smluv. V čl. III odst. 13 je mimo jiné stanoveno následující: „13. Závazný jízdní řád bude Dopravci oznámen zasláním dokumentu „Trvalá změna dopravy linky“ nebo jiným způsobem, na kterém se smluvní strany dohodnou. Závazný jízdní řád bude doručen Dopravci prostředky elektronické komunikace nebo jiným dohodnutým způsobem. Na základě oznámeného Závazného jízdního řádu bude smluvními stranami uzavřen dodatek, který stanoví Závazný rozsah dopravních výkonů pro příslušné období. Smluvní strany se dohodly, že pokud změna jízdního řádu nebude významná, nebude dodatek sestaven.“ Závazný jízdní řád je tak dopravci následně oznámen a dodatek je formálním potvrzením. Dodatek však v souladu s výše uvedeným nemusí být uzavřen vždy. Nicméně neuzavření dodatku neznamená, že dopravce není povinen realizovat dopravní výkon podle oznámených Závazných jízdních řádů.

Dotaz č. 5

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek I – Typy vozidel.

Uchazeč považuje ustanovení spočívající v podmínce spojené se zákonem o podpoře nízkoemisních vozidel a nutnosti v takovém případě nasadit pouze vozidla homologovaná jako M3/II nebo M3/B, resp. v případě nasazení vozidel třídy M3/I v povinnosti současně nasadit ekologicky čistá vozidla, za rozpornou se zásadou přiměřenosti a rovného zacházení. Zadavatel stanovuje zadávací podmínky podmíněně, kdy není ze zadávací dokumentace zřejmé, zda uvedená podmínka nastane nebo ne, za jakých okolností může nastat a její aktivace je mimo vliv uchazeče. Uvedené tedy uchazeči neumožňuje zpracovat nabídku a řádně ji nacenit, neboť pořizovací ceny autobusů třídy M3/II, resp. M3/B a autobusů M3/I ve spojení s ekologicky čistými vozidly jsou zásadně odlišné. Současně ze znění návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel, který je v tuto chvíli projednáván v parlamentu České republiky, je zjevné, že se na toto zadávací řízení vztahovat nebude a v

souladu s ústavním principem zákazu retroaktivity se ani vztahovat nemůže. Uvedené ustanovení je tedy nadbytečné a uchazeč požaduje jeho vypuštění.“

Vysvětlení Zadavatele:

Dle názoru Zadavatele je zadávací podmínka stanovena zcela v souladu s právními předpisy a je toliko odrazem probíhajícího legislativního procesu. Zadavatel byl při formulaci této „podmíněné“ zadávací podmínky veden snahou o jednotnost Závazných návrhů smluv. Jak Zadavatel uvedl jednoznačně již v čl. 5 Dokumentace zadávacího řízení, jednotlivé oblasti jsou zadávány v samostatných zadávacích řízeních, přičemž Zadavatelé předpokládají zahájení jednotlivých zadávacích řízení ve čtyřech etapách po cca deseti oblastech v každé etapě. Návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel, který implementuje Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel do českého právního řádu, v jeho současném znění stanovuje svou závaznost tak, že se vztahuje na zadávací řízení zahájená po nabytí účinnosti tohoto zákona. Jelikož tento zákon před zahájením zadávacího řízení účinnosti nenabyl, tak se zadávací řízení nevztahuje. Jinak tomu může být v pozdějších etapách. Proto Zadavatel stanovil jednotné a zcela jednoznačné znění zadávacích podmínek, kterým toliko upozornil na skutečnost, že dodavatel, stejně jako Zadavatel, je vázán právními předpisy. Ustanovení se tak v tomto zadávacím řízení nepoužije. Dle Zadavatele však není důvod toto ustanovení odstraňovat, protože samotná jeho formulace počítá s tím, že se nemusí uplatnit.

Dotaz č. 6

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek I – Ostatní náklady systému („ONS“).

Uvedené ustanovení považuje za ONS také dodatečné náklady na řidiče, bude-li Objednatel změnou provozního konceptu, tak že vyvolá vyšší turnusovou potřebu řidičů. Tyto náklady a změnu počtu řidičů včetně její nevyhnutelnosti je dopravce povinen objednateli doložit a požádat o jejich započtení do ONS. Uchazeč se táže, jak se stanoví průměrné zvýšené mzdové náklady? Uvedené ustanovení je dle našeho názoru neurčité a neumožňuje objektivní stanovení výše ONS ze strany dopravce.

Uchazeč se dále táže, proč musí prokazovat změnu počtu řidičů, resp. její nevyhnutelnost, když tato bude vyplývat z Vozových jízdních řádů, které podle čl. III odst. 14 vytváří sám Objednatel, resp. je Objednatel schvaluje dopravci, pokud by je vytvářel sám, tj. navýšení počtu řidičů mu bude známo včetně jeho nezbytnosti?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel stanovuje většinu parametrů objednávaných veřejných služeb. Změnou Závazného jízdního řádu může dojít k požadavku na personální navýšení řidičů, pokud jejich mzdové náklady (do výše průměrných mzdových nákladů dopravce) nepokryje podíl mzdových nákladů ve variabilní složce ceny (CDDV). Z tohoto důvodu dodavatelé v příloze č. 4 Závazného návrhu smlouvy sestavují na listě „mzdová náklady“ i tuto specifickou položku, která bude indexována, aby byly pro konkrétní rok srovnatelné průměrné mzdové náklady, k nimž bude náklad na mimořádného řidiče dopočten. Prokazování výše nákladů na vyhrazené změně je zcela legitimním požadavkem Zadavatele. Zadavateli také není známo, je-li předmětný řidič využit dodavatelem i k jiným výkonům (jiné smlouvy či komerční výkony), proto dokazování a doložení personálních vícenákladů, resp. jejich podílu, je proto důvodně přeneseno na dopravce.

Dotaz č. 7

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek III., bod 6

Uchazeč uvádí, že ne všechny turnusy splňují deklarované parametry, tj. ukončení nebo začátek oběhu v místě obvyklého odstavení/přistavení vozidla (rozumíme stejného). Bude v tomto případě hrazen technický přejezd tak, aby se shodovalo místo zahájení a ukončení oběhu?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v tomto případě nebude hradit technický přejezd. Pravidla úpravy jízdního řádu uvedená v čl. III Závazných návrhů smluv se vztahují až na změny Závazných jízdních řádů oproti Referenčním jízdním řádům. Pro Referenční jízdní řád, který je předmětem kalkulace nabídkové ceny, si dodavatel „režijní“ výkony zahrne do nabídkové ceny. Zadavatelé k takové specifikaci nemají potřebná data, proto je Referenční jízdní řád neobsahuje. Režijní výkony jsou pro každého dodavatele specifické vzhledem k mnoha faktorům – výjezdové a záťahové kilometry, přejezdy, místa, kde tankuje atd. Zadavatel předpokládá, že kvalifikovaní dodavatelé s přiměřenou mírou zkušeností jsou schopni kalkulaci nabídkové ceny sestavit.

Dotaz č. 8

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek III., bod 8

Lhůtu zaslání Závazného jízdního řádu 30 dnů před účinností změny jízdního řádu považuje uchazeč za nedostatečnou, protože pokud bude nutno provést úpravu licence (změna licence, příp. odnětí a vydání nové licence), zákon č. 111/1994 Sb. v platném znění určuje pro tento úkon v § 11 bod 4 a v § 14 bod 1 lhůtu 60 dnů od podání žádosti o úpravu licence. Pokud Závazný jízdní řád nebude vyžadovat úpravu licence, je příslušný dopravní úřad povinen schválený jízdní řád postoupit do celostátního informačního systému o jízdních řádech nejpozději 15 dnů před začátkem jeho platnosti. Pro vlastní proces schválení jízdního řádu vyžadují dopravní úřady zpravidla lhůtu 15 dnů. Žádost o schválení jízdního řádu příp. jeho změny musí dopravce tedy podat minimálně 30 dnů před účinností změny jízdního řádu. Tuto lhůtu nemůže dopravce dle výše citovaného ustanovení smlouvy dodržet, protože mu nezbývá žádný časový prostor pro zpracování a odeslání příslušných žádostí.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel tazatele upozorňuje, že proces přípravy každé změny jízdního řádu začíná tím, že je Dopravci zaslán návrh upravovaného jízdního řádu včetně návrhu oběhů vozidel. Dopravce ve svém systému kontroluje realizovatelnost návrhu a pošle organizátorům své vyjádření a případně se dohodnou potřebné úpravy. Závazný jízdní řád, který zašle Dopravci je tak s ním již projednán. Pokud je pro navrhovanou změnu potřeba další vozidlo, je součástí projednání i postup, jak se zajistí vozidlo (z vlastní zdrojů, pronájmem, nákupem atd.).

Tento postup je ostatně popsán v čl. II, odst. 2 písm. a) až d) Přílohy č. 15 Závazných návrhů smluv – Smlouvě o službách.

Dotaz č. 9

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek III., bod 10

Uvedené ustanovení stanovuje, že „Do doby sepsání oboustranně odsouhlaseného protokolu dle předcházející věty, popřípadě do doby úpravy Závazného jízdního řádu ze strany Objednatele, tak aby odpovídal požadavkům tohoto článku, je dopravce povinen zajišťovat VS v rozsahu posledního Závazného jízdního řádu stanoveného Objednatelem v souladu s tímto článkem.“ Rozumí uchazeč tomuto ustanovení, stejně jako jemu předcházejícím, že pokud nebude souhlasit s výší dodatečné kompenzace za dodatečné vozidlo, nemůže po něm objednatel požadovat nasazení takového vozidla ani nezačne platit Závazný jízdní řád, který vypravení dodatečného vozidla vyžaduje? K čemu se vztahuje spojení „úpravy Závazného jízdního řádu ze strany objednatel, tak aby odpovídal požadavkům tohoto článku“? Vztahuje se uvedené spojení k tomu, že zadavatel upraví závazný jízdní řád tak, aby nevyžadoval vypravení dodatečného vozidla?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel stanovil přesný postup kalkulace nákladů v čl. III odst. 1 Závazných návrhů smluv, který je položkově specifikován v příloze č. 4b Závazných návrhů smluv podle požadovaného vozidla. Dopravce odevzdá Zadavateli kalkulaci, sestavenou postupem podle Závazných návrhů smluv a doloží náklady, případně dokumentaci poptávky. Zadavatel je oprávněn ke kontrole všech účetních podkladů, kterými bude dopravce dokladovat výši jakékoli položky uplatněné jako ONS. Objednatel je též oprávněn vyžádat si kopie uvedených dokladů nebo je kontrolovat prezenčně u dopravce a současně si pořídit jejich kopie, případně si vyžádat, aby kopie příslušných dokladů vytvořil pro objednatel dopravce. Náklady musí být v souladu se Závaznými návrhy smluv v cenách obvyklých. Zadavatel odsouhlasí protokol po kontrole předložených podkladů a po doložení nákladů ze strany dopravce. Vzhledem k tomu, že současně dochází ke změně kompenzace, je v takovém případě uzavřen dodatek smlouvy (nový Závazný jízdní řád, změna záloh na kompenzaci – zvýšená o podíl CDDV a fixních nákladů či dalších položek). Tento krok se odehrává s dostatečným časovým předstihem. Objednatel má s tímto postupem zkušenosti, které uplatnil při přípravě zadávacích podmínek. Odsouhlasení uvedeného protokolu je formalizace podkladů z návrhu dopravce a v praxi je kontrolou doložených podkladů od dopravce a jejich odsouhlasení Zadavatelem. Pokud dopravce bude postupovat podle Závazných návrhů smluv bude protokol Zadavatelem odsouhlasen. Všechny kroky takové změny Závazného jízdního řádu budou činěny současně, tak aby byly realizovány ke stanovenému termínu, a to včetně kroků souvisejících se změnou jízdního řádu.

Dotaz č. 10

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek III., bod 8 a 10

Uvedená ustanovení ve svém spojení lze vykládat tak, že objednatel zašle nejpozději 30 dnů před účinností změny jízdního řádu Záväzný jízdní řád, přičemž z tohoto Záväzného jízdního řádu může vyplývat potřeba vypravení dodatečného vozidla. Znamená to, že v průběhu 30 dnů musí mezi Objednatel a dopravce dojít jednak k dohodě o dodatečných nákladech podle bodu 10. a současně ve stejné lhůtě musí dopravce dodatečný autobus opatřit aby jej k účinnosti nového Záväzného jízdního řádu mohl nasadit? Pokud ano, lhůta pro pořízení dodatečného vozidla je zcela nepřiměřené a objektivně nesplnitelná a uchazeč požaduje přepracování uvedeného ustanovení tak, aby měl dopravce lhůtu alespoň 9 měsíců od schválení protokolu o dodatečných nákladech, na pořízení tohoto dodatečného autobusu.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel uvádí, že tazatelem uvedená situace může nastat, pokud se smluvní strany na termínu nasazení dodatečného vozidla takto dohodnou. Zadavatel zdůrazňuje, že je povinen podle č. III odst. 8 zaslat Záväzný jízdní řád v dostatečném předstihu. Podle čl. III odst. 10 (tedy v případě, že Záväzný jízdní řád předložený Objednatel vyžaduje vypravení dodatečného vozidla (autobusu) typu použitého v oblasti (svazku)) se pak smluvní strany dohodnou „zejména na typu, specifikaci a termínu nasazení dodatečného vozidla s ohledem na možnosti zajištění dodatečného vozidla“. Pokud tedy dopravce nebude schopen s ohledem na možnosti zajištění dodatečného vozidla realizovat Záväzný jízdní řád od požadované účinnosti, nebude možné požadovaný Záväzný jízdní řád takto stanovit. Jinými slovy řečeno, doba na pořízení dalšího vozidla bude stanovena dohodou stran s ohledem na možnosti zajištění dodatečného vozidla.

Dotaz č. 11

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek III., bod 16

Dle uvedeného ustanovení je Objednatel oprávněn požadovat změnu poddodavatele v případě, kdy poddodavatel řádně neplní kteroukoliv povinnost dle této Smlouvy a Dopravce byl na tuto skutečnost Objednatel již alespoň jedenkrát v průběhu kalendářního roku upozorněn. Uvedené ustanovení je dle názoru uchazeče v rozporu se zásadou přiměřenosti, neboť objektivně k marginálním porušením smlouvy může a bude docházet v jejím průběhu opakovaně, jak je zadavateli nepochybně známo a nelze tomu ze strany uchazeče ani poddodavatele objektivně zabránit (ať se jedná o zpoždění, chybné označení autobusu, kouření řidiče, ústrojová kázeň apod.). Pokud by jedno jediné takové sebemenší pochybení na straně poddodavatele mělo vést k ukončení jeho spolupráce s dopravcem, jedná se nadmíru tvrdé a nepřiměřené ustanovení, které fakticky vylučuje poddodávku, neboť lze očekávat že žádný poddodavatel s vědomím rizika okamžitého ukončení spolupráce nebo mít o uzavření smlouvy o poddodávce zájem.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel cituje čl. III odst. 16 Záväzných návrhů smluv: „Dopravce je povinen o zajištění plnění dopravního výkonu dle této Smlouvy prostřednictvím poddodavatele Objednatel předem písemně informovat. Objednatel je oprávněn požadovat změnu poddodavatele a Dopravce je povinen zabezpečit změnu poddodavatele v případech, kdy poddodavatel řádně neplní kteroukoli povinnost dle této Smlouvy a Dopravce byl na tuto skutečnost Objednatel již alespoň jedenkrát v průběhu kalendářního roku upozorněn a byla mu poskytnuta přiměřená lhůta k nápravě.“

Ze znění čl. 4 odst. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, vyplývá povinnost dopravce poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Zadavatel si je vědomi situace na trhu veřejných služeb, zejména pak nedostatku řidičů, proto povolil v článku III odst. 15 Záväzného návrhu smlouvy poměrně rozsáhlou možnost poddodávek. Na druhou stranu je povinností dopravce poddodavatele řídit tak, aby plnění smlouvy bylo pokud možno bezvadné. Zároveň v souladu s čl. III odst. 17 dopravce odpovídá za veškerá porušení Záväzných návrhů smluv poddodavatelem stejně, jako by se předmětného porušení dopustil sám. Je tak v zájmu dopravce, aby v případě nespolehlivého poddodavatele spolupráci s takovým subjektem sám ukončil.

V článku III odst. 16 Záväzných návrhů smluv je výslovně uvedeno, že dopravci bude poskytnuta přiměřená lhůta k nápravě. Zadavatelé mají dostatečné zkušenosti, aby dokázali rozlišit podstatné a nepodstatné porušení povinností ze strany poddodavatelů a aby systém mohli zodpovědně řídit a k aplikaci předmětného ustanovení přistupovali v opodstatněných případech.

Dotaz č. 12

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek V., bod 4

Rozumí uchazeč správně, že úhrada je ve výši skutečného podílu nákladů je stanovena v článku VI. Bod. 6?“

Vysvětlení Zadavatele:

Ano, postup dílčí úhrady výkonů neodjetých z důvodu mimořádných situací je stanoven v čl. VI odst. 6 Závazných návrhů smluv.

Dotaz č. 13

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VI., bod 2

Rozumí uchazeč uvedenému ustanovení správně, že pokud by odborová organizace u dopravce vyhlásila stávku v rozporu s relevantními právními předpisy, tj. zákonem č. 2/1991 Sb., např. pro nesplnění zákonných podmínek pro její vyhlášení, nebude taková stávka považována za vyšší moc, a dopady půjdou na vrub dopravci?“

Vysvětlení Zadavatele:

Postup pro uznání stávky jako vyšší moci je jasně definován v čl. VI odst. 2 Závazných návrhů smluv. Pokud by stávka byla nezákonná, nebudou neodjeté výkony považovány za výkony neodjeté z důvodu mimořádné situace. Zadavatel má za to, že i odborové organizace jsou si vědomy důsledků nezákonné stávky, proto i z těchto důvodů Zadavatel v Závazných návrzích smluv upravil sociální aspekty (např. specifické podmínky indexace mezd, možnost tuto indexaci precizovat v případě specifikace podkladů ze strany Českého statistického úřadu. Viz čl. VII odst. 8 Závazných návrhů smlouvy), tak, aby dopravce pokud možno nemusel takové situaci čelit.

Dotaz č. 14

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VII., bod 1

Ve vzorci pro výpočet kompenzace jsou stanovena veličina CDVDVJTi i aniž by bylo dále v uvedeném článku nebo zbytku smlouvy definováno, jakou hodnotu představuje. Uchazeč požaduje doplnění její definice.“

Vysvětlení Zadavatele:

Veličina CDVDVJTi představuje cenu dopravního výkonu vozidla jiného typu, než je požadováno na zajištění veřejných služeb pro oblast podle Závazných návrhů smluv pro příslušné období dodatečně kalkulovanou dle přílohy č. 4b – list čl. III odst. 11, zvýšenou o cenu CORG a uplatněnou na výkony ujeté vozidlem nasazeným dle čl. III odst. 11 Závazných návrhů smluv [Kč/Linkový km].

Jedná se o položku, která je vyhrazenou změnou a je uvedena v příloze č. 4b na listě čl. III odst. 11. Zadavatel tuto veličinu do čl. VII odst. 1 Závazných návrhů smluv pro vyloučení pochybností doplní. Zadavatel má za to, že pro kalkulaci nabídkové ceny není tento údaj potřeba. Zadavatel upravil zadávací podmínky.

Zadavatel pro vyloučení pochybností zveřejňuje upravenou přílohu č. 4 dokumentace zadávacího řízení – Závazné návrhy smlouvy, a to v režimu sledování změn (verze. rev) a současně i čistou verzi bez vyznačených změn.

Dotaz č. 15

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VII.

Uchazeč se táže, zda je kompenzace předmětem DPH, smlouva v této věci mlčí. Uchazeč také požaduje doplnění do smlouvy ustanovení, které jednoznačně stanoví, že pokud by se kompenzace v budoucnu z důvodu změny právní úpravy stala předmětem DPH, ke kompenzaci bude připočteno DPH v zákonné výši.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

Zadavatel pro vyloučení pochybností zveřejňuje upravenou přílohu č. 4 dokumentace zadávacího řízení – Závazné návrhy smlouvy, a to v režimu sledování změn (verze. rev) a současně i čistou verzi bez vyznačených změn.

Dotaz č. 16

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VII., bod 8.

Uvedené ustanovení stanovuje, že pokud by se náklady odchýlily od indexu přiřazeného k nákladové položce, zavazují se smluvní strany vstoupit v jednání za účelem nahrazení příslušného indexu jiným indexem více odpovídajícím změnám těchto nákladů v čase. Rozumí uchazeč uvedenému ustanovení správně, že nebude mít povinnost takovou změnu indexu akceptovat, např. pokud by indexy rostly rychleji než náklady a tedy změna indexu by pro něj byla nevýhodná?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel má zájem na udržitelnosti smlouvy pro obě smluvní strany po celou dobu jejího trvání, proto připouští možnost nahrazení indexů jinými, preciznějšími indexy, budou-li uveřejňovány, případně indexaci v kratších časových intervalech, tak aby dopravce měl dostatečné krytí průběžných nákladů. V Závazných návrzích smluv je již v tuto chvíli zavedena korekční indexace pohonných hmot ve čtvrtletních intervalech, tak aby tato nejdůležitější součást variabilních nákladů byla dopravci hrazena s nejmenším možným zpožděním. V případě, že dojde ke změně situace, může během roku docházet i ke snížení. Z důvodu, aby dopravci nebyli Zadavatelem překompenzováni, musí být akceptována i tato alternativa. Smyslem indexace je pokud možno zachovat ekonomickou rovnováhu nastolenou mezi stranami k podání nabídky. To může znamenat jak změnu indexů za indexy, které rostou v čase rychleji, tak také za indexy, které rostou v čase pomaleji. Klíčové je, zda tyto indexy odráží přesněji vývoj nákladů v dané položce v čase.

Dotaz č. 17

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VIII., bod 6.

Rozumí uchazeč uvedenému ustanovení správně tak, že v případě nahrazení výkonu drážní osobní dopravy mu bude hrazeno CDV podle CDV tohoto železničního dopravce?“

Vysvětlení Zadavatele:

Ne, citované ustanovení Závazných návrhů smluv se týká Operativní zálohy, která není v tuto chvíli součástí zadání potřebného pro kalkulaci nabídkové ceny. Pro železniční dopravu bude v případě, že Operativní záloha (bude-li vůbec zavedena) bude výkony železniční dopravy nahrazovat, stanovena kompenzace na základě dojednaného finančního postupu na základě aktuálních cen. I v případě, že by železniční dopravce hradil ve výši své CDV, budou tyto úhrady s výjimkou nákladů na naftu kalkulovány do výnosů (jako v autobusové dopravě). Dopravce jako poskytovatel Operativní zálohy bude mít nárok na úhradu nákladů dle ujednání v čl. VIII Závazných návrhů smluv do výnosů.

Dotaz č. 18

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek VIII., bod 17.

Příloha č. 14 může být změněna jednostranně Objednatelem, aniž by byly předem stanoveny meze či bližší kritéria pro takový postup. S tím je spojeno riziko na straně Dopravce, že dojde ke změně smluvních podmínek, která pro něj bude nevýhodná a kterou nebude moci nijak ovlivnit. Uchazeč požaduje stanovení objektivní kritérií a omezení pro takové změny přílohy č. 14.“

Vysvětlení Zadavatele:

S ohledem na skutečnost, že v tomto okamžiku není zřejmé konkrétní rozložení operativních záloh na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje a ani jejich výsledný počet (viz čl. VIII odst. 2 Závazných návrhů smluv), nebylo ani možné v Příloze č. 14 stanovit detailní pravidla a postupy pro dispečerské řízení těchto operativních záloh. Pokud by v souvislosti s nasazením operativní zálohy vznikly změnou Přílohy č. 14 dodatečné náklady, pak tyto náklady uplatní dopravce ve svém nacenění postupem dle čl. VIII (odst. 1, 3, 5, 14...) Závazných návrhů smluv.

Dotaz č. 19

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek IX., bod 2.

Smlouva (příloha č. 10, příp. doplnění nové přílohy č. 10a) může být v otázce standardů kvality plnění změněna jednostranně Objednatелеm, aniž by byly předem stanoveny meze či bližší kritéria pro takový postup (hledisko poctivého obchodního styku je zjevně příliš obecné). S tím je spojeno riziko na straně Dopravce, že dojde ke změně smluvních podmínek, která pro něj bude nevýhodná a kterou nebude moci nijak ovlivnit.

Předmětná podmínka dle názoru uchazeče nesplňuje požadavky na jednoznačné a dostatečně podrobné vymezení zadávacích podmínek nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení podle § 36 odst. 3 ZZVZ, jakož ani požadavek na jednoznačné vymezení obsahu vyhrazené změny závazku ze smlouvy podle § 100 odst. 1 ZZVZ. Dodavatel tak nemůže zohlednit tuto výhradu při sestavení nabídky a stanovení nabídkové ceny.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel upozorňuje tazatele, že Standardy kvality PID jsou schváleny v orgánech Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Zadavatel vzhledem k délce kontraktu musí počítat i s variantou případné změny standardů kvality, zejména v souvislosti s případnou aktivací opce na EČV. Zadavatel zapracoval do Závazných návrhů smluv ujednání čl. XIII odst. 1, v němž stanovuje postup úhrady nákladů. Dle názoru Zadavatele tak předmětné ustanovení nepředstavuje pro dopravce žádné riziko. Vzhledem k platnosti Standardů kvality v systému PID na území jak Středočeského kraje, tak Hlavního města Prahy, je změna tohoto dokumentu velmi komplikovaná a mimořádně nákladná. Vzhledem k trvání smluv a vyhrazeným změnám souvisejícím s EČV však Zadavatel musel nastavit i možnost případné změny Standardu kvality PID a sestavení přílohy č. 10a) Závazných návrhů smluv, která, bude-li sestavena, bude prakticky identická s přílohou č. 10 Závazných návrhů smluv, s tím rozdílem, že bude obsahovat úpravy spojené s případnými specifiky EČV tak, aby EČV korespondovaly se stávajícím kvalitativním nastavením systému PID.

Dotaz č. 20

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek IX., bod 5.

Uvedené ustanovení stanovuje, že dopravce je povinen se ucházet o dotace na pořízení EČV nebo na vybudování infrastruktury a vynaložit veškeré spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tyto dotace získal. Vztahuje se toto ustanovení pouze na případ, kdy dopravce obdrží pokyn Objednatele na obnovu vozového parku ve smyslu čl. IX bodu 1, nebo obecně na celou dobu trvání smlouvy, tj. dopravce se musí ucházet o všechny dotace na EČV bez ohledu na to, zda k jejich pořízení obdržel pokyn objednatel. Věta druhá článku IX. bodu 5 naznačuje první variantě, je tato úvaha uchazeče správná?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že předpoklad tazatele je správný a předmětný požadavek souvisí s obnovou vozového parku dle uvedeného čl. smlouvy. Tímto není jakkoliv dotčeno, aby se dopravce z důvodů spočívajících na jeho straně o dotaci ucházel (např. z důvodu plnění smlouvy pro jiného objednatel).

Dotaz č. 21

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XI., bod 7.

Ve spojení autobusových nádrží/terminálů bude zřejmě překlep a má se jednat o autobusová nádraží. Uchazeč se dále dotazuje, jak se bude postupovat v případě, že i přes výzvu ze strany Dopravce vlastník/správce autobusových nádraží/terminálů Smlouvu neuzavře.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že v uvedeném ustanovení je překlep a správně má být uvedeno „autobusových nádraží“.

Zadavatel pro vyloučení pochybností zveřejňuje upravenou přílohu č. 4 dokumentace zadávacího řízení – Závazné návrhy smlouvy, a to v režimu sledování změn (verze. rev) a současně i čistou verzi bez vyznačených změn.

Zadavatel dále potvrzuje, že bude dopravci poskytovat nezbytnou součinnost pro zajištění smluv pro přístup do terminálů tak, aby byl zajištěn hladký průběh plnění závazků z uzavřených smluv. Např. Středočeský kraj má v rámci *Standardů dopravní obslužnosti* s drtivou většinou municipalit uzavřeny smlouvy o spolupráci na zajištění veřejných služeb. Spolupráce veřejných subjektů bude v těchto případech tedy významným nástrojem pro nalezení vhodného řešení. Zadavatel současně předpokládá, že o takto významné zakázky se ucházejí

kvalifikovaní uchazeči, kteří smlouvy o využívání autobusových nádraží /terminálů běžně uzavírají a mají v tomto ohledu zkušenosti ze zajišťování veřejných služeb, resp. komerční činnosti.

V krajním případě bude Zadavatel řešit problematickou situaci adekvátním opatřením, přičemž nevylučuje ani odklon linky nebo její ukončení na jiném místě. Je nutné zdůraznit, že související náklady nevstupují do nabídkové ceny, ale budou hrazeny dle skutečně prokázaných nákladů při dodržení podmínek popsanych v čl. VII odst. 1 (NZA) Závazného návrhu smlouvy. Platí rovněž, že Zadavatel bude poskytovat dopravci součinnost od 1.1.2024. Na území Hlavního města Prahy jsou pak zastávky a terminály ve vlastnictví ROPID nebo DPP, zasmluvnění v tomto případě tedy proběhne naprosto standardní cestou.

Dotaz č. 22

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIII., bod 3.

Uchazeč se táže, v jakém rozsahu a jakým způsobem má dopravce poskytovat informace cestujícím ve smyslu uvedeného ustanovení.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel k dotazovanému ustanovení uvádí, že se tímto rozumí především poskytování ústních, tištěných a elektronických informací v rámci standardů kvality pro vozidla, které jsou definována v příloze č. 10 Závazného návrhu smlouvy. Po dopravci bude rovněž vyžadována běžná komunikace základních provozních informací s veřejností, pokud se obrátí přímo na dopravce. Těmito se rozumí především jízdní řády, SPP tarif atd., případně informování veřejnosti o tom, kam se obrátit se složitějšími dotazy, tedy infocentra, PID potažmo organizátoři dopravy. Dopravce by měl zároveň provozovat vlastní webové stránky se základními údaji o provozu, včetně funkčního emailového kontaktu.

Dotaz č. 23

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIII., bod 5.

Uchazeč se táže, zda uvedené ustanovení se týká pouze škody vzniklých v souvislosti s plněním smlouvy o veřejných službách, nebo jakýchkoliv škod vzniklých v souvislosti s jeho činností, jak je v ustanovení uvedeno, tj. i škody vzniklých při plnění smluv s jinými objednateli, než jsou zadavatelé, nebo při komerční dopravě? Pokud platí jazykový výklad daného ustanovení, takové ustanovení je zcela zjevně nepřiměřenou a nedůvodnou podmínkou zadávacího řízení. Uchazeč se dále táže, komu má součinnost poskytovat a proč se má zavazovat hradit škodu, když se jedná o obecnou právní povinnost vyplývající z občanského zákoníku?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel k danému dotazu uvádí, že z uvedeného ustanovení při zohlednění celkové systematiky Závazného návrhu smlouvy (tj. s přihlédnutím ke sledovanému účelu) jasně vyplývá, že se jedná o poskytnutí součinnosti pouze v souvislosti s činností dopravce při plnění této smlouvy o veřejných službách. Tazatelem uváděný výklad ze smlouvy nevyplyvá. Tato součinnost má být zároveň poskytována konkrétnímu Zadavateli. Zároveň Zadavatel neshledává jako překážku tohoto ustanovení skutečnost, že uvedená povinnost nahradit škodu je obsažena obecně rovněž v dalších právních předpisech.

Dotaz č. 24

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIII., bod 11.

Podle uvedeného ustanovení jsou kontrolní orgány objednatele oprávněny provádět kontrolu a dopravce je na jejich vyzvání mj. povinen předložit výpis jízdenek z odbavovacího zařízení, obsahující v záhlaví mj. identifikaci řidiče. Disponuje zadavatel DPIA, tj. posouzením dopadu do soukromí ve vztahu k uvedeného povinnosti, resp. je schopen garantovat dopravci, že poskytnutím identifikace řidiče se dopravce nedopustí povinnosti podle GDPR (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů)) a v případě, pokud by dozorový Úřad pro ochranu osobních údajů přes takové ujištění shledal, že se o porušení GDPR jedná, uhradí zadavatel dopravci uloženou správní sankci? V opačném případě považujeme smluvní uložení nezákonné povinnosti za nepřiměřenou zadávací podmínku a požadujeme její odstranění.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel úvodem uvádí, že uvedené ustanovení je důležité pro plnohodnotnou kontrolu plnění Závazného návrhu smlouvy, a také z pohledu zasílání zpráv z přepravní kontroly dopravcům. Samotné jméno řidiče (bez

dalších osobních údajů) nepochybně nebude Zadavatel využívat k jinému než smlouvou předpokládanému a legitimnímu účelu. Zadavatel samozřejmě počítá s náležitou ochranou všech osobních údajů, které bude mít v souvislosti s plněním závazku dopravce dle Závazného návrhu smlouvy k dispozici a s dodržáním všech povinností vyplývajících ze související legislativy.

Dotaz č. 25

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIII., bod 15.

Co se myslí provozními normami, které má dopravce objednateli předávat?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel provedl úpravu uvedeného článku a odstavce smlouvy, který bez náhrady vypouští. Pro daný článek smlouvy bude uvedeno „Neobsazeno“

Zadavatel pro vyloučení pochybností zveřejňuje upravenou přílohu č. 4 dokumentace zadávacího řízení – Závazné návrhy smlouvy, a to v režimu sledování změn (verze. rev) a současně i čistou verzi bez vyznačených změn.

Dotaz č. 26

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIII., bod 18.

Co považuje zadavatel za důkladné a pravidelné školení řidičů, tj. jaký požaduje jeho minimální obsah a jakou frekvenci.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v tomto ohledu požaduje takovou kvalitu a rozsah školení, aby nebyl ohrožen sledovaný účel Závazného návrhu smlouvy a konkrétní povinnost dopravce, resp. řidiče. Podrobnější nastavení interních procesů ponechává Zadavatel na konkrétním dopravci.

Dotaz č. 27

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIV., bod 3.

Budou oprávněné osoby DPP provádět přepravní kontrolu i na území Libereckého a Ústeckého kraje?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že oprávněné osoby DPP mohou provádět přepravní kontrolu i na území uvedených krajů. Toto je mj. v souladu se smlouvou o jednotné přepravní kontrole, která tvoří přílohu č. 16 Závazného návrhu smlouvy.

Dotaz č. 28

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XVI., bod 2.

Z jakého důvodu stanovuje zadavatel omezení pro zařazení starších vozidel jiného dopravce pouze homologaci třídy M3/II nebo M3/B. Uchazeči je známo, že všechna kloubová vozidla dodaná do České republiky byla dodána s homologací třídy M3/I, ačkoliv jinak splňují ostatní požadavky smlouvy o veřejných službách a jsou v PID evidována, a zadavatel považuje za nepřiměřenou podmínku neumožnit jejich nasazení od jiného dopravce, pokud sám dopravce tato vozidla nasadit do provozu může. Tím je znevýhodněn dopravce, který tato vozidla nyní nemá, ale chtěl by si je od jiného dopravce pořídit. Taková podmínka je dle uchazeče v rozporu se zásadou rovného zacházení.“

Vysvětlení Zadavatele:

S ohledem na dlouhodobý charakter Závazného návrhu smlouvy se Zadavatel tímto pravidlem připravuje na očekávanou implementaci závazné evropské směrnice o podpoře čistých vozidel, resp. související legislativu. Je vhodné dodat, že dosud pořizovaná vozidla souladná se standardem kvality mohli dopravci nabídnout do odkupů, čímž ponechává Zadavatel dostatečný prostor k jejich využití (nedochází ke zmaření investic). Zadavatelé prokazatelně oslovili všechny dopravce, kteří tyto investice pořídili; dopravci tudíž měli možnost vozidla k odkupu nabídnout. Dále je nutné upozornit na to, že HMP má schválený „Klimatický plán“, který pro území HMP nastavuje související parametry přísněji. I proto má Zadavatel legitimní zájem činit již v průběhu trvání smlouvy nezbytné kroky, které přispějí k budoucímu plnění ekologických cílů.

Dotaz č. 29

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XVI., příloha č. 10 ke smlouvě o veřejných službách – standardy kvality PID.

S jakým nejstarším datem první registrace mohou být nasazeny autobusy dne 1.12.2024?

V jakém mohou být autobusy barevném provedení?

Mohou být provozovány od 1.12.2024 i autobusy bez nátěru PID nebo vozy ve starém nátěru PID?

Lhůta 3 let pro stáří autobusu (bod. 4.2.2.1 Standardů PID) se počítá od dne vzniku závazku, tj. od 1.12.2024?

Může být od 1.12.2024 na Svazek linek nasazen autobus, který má v technickém průkazu uvedeno, že se jedná o městský autobus (homologace M3/I)? Dle bodu 4.2.6.6. standardů PID je uvedeno, že norma VDV 301 platí ode dne vyhlášení. Pokud tato norma nebyla do zahájení tohoto zadávacího řízení vyhlášena, platí, že příp. dodatečné náklady bude hradit objednatel?

Bod 4.10 Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID stanoví, že dopravce je povinen na začátku soutěženého kontraktu vybavit minimálně 1/3 svého vozového parku certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících. Každé další nově zařazené vozidlo v průběhu trvání kontraktu musí být tímto zařízením vybaveno. Rozumí uchazeč uvedenému správně, že pokud pro zahájení smlouvy pořídí zcela nový vozový park, stačí vybavit sčítacím zařízením jeho 1/3?

Dle přílohy 10 Standardy kvality na straně 16 v bodě 4.2.7.3. Preference křížovatek, je uvedeno, že u příměstských linek pouze při požadavku objednatele. Je tento požadavek uveden ve VŘ na jednotlivé oblasti?

U autobusu, který je starší 3 let může být pouze 1 LCD monitor (jde o autobusy s rokem výroby cca 2018), pokud dle Standardů kvality byla udělena výjimka, nebo musí dopravce domontovat druhý LCD monitor?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně nejstaršího data první registrace u vozidel nasazených dne 1. 12. 2024 plně odkazuje na přílohu č. 10 Závazného návrhu smlouvy, konkrétně pak na její článek 4.2.2 a násl. Tento článek je nazvaný „Stáří vozového parku“ a dopravce je povinen jej dodržovat. Od 1. 12. 2024 platí dle čl. 4.2.2.3 uvedené přílohy, že maximální stáří vozu je 15 let od data první registrace.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně barevného provedení autobusů uvádí, že dopravce je povinen od zahájení provozu a dále po celou dobu trvání smlouvy nasazovat na dopravní výkony vozidla splňující *Manuál jednotného vzhledu vozidel*, který je součástí přílohy č. 10 Závazného návrhu smlouvy, s výjimkou vozidel, která dopravce odkoupil od předchozího dopravce, která je dopravce povinen uvést do souladu s *Manuálem jednotného vzhledu vozidel* nejpozději do 9 měsíců od zahájení provozu.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně provozování autobusů bez nátěru PID nebo se starým nátěrem PID po 1. 12. 2024 uvádí, že s výjimkou vozidel, která dopravce odkoupil od předchozího dopravce, která je dopravce povinen uvést do souladu s *Manuálem jednotného vzhledu vozidel* nejpozději do 9 měsíců od Zahájení provozu.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně počítání lhůty 3 let pro stáří autobusu uvádí, že tato lhůta počíná běžet od okamžiku Zahájení provozu ve smyslu definice v čl. I Závazného návrhu smlouvy.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně možnosti nasazení autobusu, který má v technickém průkazu uvedeno, že se jedná o městský autobus (homologace M3/I) uvádí, že toto je možné za předpokladu, že se jedná o vozidlo původního dopravce a zároveň splňuje podmínky dané Standardy kvality PID, nebo bylo zařazeno do povinného odkupu. V tomto ohledu Zadavatel odkazuje na vysvětlení poskytnuté výše v rámci v dotazu č. 5.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně uhrazení dodatečných nákladů spojených s normou VDV 301 uvádí, že půjde o náklady související s MOS, tak tyto budou řešeny jako vyhrazená změna.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně požadavku vybavit minimálně 1/3 svého vozového parku certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících potvrzuje předpoklad tazatele.

Zadavatel ve vztahu k části dotazu ohledně požadavku k preferenci křížovatek uvádí, že prozatím takovýto požadavek Zadavatele neexistuje u žádné z oblastí, jedná se o vyhrazenou změnu, se kterou bude případně spojena úhrada oprávněných nákladů.

Součástí přílohy č. 10 Standardy kvality PID je na straně 37 výjimka ze Standardu kvality PID č. 2/2019, která upravuje počet LCD panelů pro vybrané délkové kategorie vozidel.

Dotaz č. 30

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XVIII., bod 1

Uchazeč se táže, o jaké lhůty k předání kopií technických průkazů v bodě jedna první věty se jedná?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že uvedená lhůta je uvedena v odst. 3 daného čl. Závazného návrhu smlouvy.

Zadavatel pro vyloučení pochybností zveřejňuje upravenou přílohu č. 4 dokumentace zadávacího řízení – Závazné návrhy smlouvy, a to v režimu sledování změn (verze. rev) a současně i čistou verzi bez vyznačených změn.

Dotaz č. 31

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XVIII., bod 2.

Rozumí uchazeč poslední větě citovaného ustanovení, tj. že není oprávněn nasadit na dopravní výkony vozidlo, které alespoň 14 dní předem nenahlásil objednateli? Znamená to, že zadavatel preferuje, že dopravní výkony nebudou odjety a cestující ponecháni na zastávkách, a vozidlo, které by je odjet mohlo bude nečinně stát v garáži, jenom proto, že nebyla splněna formálně administrativní povinnost i když vozidlo bude jinak zcela v souladu se smlouvou o veřejných službách?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel má za to, že předmětné ustanovení Závazného návrhu smlouvy je jasné a nepřipouští jiný výklad. Zadavatel zdůrazňuje, že včasné nahlášení změn ve složení vozového parku je povinností dopravce. Lhůta 14 dnů je pro zajištění nezbytných úkonů na straně objednatele přiměřená. V případě rizika nerealizace dopravních výkonů je samozřejmě i v zájmu objednatele proces zařazení nového vozidla urychlit. Pro úplnost Zadavatel odkazuje na čl. XVIII odst. 5 Závazného návrhu smlouvy, který definuje, že pokud „Doprovce požádal Objednatele o autorizaci vozidel v souladu s touto Smlouvou a Objednatel z důvodů na své straně neprovedl autorizaci do 14 dnů od požádání, může Dopravce tato vozidla zařadit do provozu a dočasně i bez autorizace provozovat v rámci plnění této Smlouvy, až do sjednaného termínu autorizace.“

Dotaz č. 32

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XIX., bod 3.

Uchazeč se táže, co znamená ustanovení, že objednatel je oprávněn čerpat z bankovní záruky, pokud dopravce řádně a včas nesplní svou povinnost Zahájit provoz dle podmínek této Smlouvy, tj. zda tím zadavatel myslí, že může čerpat i z jiného důvodu, než je nezaplacení splatných smluvních pokut nebo případná úhrada vzniklé škody? Může zadavatel uvést příklady jak by v ostatních případech stanovil výši čerpání a na základě konkrétně jaké skutečnosti by k čerpání bankovní záruky došlo?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že v čl. XIX odst. 3 Závazného návrhu smlouvy jsou vymezeny situace, které má požadovaná bankovní záruka pokrývat a za jakých situací bude čerpána.

Stanovení bankovní záruky je v tomto ohledu zcela běžným a legitimním způsobem, jak zajistit řádné plnění smlouvy ze strany dopravce. Bankovní záruka je stanovena jako řešení situací, kdy dopravce buďto nehradí své pohledávky vůči Zadavateli, či by jiným způsobem selhal při plnění svých závazků. Jako příklad lze uvést neodbavování cestujících na celé lince nebo linkách. Při nesplnění povinnosti odbavovat na celé lince nebo linkách by bylo nutné stanovit ztráty na tržbách jako škodu způsobenou Zadavateli (s ohledem na *brutto* charakter smlouvy). Vzhledem k tomu, že Zadavatel má k dispozici detailní údaje o tržbách, bylo by stanovení ztráty přepočtem neodbavovaných linek s přihlédnutím k časovému rozložení tržeb v průběhu.

Dotaz č. 33

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XXI., bod 2.

Uchazeč nesouhlasí se stanovením povinnosti poskytnout Objednateli informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách v rozsahu, v jakém to uvedené ustanovení stanovuje. Uchazeč uvádí, že v případě brutto smlouvy nejsou údaje o poptávce cestujících, jízdném a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, jeho obchodním tajemstvím, ale jde o informace, které jsou vlastnictvím objednatele. Naopak údaje

o nákladech souvisejících s veřejnou přepravou, podrobnosti o specifikaci infrastruktury (pokud by se mělo jednat o infrastrukturu dopravce) ovšem považuje za klíčové obchodní tajemství a know-how dopravce a nesouhlasí s tím, aby byly poskytnuty komukoliv pro účely uvedené v tomto článku. Rozsah informací v článku jde zcela zjevně nad rámec platných právních předpisů a uvedené ustanovení je v rozporu s principem přiměřenosti.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že je jeho povinností toto ujednání učinit součástí smlouvy a od tohoto ustanovení tedy nemůže upustit. Tato povinnost Zadavatele vyplývá mj. z nařízení 1370/2007 ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007 (tzv. konsolidované znění). Tato povinnost Zadavatele je pak upravena v čl. 4 odst. 8 zmíněného nařízení v konsolidovaném znění. Daný požadavek je tudíž plně v souladu s platnými právními předpisy.

Dotaz č. 34

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XXII., bod 3 písm. c)

Ustanovení je vnitřně rozporné. Jestliže se hodnota zakázky má určit na základě ročního vyhodnocení Objednatelem pro poslední kalendářní rok, pak nemůže jít o hodnotu „za posledních 12 po sobě jdoucích měsíců“, neboť toto období se zpravidla nebude překrývat s kalendářním rokem. Uchazeč požaduje jeho úpravu tak aby bylo jednoznačné a srozumitelné.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel k ustanovení čl. XXII odst. 3, písm. c) Závazného návrhu smlouvy uvádí, že jej nepovažuje za vnitřně rozporné.

Pokud dotaz skutečně směřoval na čl. XXII odst. 3 písm. e) Závazného návrhu smlouvy uvádí Zadavatel, že ani tento nepovažuje za nikterak vnitřně rozporný. Z uvedeného ustanovení jasně vyplývá, že ve vztahu k tomuto výpovědnímu důvodu se bude poměr souhrnné výše smluvních pokut a hodnoty zakázky hodnotit za posledních 12 po sobě jdoucích měsíců, nikoliv za kalendářní rok. V tomto článku Závazného návrhu smlouvy je rovněž určeno, co se pro účely tohoto článku smlouvy rozumí hodnotou zakázky. Výpočet tohoto poměru je tak určen dostatečně podrobně a nezpůsobuje žádný vnitřní rozpor.

Pro účely tohoto výpovědního důvodu bylo zvoleno 12 po sobě jdoucích měsíců, jelikož zahájení plnění je stanoveno na 1. 12. 2014. Právě skutečnost, že zahájení plnění není navázáno na začátek kalendářního roku byl důvodem pro zvolení 12měsíčního cyklu, nikoli kalendářního roku pro vyhodnocení tohoto parametru plnění smlouvy. Smlouva se i přesto bude průběžně vyhodnocovat a slovní spojení „12 po sobě jdoucích měsíců“ je jednoznačně stanovené období, které není žádným vnitřním rozparem a neumožňuje více způsobů výkladu. Dopravce dostává podklady o uložených sankcích průběžně a Zadavatel sám při situaci, která by ukončením smlouvy hrozila, bude aktivně hledat řešení ve spolupráci s dopravcem.

Dotaz č. 35

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek XXIV., bod 12

V možnosti Objednatele jednostranně měnit přílohu č. 12 v souvislosti se změnami příloh č. 10, 10a nebo 10b lze spatřovat riziko pro Dopravce, který nebude mít možnost ovlivnit, jaké nové povinnosti budou sankcionovány a jak vysokými postihy.

Předmětná podmínka dle názoru uchazeče nesplňuje požadavky na jednoznačné a dostatečně podrobné vymezení zadávacích podmínek nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení podle § 36 odst. 3 ZZVZ, jakož ani požadavek na jednoznačné vymezení obsahu vyhrazené změny závazku ze smlouvy podle § 100 odst. 1 ZZVZ. Dodavatel tak nemůže zohlednit tuto výhradu při sestavení nabídky a stanovení nabídkové ceny.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel je dle zmíněného článku Závazného návrhu smlouvy oprávněn provést změnu přílohy č. 12 pouze tehdy, pokud by došlo ke změně standardů kvality, jak na ně odkazuje dotčený článek Závazného návrhu smlouvy. Takové změny by pak byly hrazeny jako ONS, jak jsou definovány v čl. I Závazného návrhu smlouvy. Zadavatel by následně byl při zavedení nového standardu oprávněn přiměřeně a v souladu s pravidly poctivého obchodního styku upravit sazebník tak, aby tento reflektoval novou změnu. Pro úplnost Zadavatel ve vztahu k tomuto dotazu uzavírá, že vzhledem k době trvání smluv je pro Zadavatele nezbytné zajistit mechanismy, které dostatečně zajistí jeho potřeby v dlouhodobém horizontu a umožní mu reagovat zejména

na změnu Standardů kvality PID. Konečně Zadavatel doplňuje, že změna uvedených příloh je poměrně komplikovaná a mimořádně nákladná

Dotaz č. 36

„Ve vztahu k Příloze č. 22 smlouvy o veřejných službách, Harmonogram předrealizačního období.

Sankce lze ukládat i opakovaně, jestliže povinnost nebyla splněna ani v dodatečně dané lhůtě. Uchazeč požaduje, aby pro dodatečnou lhůtu měla být přiměřeně stanovena její minimální délka nebo by alespoň mělo být stanoveno, že dodatečná lhůta musí být přiměřená ke splnění dané povinnosti. Jinak by Objednatel mohl určovat i nereálně krátké dodatečné lhůty např. v délce 1 dne a v důsledku toho inkasovat smluvní pokuty v nepřiměřené výši.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel přirozeně nemá zájem stanovovat nereálné termíny. Zároveň je nutné vnímat, že je to právě dopravce, kdo je v prodlení při splnění své povinnosti. Zadavatel potvrzuje, že je připraven stanovit reálnou lhůtu, která bude současně přiměřená ve vztahu k naplnění účelu a dílčího cíle smlouvy, resp. s přihlédnutím ke konkrétním opatřením, které by měl dopravce Zadavateli včas komunikovat.

Dotaz č. 37

„Ve vztahu k Příloze č. 1 smlouvy o veřejných službách

Mohl by uchazeč obdržet jízdní řády a vozové jízdní řády (turnusy) ve formátu XML?“

Vysvětlení Zadavatele:

Jízdní řády a Vozové jízdní řády ve formátu XML nebudou v době přípravy nabídky poskytnuty.

Dotaz č. 38

„Ve vztahu k Příloze č. 1 smlouvy o veřejných službách

Jsou v turnusech zohledněny časy pro odstavení vozidel do dep (určených míst) z důvodu tankování, odevzdání dokladů, tržeb atd.? Jak má uchazeč řešit, pokud výkon práce převyší limity dané legislativou pro práci řidiče?“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel není schopen dotčené časy zohlednit, neboť k tomu nemá dostatečná data. Jsou to právě dopravci, kteří mají tato data k dispozici, mají přehled o umístění garáží, jiného zázemí, místech pro tankování apod. Dodavatel je tak za účelem podání nabídky povinen zohlednit předmětné údaje sám s přihlédnutím ke své odbornosti a zkušenostem.

Dotaz č. 39

„Ve vztahu k Příloze č. 6 smlouvy o veřejných službách

V příloze č.6 závazného návrhu smlouvy je na listu „kumul. indexy pro zahájení“ v buňce A106 uvedena definice proměnné PM2021 takto: PM2021 – průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví pro odvětví H „doprava a skladování“ sledovaná Českým statistickým úřadem v roce 2021 (4. čtvrtletí). Za účelem vyloučení pochybností se uchazeč dotazuje, zda hodnota této proměnné odpovídá hodnotě za Q1-Q4/2021 nebo hodnotě za Q4/2021 v tabulce na listu „mzdy“ (buňka EW16 nebo EZ16). Předmětná definice dle našeho názoru umožňuje dvojí výklad, tj. použití průměru za rok 2021 ve výši 32.699 Kč nebo průměru 4. čtvrtletí ve výši 35.291 Kč, který výklad je správný?

Dotazujeme se, zda uchazeč vyplňuje již při podání nabídky tabulku „plán obnovy vozidel“ uvedenou v příloze č.6 zadávací dokumentace „Formular pro zpracování nabídkové ceny“.

V této souvislosti se také dotazujeme, zda se doba odepisování ve výši 9 let stanovená pro vozidla, která jsou předmětem odkupu od stávajícího dopravce, má aplikovat také na ostatní vozidla použitá po dobu smlouvy nebo je zcela ponecháno na úvaze dopravce, jakou odpisovou politiku u vozidel, které nejsou předmětem odkupu, zvolí.

Uchazeč se dotazuje, zda v tabulkách na listu „mzdové náklady“ v příloze č.6 zadávací dokumentace „Formular pro zpracování nabídkové ceny“ má vyplnit u mzdových nákladů na 1 řidiče, resp. na jednoho provozního zaměstnance hodnotu za měsíc nebo za rok. Popisek obsahuje zároveň výraz „měsíčně/ročně“, vzorce v tabulkách však v části nadepsané u jednotlivých kategorií vozidel „ročně“ jen násobí údaj nadepsaný

„měsíčně“ údajem o počtu řidičů nebo provozních zaměstnanců. Domníváme se, že správně by buď mělo být jednoznačně uvedeno, že se jedná jen o měsíční hodnoty anebo upravit vzorec tak, aby měsíční údaj byl vynásoben 12, aby představoval roční údaj. Mohl by zároveň zadavatel poskytnout příklad vyplnění mzdových tabulek na tomto listu.

Mají mít uvedené údaje na listu „mzdové náklady“ nějakou vazbu na údaje uvedené na listech pro jednotlivé kategorie vozidel („Mn“, „Md“, atd.), tzn. zda se roční údaj pro daný typ vozidla v položkách 6 a 7 na listech pro jednotlivé kategorie vozidel musí shodovat s údaji pro daný typ vozidla na listu „mzdové náklady“?

Uchazeč se pro vyloučení pochybností dotazuje, zdali má opravdu pro položku Indexace PHM (palivo diesel) uvažovat s hodnotou CD2021 ve výši 29,92 Kč/l (viz. Příloha č.6 smlouvy, list „kumul. indexy pro zahájení“, buňka „A25“)?

Vysvětlení Zadavatele:

K prvnímu dotazu – výklad použití průměru. Dotčené ustanovení je třeba vnímat jako průměr za rok, který je k výchozí indexaci mzdových nákladů označen na listě „mzdy“ v buňce EZ16. Pro vyloučení pochybností byla na listě „kumul. indexy pro zahájení“ v této souvislosti provedena oprava v řádcích 104, 105 a 106. Příloha č. 6 Závazného návrhu smlouvy v revidovaném znění tvoří přílohu tohoto vysvětlení zadávací dokumentace. Ve vztahu k indexaci je průměr mezd za období jednoho roku vhodnějším ukazatelem, neboť lépe vystihuje vývoj mezd ve srovnání s určením průměru mezd pouze na základě 4. čtvrtletí příslušného roku, které může výrazně ovlivnit (pozitivně i negativně) tento index.

Ke druhému dotazu – vyplnění tabulky „plán obnovy vozidel“ při podání nabídky. Ano, zpracování plánu obnovy vozidel je požadováno již při podání nabídky. Do plánu se však uvádějí jen vozidla s konvenčními pohony. Pokud by Zadavatel rozhodl o zavedení EČV bude provedena související úprava smlouvy dle čl. IX Závazného návrhu smlouvy.

Ke třetímu dotazu – doba odepisování. Zadavatel potvrzuje, že odpisový plán má být stanoven na 9 let a vychází z průměrného stáří vozidel, které je stanoveno v § 3 odst. 1 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. Není-li ve smlouvě stanoveno jinak platí, že tento odpisový plán platí i na „ostatní vozidla“

Ke čtvrtému dotazu – mzdové náklady na řidiče. Zadavatel pro vyloučení pochybností upravil popisky v příslušné tabulce. Revidovaná příloha č. 6 dokumentace zadávacího řízení je přílohou tohoto vysvětlení. Pro vyjasnění pochybností Zadavatel dále uvádí, že do předmětné tabulky je potřeba doplnit počet řidičů přepočtených na plnění veřejných služeb v dané oblasti, a to podle skutečných úvazků potřebných k plnění smlouvy [počet řidičů přepočtených na plnění veřejných služeb tak může být uveden i s přesností na desetinná místa (např. 20,3)]. Obdobně bude postupováno u dalších provozních zaměstnanců.

K pátému dotazu – vazba údajů na listu „mzdové náklady“. Ano, vazba zde existuje. Provázanost údajů vyplývá např. z odpočtu případných mzdových nákladů v případě změny závazného jízdního řádů, která by vyvolala další (i dílčí) personální potřebu.

K šestému dotazu – indexace PHM. Zadavatel potvrzuje, že má být uvažována hodnota 29,92 Kč/l. Nárůst ceny dieselu uvedené v příloze č. 6 Závazného návrhu smlouvy bude upravován ve vztahu k indexu vypočítanému z průměrné ceny dieselu v roce 2021 (tj. 29,92 Kč bez DPH). Zadavatel pro názornost uvádí dva příklady:

- cena dieselu v roce 2021 činí 29,92 Kč bez DPH; cena dieselu v roce 2023 (průměr za období červenec 2022 až červen 2023) činí 48,30 Kč bez DPH; index nárůstu ceny se rovná 1,6143;
- cena dieselu v roce 2021 činí 29,92 Kč bez DPH; cena dieselu v roce 2023 (průměr za období červenec 2022 až červen 2023) činí 28,50 Kč bez DPH; index nárůstu ceny se rovná 0,9525.

Cena 29,92 Kč bez DPH je tedy základní cenou, která je upravována na základě hodnoty indexu nárůstu cen. Obdobně se poté upravuje cena CNG. Indexováno bude meziročně postupem dle přílohy č. 6 Závazného návrhu smlouvy. Zadavatel závěrem uvádí, že dodavatel pro kalkulaci nabídkové ceny použije cenu nafty z účetnictví ve stálých cenách roku 2021 (podle svých dodavatelů) a s ohledem na skladbu vozového parku (spotřebu různých typů vozidel) dané oblasti, případně další faktory, které budou následně indexovány uvedeným postupem. Kromě toho bude průběžně cena PHM upravována i s ohledem na reálný vývoj v konkrétním roce, a to jak směrem nahoru, tak i dolů, tak aby byla položka spotřeby PHM průběžně kryta s co nejmenším zpožděním.

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách
PID – oblast A1 – Kladensko

Příloha vysvětlení:

- upravená příloha č. 6 dokumentace zadávacího řízení (Formulář pro zpracování nabídkové ceny) a příloha č. 4 smlouvy – Nabídková cena;
- upravená příloha č. 6 smlouvy (Indexace nabídkové ceny (NCDV));
- upravená příloha č. 4 Dokumentace zadávacího řízení – závazné návrhy smluv pro Hlavní město Praha a Středočeský kraj (verze s vyznačenými změnami);
- upravená příloha č. 4 Dokumentace zadávacího řízení – závazné návrhy smluv pro Hlavní město Praha a Středočeský kraj (čistá verze);

Za Zadavatele

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