



**Fiala Tejkal**  
A PARTNEŘI

## VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

19.11.2018 | Brno

### Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 14

#### **VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:**

**Zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v autobusové dopravě pro období 2020 – 2030 - oblast II (PLZEŇSKÝ KRAJ – SEVER)**

Spisová značka zadavatele: **PKADPS0318**

Evid. číslo veřejné zakázky: **Z2018-031206**

(dále jen „*veřejná zakázka*“)

#### **ZADAVATEL:**

**Plzeňský kraj**

se sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

IČO: 70890366

(dále jen „*zadavatel*“)

#### **ZÁSTUPCE ZADAVATELE:**

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

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

IČO: 28360125

(dále jen „*zástupce*“)

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

## VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

**Dotaz:**

**„Doplňující dotazy k Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 6 ze dne 25.10. 2018**

*Ve výše uvedeném Vysvětlení je v prvním odstavci Odpovědi uvedeno, že Zadavatel bude vyhlášovat krajský tarif i na jednotlivé jízdné, ale nebude se jednat o kilometrický tarif závislý na ujeté vzdálenosti. Ve třetím odstavci je pak s odvoláním na odst. 158.1. návrhu smlouvy zvýrazněn text, že při objížďkách bez výlukového jízdního řádu nebudou navíc ujeté kilometry kompenzovány.*

**DOTAZ č. 1:** *Pokud se nejedná o kilometrický tarif, dotazujeme se, o jaký tarif u jednotlivého jízdného tedy půjde a jak bude konstruován?“*

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že krajský tarif na jednotlivé jízdné bude konstruován jako předplatné krátkodobé, tedy zónové.

2)

**Dotaz:**

**„DOTAZ č. 2:** *Pokud nebudou hrazeny kilometry ujeté navíc u objížďek bez schváleného výlukového jízdního řádu, dotazujeme se na přesná pravidla, v jakých případech nebude výlukový jízdní řád schvalován? Pokud půjde pouze o libovůli Objednatele, vystavuje se Dopravce příliš velkému ekonomickému riziku, kdy nebudou Objednatelem uhrazeny jím vynaložené náklady.“*

**Odpověď:**

Zadavatel k dotazu žadatele uvádí, že v případě schvalování výlukových jízdních řádů bude zadavatel, jakožto krajský úřad, vystupovat z pozice dopravního úřadu a v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZSD“), nikoliv z pozice objednatele v rámci smluvního vztahu na veřejnou zakázku. Zadavatel s ohledem na tuto skutečnost vylučuje v této souvislosti jakoukoliv žadatelem uváděnou libovůli zadavatele. Dopravní úřad postupuje při schvalování výlukových jízdních řádů mj. podle § 18 odst. 2 a § 16f odst. 5 a § 16f odst. 2 písm. b) a c) ZSD.

3)

**Dotaz:**

*„**DOTAZ č. 3:** Pokud nebudou hrazeny kilometry ujeté navíc u objížděk bez schváleného výlukového jízdního řádu, domníváme se správně, že tyto objížděky nebudou jízdou v zájmu objednatele a tudíž na těchto trasách nebudou obsluhovány žádné zastávky?“*

**Odpověď:**

Zadavatel nepředpokládá, že bude realizována objížděka bez výlukového jízdního řádu, přičemž na objízděných trasách bude dopravce obsluhovat zastávky stanovené výlukovým jízdním řádem. Zadavatel uvádí, že výlukové jízdní řády budou muset být přijímány vždy, a to i z důvodu sledování vozidel dispečinkem IDP. Podle dosavadních zkušeností se výlukové jízdní řády zpracovávají buď z důvodu přeložení zastávek nebo z důvodu změny časových poloh obsluhy zastávek (z důvodu prodloužení objízděné trasy). Z uvedeného tedy vyplývá, že bude-li přesunuta zastávka, bude stanoven výlukový jízdní řád a zastávka bude obsluhována.

4)

**Dotaz:**

*„**Doplňující dotazy k Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 10 ze dne 2. 11. 2018***

*Ve výše uvedeném Vysvětlení je v prvním odstavci Odpovědi uvedeno, že Zadavatel bude dopravci hradit náklady na použití infrastruktury ve výši, kterou Dopravce skutečně uhradí. U ostatních přímých nákladů je uvedeno, že Dopravce může meziročně změnit tuto nákladovou položku až o 10% v závislosti na svých zkušenostech.*

***DOTAZ č. 1:** Jakým způsobem bude Dopravce prokazovat výši skutečně uhrazených nákladů na použití infrastruktury, v jakém konkrétním termínu, kdy budou tyto náklady Dopravci fakticky uhrazeny?“*

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že náklady bude dopravce prokazovat např. skutečně uhrazenými fakturami a tyto náklady budou hrazeny po předložení dopravcem v rámci vyúčtování. Měsíční záloha vypočtená pro objednávku na následující rok v sobě již zahrnuje také zálohu na použití infrastruktury. Každý rok se tedy znovu aktualizuje počet vjezdů (vychází z JŘ) a aktuální jednotková cena za použití infrastruktury. V případě, že se jednotková cena za použití infrastruktury zvýší od naposledy předloženého vyúčtování a dopravce prokáže její aktuální výši, zohlední zadavatel toto ve výpočtu zálohy na následující rok.

5)

Dotaz:

*„**DOTAZ č. 2:** Zadavatel umožňuje u ostatních přímých nákladů meziroční navýšení na listu „Model výchozí“ dle zkušeností Dopravce. Náš dotaz ovšem nesměřoval pouze na očekávaný inflační nárůst dnes používaných ochranných prostředků apod. Jednalo se rovněž o budoucí nově vzniklé náklady v souvislosti se změnami příslušných předpisů, stanovujících podmínky ochrany zdraví při práci. Domníváme se správně, že v případě vzniku nových povinností Dopravce vůči svým zaměstnancům v této oblasti, bude využit odstavec 86. návrhu Smlouvy?“*

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k dotazu žadatele uvádí, že odst. 86 návrhu smlouvy by mohl být v žadatelem uvedeném případě využit, budou-li naplněny všechny podmínky v tomto odstavci stanovené. Ze žadatelem uvedeného dotazu nelze nyní seznat naplnění všech podmínek, nicméně zadavatel v této souvislosti uvádí, že v odst. 86 návrhu smlouvy je výslovně stanoveno, že: **„Cenu dopravního výkonu bude možno v průběhu trvání této Smlouvy dále upravit pouze v případě, že dojde k zavedení nové povinnosti stanovené právními předpisy, která bude mít přímý vliv na náklady Dopravce při výkonech zajišťovaných dle Smlouvy ve srovnání s náklady určujícími výchozí cenu dopravního výkonu v Modelu výchozím (MV), a která nemohla být v době podání nabídky Smluvním stranám známá a nemohla být zohledněna ve Finančním modelu (zejména v případě zavedení silniční daně či případné ekologické daně, zavedení nových požadavků na Vozidla, zavedení nových požadavků na finanční, odbornou nebo jinou způsobilost Dopravce, zavedení nových povinností podnikatele v silniční dopravě, zavedení nových poplatků za využívání infrastruktury apod.).[...]**“

6)

Dotaz:

*„Odstavec 86. návrhu Smlouvy popisuje možnost úpravy ceny dopravního výkonu v průběhu trvání Smlouvy. Obsahuje podrobně specifikované předpoklady, za kterých může ke změně dojít. Především se jedná o zavedení nové povinnosti stanovené právními předpisy, která bude mít přímý vliv na náklady Dopravce. Předem jsou vyloučeny indexované veličiny jako např. pohonné hmoty a mzdy. Povinností dopravce je mimo jiné vyčíslit částku a doložit ji znaleckým posudkem. V případě sporu o výši částky bude zpracován nový znalecký posudek Objednatele, který je poté rozhodující. Již toto ustanovení názorně ukazuje na nerovné postavení Objednatele a Dopravce, ale extrémní příklad je popsán níže.*

**DOTAZ:** *Vzhledem k výše uvedenému obsahu odstavce 86 žádáme o vysvětlení obsahu resp. významu posledních dvou vět tohoto odst. č. 86. Pokud Dopravce splní veškeré uvedené povinnosti, pak není důvod, aby o případné možnosti využití postupu dle tohoto odstavce, rozhodoval výlučně Objednatel, stejně jako je nepochopitelné, že na takový postup nemá*

*Dopravce nárok. Takové ustanovení bezdůvodně znevýhodňuje Dopravce, který sice splní veškeré povinnosti, ale z jakékoliv libovůle Objednatele mu nebudou, ne vlastní vinnou navýšené náklady, uhrazeny. Za uvedených podmínek se vystavuje Dopravce neúměrnému riziku, že při změně legislativy mající dopad na výši nákladů, ponese sám veškerý nárůst a může se tak dostat do ztrátového hospodaření. Citované ustanovení Smlouvy tedy může v praxi sloužit Objednateli k ekonomické likvidaci Dopravce.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel považuje smluvní úpravu předkládání znaleckých posudků za adekvátní, k čemuž zadavatel poukazuje na to, že je to právě on, kdo v předmětném případě bude ve prospěch dopravce vynakládat finanční prostředky, a to prostředky veřejné.

Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky a zadavatel není povinen stanovovat, resp. přizpůsobovat, předmět veřejné zakázky nárokům nebo možnostem jednotlivých dodavatelů.

Zadavatel k dotazu žadatele dále uvádí, že zadavatel je povinen při změně závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku dodržet příslušná ustanovení zákona, a to zejm. § 222 ZZVZ, který striktně vymezuje konkrétní důvody a podmínky, kdy pouze za jejich splnění je možné ke změně závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku přistoupit. Uvedené zadavatel uvádí i v předmětném odst. 86 návrhu smlouvy, a to, že: „*O možnosti využití postupu dle tohoto odstavce Smlouvy rozhoduje výlučně Objednatel, a to především **při zohlednění právní přípustnosti provedení úpravy ceny dopravního výkonu.***“ S ohledem na tuto skutečnost je logicky neakceptovatelné zakotvení právního nároku dopravce na takovou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku, neboť v takovém případě by zadavatel byl povinen provést i takovou změnu, která by byla v rozporu se zákonem, a to se všemi důsledky z toho vyplývajícími. Zadavatel dále uvádí, že provedení změny závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku lze provést pouze dvoustranným právním úkonem, a to za souhlasného projevu vůle obou smluvních stran. Zadavatel odmítá, že by předmětné ustanovení smlouvy mohlo v praxi sloužit k ekonomické likvidaci dopravce.

**7)**

#### **Dotaz:**

*„Jízdní řády obsažené v zadávací dokumentaci obsahují místně v čase nenavazující spoje, přičemž při minutových posunech by byl dopravce schopen zajistit dopravu s menším počtem autobusů a řidičů:*

#### **DOTAZ:**

- *Linka 470243/7 odjezd v 18:00 ze zastávky Podmokely. V blízkosti se však žádný autobus časové nejvýhodněji z jiného spoje nenachází. Přičemž v návrhu jízdních řádů existuje spoj 470240/17 končící v 18:05 ve Zvíkovci tj. cca 2 km od Podmokel. Drobným posunem*

*spoje 7 by bylo možné v rámci oběhů zajistit jedním autobusem a řidičem.*

- *Dále u linky 470233 je pár spojů 13 a 5, který v aktuálně nastavených jízdních řádech znamená pro dopravce extra vůz a řidič navíc jen pro tyto spoje. Ovšem časovou úpravou odjezdu spoje 13 linky 470233 lze tento spoj zajistit autobusem od spoje 4 linky 470237. Znamenalo by to i následné mírné úpravy časové polohy na spoji 5/470233.*
- *v případě linky 490740 nenavazují spoje 18 a 17. Mírným uspišením spoje 18 lze zajistit jedním autobusem a řidičem.*
- *u linky 490733 nenavazují o 1 minutu spoje 32 a 35. Např. úprava spoje 32 lze opět zajistit jedním a tentýž autobusem a řidičem“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel k dotazu žadatele uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky a zadavatel není povinen stanovovat, resp. přizpůsobovat, předmět veřejné zakázky nárokům nebo možnostem jednotlivých dodavatelů.

Zadavatel k dotazu žadatele dále uvádí, že:

- Zadavatel trvá na podobě jízdního řádu linky 470243 a nad rámec toho uvádí, že spoje 7+8/470243 může zajistit autobus z linky 470223.
- V jízdním řádu linky 470233 není spoj č. 13. Zadavatel trvá na podobě jízdního řádu.
- Zadavatel nepředpokládá, že spoje 18 a 17 linky 490740 zajistí stejný autobus. Zadavatel trvá na podobě jízdního řádu.
- Spoj 32/490733 končí v 17:21 v zastávce Stříbro,,žel.st., spoj č. 35 začíná v 17:20 ve Stříbro,,aut.st. Zadavatel nepřepokládá, že oba spoje zajistí stejný autobus. Zadavatel trvá na podobě jízdního řádu.

#### **PODPIS**

**Plzeňský kraj**

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát