



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

13.12.2019 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 10

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje

Spisová značka zadavatele: **JCKAD1118**

Evid. číslo veřejné zakázky: **Z2019-022042**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Jihočeský kraj

se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

IČO: 70890650

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

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

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

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

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

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

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

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

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Vztah k ZD: Návrh smlouvy, Příloha číslo 4

V Příloze č. 4 smlouvy, odstavec 1.2, Zadavatel uvádí: Nabídková cena je cena dopravního výkonu za 48 měsíců plnění zakázky bez DPH v případě navýšení dopravního výkonu o 30 %.

Uchazeč se domnívá, že toto ustanovení je v nesouladu s Přílohou č. 5 ZD, konkrétně souborem Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV_ver17072019, kde na listu IV.Nabídka je s titulkem NABÍDKOVÁ CENA uvedena Cena dopravního výkonu celkem za 1 rok provozu, a vzorec v buňce H34 tomu také odpovídá.

Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, která cena je z pohledu ZD považována za cenu Nabídkovou a bude tedy předmětem hodnocení nabídek, a zároveň kde přesně má být tato cena v souladu se ZD uvedena – zda v souboru Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV_ver17072019 či jinde.“

Odpověď:

Zadavatel odkazuje na odst. 9.1 dokumentace zadávacího řízení, kde je z hlediska požadavků na způsob zpracování nabídkové ceny odkazováno na Přílohu č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny.

Zadavatel uvádí, že upravil označení nabídkové ceny uvedené v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV*), které nyní definuje nabídkovou cenu jako: „Cena dopravního výkonu za referenční dopravní rok provozu (výchozí cena)“.

Zadavatel dále uvádí, že upravil také definici nabídkové ceny uvedenou v odst. 1.2. Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model a uvedl ji do souladu s definicí nabídkové ceny uvedenou v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV*).

Zadavatel uvádí, že předmětem hodnocení nabídek je nabídková cena definovaná v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny, kterou dodavatel uvede ve formuláři pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV*).

2)

Dotaz:

„Vztah k ZD: Technické a provozní standardy

Zadavatel definuje vozidla kategorie vozidla +S („Skibus“) jako vozidla, která splňují požadavky na vozidla typu „Dálkový autobus“. U spojů kratších než 50 km lze využít i jiné kategorie vozidel definované v Technických a provozních standardech veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby v Jihočeském kraji dle požadavku Zadavatele.

Uchazeč žádá o Zadavatele o upřesnění, s jakou kapacitou autobusů může počítat u spojů kratších 50 km? Uchazeč si zároveň dovoluje upozornit, že žádné vozidlo definované v Technických a provozních standardech, kromě dálkového autobusu, nebude splňovat požadavek na zavazadlový prostor ve spodní části karoserie. Může dopravce přesto použít vozidlo jiné kategorie než kategorie D?

Uchazeč se zároveň dotazuje, zda Zadavatel pro oblast České Budějovice skutečně požaduje pořízení jednoho autobusu kategorie D, jehož roční proběh má být pouze 4 940 km? Uchazeč si dovoluje upozornit, že pořízení takového autobusu je velmi nákladné a nízkém proběhu nebude jeho využití ekonomicky efektivní, neboť pouze odpisy majetku při tomto výkonu budou činit více než 100 Kč / km. Autobus bude teoreticky možné použít na spojích nižší kategorie, ale oproti autobusům nižšího standardu jsou jeho provozní náklady výrazně vyšší, což se negativně projeví v nabídkové ceně.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že u soupravy DS („Skibus“) bude využíváno pouze vozidlo kategorie „Dálkový autobus“. V případě vzniku potřeby využití vozidla jiné kategorie než „Dálkový autobus“, bude využití soupravy DS („Skibus“) řešeno úpravou smlouvy formou samostatného dodatku. Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu provedl změnu zadávací dokumentace, a to Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy.

Zadavatel dále uvádí, že pro oblast České Budějovice skutečně požaduje pořízení jednoho vozidla kategorie „Dálkový autobus“, jehož požadovaný roční proběh má být pouze 4 940 km. Zadavatel současně předpokládá využití uvedeného vozidla na spojích delších než 50 km.

3)

Dotaz:

„Vztah k ZD: Návrh smlouvy, Příloha číslo 4

V Příloze č. 4 smlouvy, odstavec 2.1.1. Zadavatel uvádí: k je koeficient změny, který je podílem průměrné ceny motorové nafty za poslední známé čtvrtletí dle hodnoty vyhlášené ČSÚ a referenční ceny uvedené v Příloze č. 4a Smlouvy (Referenční hodnoty).

Vzhledem k tomu, že ČSÚ zveřejňuje průměrné ceny včetně DPH a referenční cena je stanovena bez DPH, Uchazeč se pro vyloučení pochybností dotazuje, zda průměrná cena ČSÚ bude o DPH očištěna. V opačném případě, kdy by koeficient změny používal ceny vč. DPH, se Uchazeč dotazuje, zda existuje mechanismus úpravy koeficientu v případě změny sazby DPH v budoucnu.“

Odpověď:

Zadavatel potvrzuje, že všechny ceny i příslušné koeficienty budou vstupovat do aktualizací v hodnotách bez DPH.

Zadavatel uvádí, že ve vztahu k tomuto provedl změnu zadávací dokumentace, a to Přílohu č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*), ze které nyní jednoznačně vyplývá, že všechny ceny i příslušné koeficienty budou vstupovat do aktualizací v hodnotách bez DPH.

4)

Dotaz:

„I. K otázce podpisu dokumentů při elektronické komunikaci

3. Zadavatel v odst. 1.3 zadávací dokumentace stanovil, že písemná dokumentace mezi zadavatelem (jeho zástupcem) a dodavatelem musí probíhat elektronicky, s tím, že nabídka může být dle odst. 20.2 zadávací dokumentace podána pouze prostřednictvím elektronického nástroje.

4. Předepsaný obsah nabídky zároveň obsahuje řadu dokumentů, u nichž se předpokládá jejich podpis ze strany oprávněných osob - například krycí list nabídky (příloha č. 1 dokumentace zadávacího řízení), čestné prohlášení o splnění kvalifikace (odst. 6.6 kvalifikační dokumentace).

5. V návaznosti na shora uvedené se proto žadatel ptá, zda zadavatel vyžaduje podepsání samotné nabídky jako celku (podávané prostřednictvím elektronického nástroje) elektronickým podpisem?

6. Dále žadatel prosí o sdělení, zda a popřípadě jakým způsobem by měl účastník zajistit podpis dokumentů podávaných jako součást nabídky? Postačí, aby součástí nabídky byly naskenované kopie dokumentů podepsaných v listinné podobě?“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 5 uvádí, že zadavatel nevyžaduje podepsání samostatné nabídky podávané prostřednictvím elektronického nástroje jako celku.

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 6 uvádí, že dokumenty lze obecně podepisovat elektronickým podpisem nebo vlastnoručním podpisem. Zadavatel uvádí, že podle § 45 odst. 1 zákona platí, že pokud zákon nebo zadavatel vyžaduje předložení dokladu, předkládá dodavatel pouze **kopie dokladu**, není-li stanoveno jinak.

Co se týče skenu vytištěného dokumentu, tak zadavatel v této souvislosti však upozorňuje na odst. 20.8 a 20.9 dokumentace zadávacího řízení, kde je zadavatelem výslovně požadováno předložení předmětných dokumentů účastníkem ve formátu *.xls nebo *.xlsx, **nikoli jako sken vytištěného dokumentu či jiným způsobem.**

5)

Dotaz:

„II. K formě předložení vyplněného finančního modelu

7. Dle odst. 20.8 zadávací dokumentace platí, že „účastník zadávacího řízení předloží nabídku v elektronické podobě prostřednictvím elektronického nástroje. Finanční model dle odst. 9.1 dokumentace zadávacího řízení předloží účastník vyplněný ve formátu *.xls nebo *.xlsx, nikoli jako sken vytištěného dokumentu či jiným způsobem.“

8. Na druhou stranu v příloze č. 5 zadávací dokumentace (Pokyny pro vyplnění formuláře) je stanoveno, že „dodavatel doplní údaje do tabulky přiložené k zadávací dokumentaci v elektronické podobě jako přílohu č. 5 dle pokynů uvedených níže a následně takto doplněnou tabulku vytiskne a v písemné podobě přiloží ke své nabídce“.

9. **Žadatel proto žádá o vysvětlení uvedeného rozporu a o potvrzení, že finanční model má být předložen výhradně (pouze) způsobem stanoveným v odst. 20.8 zadávací dokumentace, tedy elektronicky ve formátu *.xls nebo *.xlsx.**“

Odpověď:

Zadavatel sděluje, že pro předložení finančního modelu platí odst. 20.8 dokumentace zadávacího řízení, tj. že: „**Finanční model dle odst. 9.1 dokumentace zadávacího řízení předloží účastník vyplněný ve formátu *.xls nebo *.xlsx, nikoli jako sken vytištěného dokumentu či jiným způsobem.**“

Zadavatel uvádí, že znění předmětného ustanovení obsaženého v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Pokyny_pro_vyplneni_formulare*) změnil a uvedl do souladu s odst. 20.8 dokumentace zadávacího řízení.

6)

Dotaz:

„III. K předložení originálu bankovní záruky dokládající poskytnutí jistoty

10. Zadavatel požaduje v čl. 18 zadávací dokumentace poskytnutí jistoty, přičemž splnění tohoto požadavku může být prokázáno mj. „předložením originálu záruční listiny“.

11. V případě, že účastník bude podávat nabídku do více částí veřejné zakázky, je oprávněn požadavek na poskytnutí jistoty doložit předložením jedné bankovní záruky v souhrnné výši jistot požadovaných pro jednotlivé části veřejné zakázky, na něž podává nabídku, nebo je povinen předložit separátní záruční listiny pro každou část zakázky, do níž podává nabídku?

12. Vztahuje se požadavek na elektronickou formu na originál záruční listiny?“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 11 uvádí, že v každé části veřejné zakázky se při výběru dodavatele postupuje odděleně, není-li výslovně stanoveno jinak. Pokud není výslovně stanoveno jinak, je dodavatel povinen předložit požadované dokumenty či doklady **pro každou část veřejné zakázky, na kterou podává nabídku, zvlášť.**

Zadavatel nicméně výslovně uvádí, že připouští také **předložení jedné bankovní záruky v souhrnné výši jistot požadovaných pro jednotlivé části veřejné zakázky, na něž podává nabídku.** Zadavatel v této souvislosti nicméně **důrazně upozorňuje na to,** aby dodavatelé v takovém případě věnovali **zvýšenou pozornost stanovení podmínek bankovní záruky,** tj. aby byly stanoveny tak, aby jistota byla pro každou část veřejné zakázky, na kterou dodavatel podává nabídku, poskytnuta v souladu se zákonem, zejm. § 41 zákona, a se zadávacími podmínkami veřejné zakázky, tj. zejména tak, **aby byla v každé části veřejné zakázky, na kterou dodavatel podává nabídku, poskytnuta po celou dobu trvání zadávací lhůty, a aby byl naplněn její smysl a účel daný zákonem.** Zadavatel z důvodu předejití možného chybného stanovení podmínek bankovní záruky **doporučuje** spíše předložení samostatných bankovních záruk pro jednotlivé části veřejné zakázky, na které dodavatel podává nabídku.

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 12 uvádí, že zadávací dokumentaci považuje v této věci za zcela jednoznačnou. Účastník zadávacího řízení dle odst. 18.4 dokumentace zadávacího řízení prokáže **v nabídce** poskytnutí jistoty v souladu s § 41 zákona předložením **originálu záruční listiny** obsahující závazek vyplatit zadavateli za podmínek stanovených v § 41 odst. 8 zákona jistotu, jde-li o bankovní záruku. V odst. 20.1 dokumentace zadávacího řízení je pak stanoveno, že nabídky se podávají **písemně v elektronické podobě.** Požadavek na elektronickou podobu se tedy vztahuje také na originál záruční listiny.

7)

Dotaz:

„IV. K požadavku na technickou kvalifikaci

13. Dle odst. 5.1 kvalifikační dokumentace je účastník povinen předkládat seznam významných služeb za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení.

14. Zadavatel v odst. 5.3 kvalifikační dokumentace stanoví, že

„Z předložených dokladů musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel ve stanovené době poskytnul významné služby spočívající v pravidelném poskytování přepravních služeb ve veřejné linkové

dopravě nebo městské autobusové dopravě v rozsahu odpovídajícím nejméně 150 % předpokládaného ročního objemu kilometrů (sloupec „Předpokládaný roční objem kilometrů“) uvedeného v Příloze č. 7 dokumentace zadávacího řízení pro část veřejné zakázky, o kterou se účastník zadávacího řízení uchází. Z předložených dokladů musí dále jednoznačně vyplývat, že účastník zadávacího řízení ve stanovené době poskytnul významné služby spočívající v pravidelném poskytování přepravních služeb ve veřejné linkové dopravě nebo městské autobusové dopravě v závazku veřejné služby alespoň po dobu 12 bezprostředně po sobě jdoucích kalendářních měsíců.“

15. Žadatel se s ohledem na shora uvedené pro vyloučení pochybností dotazuje, zda uvedený požadavek splní dodavatel, který služby v rozsahu nejméně 150 % předpokládaného ročního objemu kilometrů pro danou část zakázky poskytl za období delší než jeden rok, tedy například v součtu za celé poslední tři roky před zahájením zadávacího řízení.

16. Dle odst. 5.4 kvalifikační dokumentace dále platí, že

„Pokud se účastník zadávacího řízení hlásí do více částí veřejné zakázky, posuzuje se splnění tohoto kvalifikačního předpokladu pro každou část veřejné zakázky samostatně. Účastník zadávacího řízení musí v nabídce doložit, že realizoval zakázku nebo zakázky minimálně v objemu odpovídajícím 150 % předpokládané roční hodnoty kilometrů uvedené v Příloze č. 7 dokumentace zadávacího řízení té části veřejné zakázky, na kterou podává svou nabídku, která má nejvyšší počet předpokládané roční hodnoty kilometrů ze všech částí veřejné zakázky, na které účastník zadávacího řízení podává svou nabídku.“

17. Žadatel se proto ptá, zda je dodavatel, který se hlásí do více částí veřejné zakázky, oprávněn stejnou referenci (stejný provedený dopravní výkon) použít k prokázání kvalifikace pro více částí veřejné zakázky?“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 15 uvádí, že kvalifikační dokumentaci považuje v této věci za jednoznačnou. V odst. 5.1 kvalifikační dokumentace je stanoveno, že dodavatel má předložit seznam významných služeb poskytnutých **za poslední 3 roky** před zahájením zadávacího řízení. V odst. 5.3 kvalifikační dokumentace se pak výslovně uvádí, že z předložených dokladů musí jednoznačně vyplývat, že: „[...] dodavatel **ve stanovené době** poskytnul významné služby spočívající v pravidelném poskytování přepravních služeb ve veřejné linkové dopravě nebo městské autobusové dopravě v rozsahu odpovídajícím nejméně 150 % předpokládaného ročního objemu kilometrů [...]“. Dodavatel tak musí prokázat, že rozsah významných služeb odpovídající nejméně 150 % předpokládaného ročního objemu kilometrů pro danou část veřejné zakázky poskytl ve stanovené době, tj. celkem za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení na veřejnou zakázku.

Zadavatel ve vztahu k dotazu dle odst. 17 uvádí, že kvalifikační dokumentaci považuje v této věci za jednoznačnou, odkazuje na odst. 5.4 kvalifikační dokumentace a uvádí, že jednu významnou službu lze použít pro více částí veřejné zakázky, na které účastník zadávacího řízení podává nabídku.

Dotaz:

„V. K otázce závaznosti Přílohy č. 3 návrhu smlouvy — Oblasti, Linky a Spoje

18. Příloha č. 3 návrhu smlouvy - Oblasti, Linky a Spoje obsahuje zadavatelem vytvořený seznam linek a spojů, u nichž je pro jednotlivé spoje zároveň stanovena kategorie vozidel, jimiž má příslušný spoj být obsluhován. Zadavatel ve svých vysvětleních zadávací dokumentace uvádí, že uvedené stanovení kategorií vozidel je pro účastníky závazné - v bodu 2 vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 zadavatel uvedl, že „pro dodavatele je závazné pouze dodržení nasazení vozidla kategorie určené v Příloze č. 3 Návrhu Smlouvy - Oblasti, Linky a Spoje V bodu 5 vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 zadavatel uvádí, že „ nabídku požaduje zpracovat a nacenit dle Přílohy č. 3 Návrhu smlouvy - Oblasti, Linky a Spoje a tuto přílohu nebude měnit“.

19. **Žadatel se proto žádá o sdělení, z jaké části zadávací dokumentace vyplývá, že uvedené stanovení kategorií vozidel je pro účastníky závazné?**

20. **Žadatel se dále ptá, v jakém smyslu je dodržení nasazení vozidla kategorie určené v Příloze č. 3 Návrhu Smlouvy - Oblasti, Linky a Spoje pro dopravce závazné. Je uvedené nasazení závazné pro účely plnění smlouvy, nebo pouze pro nacenění nabídky? Pokud je závazné též pro účely plnění smlouvy, jaké budou následky nedodržení nasazení vozidla kategorie určené v Příloze č. 3 Návrhu Smlouvy, a jakým ustanovením smlouvy se bude řídit?“**

Odpověď:

Zadavatel v této souvislosti odkazuje na Přílohu č. 5 dokumentace zadávacího řízení - Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Pokyny_pro_vyplneni_formulare*), ze které vyplývá závaznost Přílohy č. 3 návrhu smlouvy - Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády a ve které se ve vztahu k tomuto uvádí, že: „Zadavatel podle očekávané poptávky cestujících na jednotlivých spojích **určil požadavek na použití určité kategorie vozidla pro každý spoj. Účastník vypracuje oběhy vozidel tak, aby vozidlo přidělené každému oběhu splňovalo požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost).**“

Zadavatel s ohledem na výše uvedené uvádí, že stanovení jednotlivých kategorií vozidel ze strany zadavatele je pro dodavatele závazné v rámci nacenění jejich nabídky. Dodavatelé tak jsou v rámci zpracování oběhů vozidel a nacenění nabídky povinni v nabídce nabídnout vozidlo kategorie požadované zadavatelem, nebo vozidlo vyšší kategorie než požadované zadavatelem (z hlediska vyšší obsaditelnosti).

Dotaz:

„VI. Ke stanovení termínů pro indexaci ceny

21. Návrh smlouvy v bodu 76 stanoví, že „cena dopravního výkonu bude s ohledem na vývoj cen pravidelně indexována, a to za podmínek a v případech uvedených v příloze (Příloha č. 4 - Finanční model) Smlouvy. Aktualizace ceny dopravního výkonu mající vazbu na Objednatelům požadované změny v Jízdních řádech, skladbu vozového parku apod. bude prováděna vždy k termínu účinnosti změny Jízdních řádů“. Sama příloha č. 4 (finanční model) uvádí, že cena má být aktualizována „v termínech stanovených Smlouvou“. Z jejího bodu 2.3 je pak zřejmé, že cena dopravního výkonu bude aktualizována vždy k datu celostátní změny jízdních řádů a v mimořádných případech k datu změny dopravního zadání. Zmíněné ustanovení se však vztahuje pouze na úpravy ceny dopravního výkonu ve vazbě na změnu dopravního zadání.

22. V této souvislosti lze též uvést, že dle odst. 1.2 přílohy č. 4 návrhu smlouvy platí, že „Nabídková cena CDV je cena nabídnutá Dopravcem v nabídce na plnění Veřejné zakázky za příslušné období. Vychází z cen dopravního výkonu dané kategorie vozidla za příslušné období v úrovni ke dni podání nabídky.“

23. **Žadatel proto prosí o informaci, v jakých konkrétních termínech bude docházet k indexaci smluvní ceny ve vztahu k položkám, které nemají vazbu na změnu rozsahu dopravního výkonu (v příloze č. 4 jsou označené jako položky P1, Mv1, O1 a B1)? Žadatele zejména zajímá, v jakém okamžiku a na základě kterého ustanovení smlouvy dojde k indexaci nabídkové ceny v návaznosti na vývoj cen v období mezi podáním nabídky a zahájením plnění smlouvy.**

24. **Žadatel rovněž v této souvislosti žádá, aby tyto termíny pro indexaci ceny dopravního výkonu byly do zadávací dokumentace výslovně promítnuty, a aby byla v důsledku této změny zadávacích podmínek prodloužena lhůta pro podání nabídek na celou svou původní délku.“**

Odpověď:

Ve vztahu k **indexaci ceny dopravního výkonu** zadavatel odkazuje na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: „Cena dopravního výkonu bude **s ohledem na vývoj cen** pravidelně indexována, a to za podmínek a v případech uvedených v příloze (Příloha č. 4 - Finanční model) Smlouvy. [...]“ Zadavatel v této věci změnil zadávací dokumentaci, a to Přílohu č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model. V odst. 2.1 Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*) je nyní výslovně stanoveno, že: „Příloha smlouvy č. 5 stanoví cenu dopravního výkonu pro období. V této příloze bude cena dopravního výkonu stanovena pro období mezi dvěma zákonem stanovenými změnami jízdních řádů číslovanou aktualizací. Přepočet zajistí stanovení CDV s ohledem na dopravní výkon podle aktualizovaných jízdních řádů za příslušné období pro jednotlivé kategorie vozidel. **Přepočet k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce bude zároveň obsahovat aktualizaci ceny vstupů.**“ Zadavatel tak uvádí, že indexace **cen vstupů**, „tedy položek,

kteří nemají vazbu na změnu rozsahu dopravního výkonu“, bude provedena **pouze k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce.**

Ve vztahu k aktualizaci ceny dopravního výkonu zadavatel odkazuje rovněž na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: „[...] Aktualizace ceny dopravního výkonu **mající vazbu na Objednatelem požadované změny v Jízdních řádech, skladbu vozového parku apod. bude prováděna vždy k termínu účinnosti změny Jízdních řádů, a to po definitivním vymezení závazných Jízdních řádů provedeném v souladu se Smlouvou.**“ V odst. 2.3 Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*) je výslovně stanoveno, že: „Cena dopravního výkonu bude aktualizována vždy **k datu celostátní změny jízdních řádů vyhlášeném MDČR dle bodu 2.1. těchto Pravidel. V mimořádných případech k datu změny dopravního zadání** (mimořádná změna jízdních řádů, kategorie vozidla nebo jiná mimořádná změna dle Smlouvy).“ Zadavatel tak uvádí, že aktualizace ceny dopravního výkonu z hlediska změny dopravního zadání bude provedena vždy **k datům celostátních změn jízdních řádů vyhlášených MDČR, případně v mimořádných případech k datu změny dopravního zadání.**

10)

Dotaz:

„VII. K otázce náhrad za projetí nádražím

25. Zadavatel v příloze č. 4 návrhu smlouvy definoval „náhrady“ jako platby, které dopravce uskutečnil v rámci plnění sjednaných služeb, jejichž výši nebylo možné předem určit a které jsou hrazeny v prokazatelné skutečné výši. Jako příklad zadavatel uvedl „náklady spojené s užíváním autobusových stání“.

26. Žadatel se v návaznosti na uvedené ustanovení žádá, aby zadavatel vyjasnil, zda a v jaké výši budou předmětem náhrad též náklady na platby za průjezd autobusovými nádražími ve vlastnictví třetích osob. Žadatel též prosí o sdělení, jaká opatření přijme zadavatel proti tomu, aby si vlastníci nádraží (v řadě případů soukromí dopravci) za průjezd nádražím neúčtovali neadekvátní ceny. Žadatel se rovněž ptá, jakým způsobem zadavatel zajistí, že vlastníci nádraží neodepřou vybranému dopravci do prostoru nádraží přístup.

27. Žadatel má rovněž za to, že tyto záruky přístupu do prostoru autobusových nádraží by měly být promítnuty výslovně do zadávací dokumentace, a zadavatel by měl příslušným způsobem v návaznosti na tuto změnu prodloužit lhůtu pro podání nabídky na celou původní délku.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že náklady dodavatelů za průjezd autobusovými nádražími budou v plné výši předmětem náhrad a ze strany zadavatele dodavatelům v plné výši hrazeny. Zadavatel ve vztahu k tomuto odkazuje na úpravu náhrad uvedenou v Příloze č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model

(viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*). Zadavatel ve vztahu k tomuto dále uvádí, že v návrhu smlouvy změnil úpravu úhrady náhrad, viz odst. 19 a 94 návrhu smlouvy.

Zadavatel uvádí, že přístup na autobusová nádraží, která jsou ve vlastnictví třetích osob, zadavatel vybraným dodavatelům zajistí a uvádí, aby s tímto dodavatelé v rámci zpracování nabídek a plnění veřejné zakázky počítali. Zadavatel nebude v zadávací dokumentaci konkretizovat opatření, která ve vztahu k tomuto přijme, neboť volbu konkrétních opatření zadavatel přizpůsobí dle konkrétní situace, např. se zohledněním právní úpravy zneužití dominantního postavení, ochrany hospodářské soutěže atd.

11)

Dotaz:

„VIII. K pojmu dopravní práce

28. V příloze č. 4 návrhu smlouvy zadavatel stanoví, že „cena dopravního výkonu při uzavírání smlouvy o veřejné službě ve veřejné dopravě (**výchozí CDV**) je vztažena k výchozímu zadání dopravní práce a počátečním podmínkám obsažených v Technických a provozních standardech.“ V příloze č. 5 zadavatel stanoví, že „veřejná zakázka ve veřejných službách v přepravě cestujících je charakteristická dlouhou dobou plnění a objektivními změnami v zadání dopravní práce v jejím průběhu“. (podtržení doplněno).

29. **Žadatel se táže, co zadavatel rozumí pod pojmem „dopravní práce“, a jak se tento pojem odlišuje od „dopravního výkonu“?**

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dopravní práce v zadávací dokumentaci představuje soubor spojů, definovaných jejich délkou, které mají být zajištěny určeným dopravním prostředkem. Jednotkou je 1 vozokm. Vzhledem k tomu, že v zadávací dokumentaci není použit jiný ukazatel pro realizaci dopravní práce, (např. počet přepravovaných osob udávaný v osobokm) a nelze tuto jednotku zaměnit, je v tabulkách a výkazech použita v tomtéž smyslu zjednodušeně jednotka km. Dopravní práce může být plánovaná v dopravním zadání nebo skutečná, tj. reálně vykonaná.

Dopravní práce realizovaná za období je dopravní výkon (dopravní výkon = dopravní práce za jednotku času). Pro stanovení nabídkové ceny je jednotkou času dopravní rok, který byl stanoven podle rozsahu referenčních jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace. Použitý dopravní rok v tomto zadání má 364 dnů.

12)

Dotaz:

„IX. K počtu uzavíraných smluv

30. Dle zadávací dokumentace je účastník oprávněn podat nabídku do více částí veřejné zakázky. Pokud účastník uspěje ve více částech veřejné zakázky, bude s ním uzavřena jedna smlouva pro všechny vysoutěžené oblasti, nebo jedna smlouva pro každou oblast zvlášť?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na každou část veřejné zakázky uzavře samostatnou smlouvu, a to s tím účastníkem zadávacího řízení, jehož nabídka bude v příslušné části veřejné zakázky vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější.

Zadavatel dále uvádí, že ve vztahu k tomuto upravil odst. 8.2 dokumentace zadávacího řízení, ve kterém se nyní stanoví, že: „Zadavatel stanoví, že na každou část veřejné zakázky uzavře samostatnou smlouvu, a to s tím účastníkem zadávacího řízení, jehož nabídka bude v příslušné části veřejné zakázky vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější.“

13)

Dotaz:

„X. K využitelnosti dálkových autobusů

31. Dle přílohy č. 2 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) platí, že „zadavatel připouští využití tohoto autobusu po doplnění technických prvků jako cyklobus nebo skibus. Tento typ autobusu je dále využitelný na spojích přesahujících délku 50 km.“ (podtržení doplněno).

32. Znamená to, že dálkový autobus, který není využíván jako cyklobus či skibus nesmí být dopravcem využíván na spojích nepřesahujících délku 50 km? A pokud nesmí, platí tento zákaz též na případy spojů navazujících na spoje přesahující délku 50 km?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dálkový autobus, který není využíván jako cyklobus nebo skibus, nemůže být využíván na spojích nepřesahujících délku 50 km, a to ani na těchto spojích, které oběhově navazují na spoje přesahující délku 50 km.

Zadavatel dále uvádí, že v tomto ohledu upravil Přílohu č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy.

14)

Dotaz:

„XI. Ke stanovení environmentálních požadavků na vozidla

33. Dle odst. 1.3.5 přílohy č. 2 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) platí, že „provozovaná vozidla musí odpovídat platným environmentálním požadavkům na ochranu životního prostředí“.

34. **Žadatel žádá o upřesnění, o jaké konkrétní požadavky se má jednat – budou příslušné environmentální požadavky splňovat vozidla, která byla řádně homologována pro provoz na území České republiky?“**

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že environmentální požadavky představují dodržování platné legislativy na území České republiky. Z toho plyne, že vozidla řádně homologovaná pro provoz na území České republiky splňují environmentální požadavky.

15)

Dotaz:

„XII. K počtu zádržných systémů

35. Dle odst. 2.1.2 přílohy č. 2 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) platí, že „vozidla označená jako UV („Cyklobus“) jsou vozidla, která splňují požadavky min. na vozidla typu „Klasický autobus“ kategorie M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II nebo „Dálkový autobus“ kategorie M3 třídy II nebo III dle Vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2014 Sb. s požadavkem doplnění závěsného zařízení pro připojení přívěsu. Hmotnost brzděného přívěsu a počet zádržných systémů přívěsu min. 20 kol se řídí specifikací dle druhu vozidla.“ (podtržení doplněno).

36. **Žadatel prosí o vysvětlení, kde je obsažena informace o počtu zádržných systémů dle druhů vozidel? Znamená uvedený požadavek, že například autobus pro 49 sedících musí mít přívěs pro 49 kol? Je druhem vozidla míněna kategorie vozidla?“**

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že počet zádržných systémů přívěsu je vždy min. 20 kol a není vázán na počet sedících osob ve vozidle.

Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu upravil Přílohu č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy.

16)

Dotaz:

„XIII. K povinné minimální vzdálenosti mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla před ním

37. Zadavatel v bodě 7 Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 reagoval na dotaz účastníka, který poukázal, že v příloze č. 2 návrhu smlouvy (Technické a provozní standardy) „Zadavatel stanoví pro velký autobus minimální kapacitu 49 sedaček, nízkopodlažnost a vzdálenost mezi sedačkami nejméně 720 mm. Homologační předpis UN-ECE R107 stanoví mj. minimální vzdálenost 680 mm.“ V návaznosti na tuto připomínku zadavatel změnil text přílohy č. 2 návrhu smlouvy tak, že vypustil požadavek na minimální vzdálenost mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla u všech kategorií autobusů, kromě autobusů kategorie D (dálkový autobus), u kterého byl ponechán požadavek na minimální vzdálenost mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla minimálně 750 mm.

38. Žadatel uvádí, že dotčený homologační předpis UN-ECE R107 se vztahuje i na vozidla kategorie D (dálkový autobus). Ani u těchto vozidel tak není důvod trvat na požadavku min. rozteče 750 mm. I u těchto vozidel pak platí to, na co upozorňoval jiný tazatel ve shora uvedeném dotazu, tj. že stanovení takto nepřiměřeného požadavku by účastníky nutilo k nasazování třínapravových vozidel, které na předemětných spojích zásadně nejsou potřeba a jejichž provoz by byl relativně neekonomický.

39. **Změní tedy v návaznosti na shora uvedené zadavatel přílohu č. 2 návrhu smlouvy tak, že z ní vypustí požadavek na minimální vzdálenost mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla minimálně 750 mm, vztahující se na dálkové autobusy? Pro případ, že tak zadavatel učiní, žadatel žádá, aby v důsledku této změny zadávacích podmínek byla v odpovídajícím rozsahu prodloužena lhůta pro podání nabídek.“**

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy v kapitole 2.1.4.1 „Interiér vozidla“ vypustil u autobusů kategorie D (dálkový autobus) požadavek na vzdálenost mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla před ním min. 750 mm.

Zadavatel původní text uvedený v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy změnil.

17)

Dotaz:

„Zadavatel zveřejnil jako součást dokumentace zadávacího řízení Přílohu č. 3 Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní

obslužnosti Jihočeského kraje (dále jen „Smlouva“). V odstavci 78 Smlouvy Zadavatel připouští možnost úpravy ceny dopravního výkonu v něm jmenovaném případě. Zároveň závěrem odstavce 78 se dodává, že o možnosti využití postupu dle tohoto odstavce Smlouvy rozhoduje výlučně Objednatel, a to především při zohlednění právní přípustnosti provedení úpravy ceny dopravního výkonu, a že Dopravce na postup dle tohoto odstavce Smlouvy nemá nárok.

Uchazeč tedy žádá o vysvětlení, za jakých podmínek (podle jakých kritérií) a v kterých případech a v jaké lhůtě Zadavatel rozhodne o ne/využití postupu dle odstavce 78 Smlouvy, má-li dle textu odstavce 78 Smlouvy o jeho využití rozhodovat výlučně on a nemá-li dopravce na postup dle odstavce 78 Smlouvy mít dle textu odstavce 78 Smlouvy právní nárok.

Dále Uchazeč žádá o vysvětlení, zda bude Zadavatel, rozhodne-li se pro využití postupu dle odstavce 78 Smlouvy, uplatňovat ve vztahu k úpravě ceny dopravního výkonu nějaké finanční či jiné limity (a případně jaké), anebo zda, rozhodne-li se pro využití postupu dle odstavce 78 Smlouvy, provede zvýšení ceny dopravního výkonu bez ohledu na hodnotu úpravy.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že odstranil původní ustanovení odst. 78 návrhu smlouvy. Zadavatel dále uvádí, že v návrhu smlouvy změnil úpravu úhrady náhrad, viz odst. 19 a 94 návrhu smlouvy. Předmětné limity právní přípustnosti jsou stanoveny v § 222 zákona.

18)

Dotaz:

„Zadavatel v Dokumentaci zadávacího řízení stanovuje v bodě 20.10 strukturu předložené nabídky, přičemž dle písmene e) je stanoven požadavek na doložení dokladu o složení jistoty. V případě, že se účastník zadávacího řízení rozhodne podat nabídku do více částí veřejné zakázky, ukládá Zadavatel tomuto účastníku dle bodu 18.2 povinnost poskytnout Zadavateli jistotu ve výši součtu všech částek jistoty stanovených pro jednotlivé části veřejné zakázky, na které účastník zadávacího řízení podává nabídku.

Uchazeč žádá o vysvětlení, zda uvedeným Zadavatel míní, že v případě, že dodavatel podá nabídku na více částí veřejné zakázky, má složit za všechny části veřejné zakázky, na které podá nabídku, jistotu formou jedné souhrnné platby, či jedné souhrnné bankovní záruky ve výši součtu částek všech jistot stanovených pro jednotlivé části veřejné zakázky, na které dodavatel podá nabídku, anebo zda má jistotu formou peněžní jistoty či bankovní záruky složit pro každou část veřejné zakázky samostatnou platbou či samostatnou bankovní zárukou (tedy například v případě podání nabídek na dvě části veřejné zakázky dvěma samostatnými platbami nebo dvěma samostatnými bankovními zárukami, nikoli jednou souhrnnou platbou či bankovní zárukou ve výši součtu všech částek jistoty pro části veřejné zakázky, na které podá nabídky) na účet č.

199783072/0300 se stejným variabilním symbolem, kterým je jeho IČO (v případě složení jistoty bankovním převodem).

Dále Uchazeč žádá o vysvětlení, zda Zadavatel pod pojmy „sdělení údajů o provedené platbě zadavateli“ (bod 18.4 písm. a) Dokumentace zadávacího řízení) a „doklad o složení jistotě“ (bod 20.10 písm. a) Dokumentace zadávacího řízení) v případě jistoty poskytnuté formou peněžní jistoty míní jeden a tentýž dokument, tedy například potvrzení banky o odchozí úhradě z účtu dodavatele na účet Zadavatele v případě jistoty poskytnuté formou složení peněžní částky na účet Zadavatele.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v každé části veřejné zakázky se při výběru dodavatele postupuje odděleně, není-li výslovně stanoveno jinak. Pokud není výslovně stanoveno jinak, je dodavatel povinen předložit požadované dokumenty či doklady pro každou část veřejné zakázky, na kterou podává nabídku, zvlášť.

Zadavatel k poskytnutí jistoty formou bankovní záruky nicméně výslovně uvádí, že připouští také **předložení jedné bankovní záruky v souhrnné výši jistot požadovaných pro jednotlivé části veřejné zakázky, na něž podává nabídku.** Zadavatel v této souvislosti nicméně **důrazně upozorňuje na to**, aby dodavatelé v takovém případě věnovali **zvýšenou pozornost stanovení podmínek bankovní záruky**, tj. aby byly stanoveny tak, aby jistota byla pro každou část veřejné zakázky, na kterou dodavatel podává nabídku, poskytnuta v souladu se zákonem, zejm. § 41 zákona, a se zadávacími podmínkami veřejné zakázky, tj. zejména tak, **aby byla v každé části veřejné zakázky, na kterou dodavatel podává nabídku, poskytnuta po celou dobu trvání zadávací lhůty, a aby byl naplněn její smysl a účel daný zákonem.** Zadavatel z důvodu předejití chybného stanovení podmínek bankovní záruky **doporučuje** spíše předložení samostatných bankovních záruk pro jednotlivé části veřejné zakázky, na které dodavatel podává nabídku.

Zadavatel k poskytnutí jistoty formou složení peněžní částky na účet zadavatele výslovně uvádí, že připouští také složení jedné souhrnné částky na účet zadavatele ve výši součtu všech částek jistot stanovených pro jednotlivé části veřejné zakázky, na které dodavatel podává nabídku. Zadavatel v tomto případě však doporučuje, aby dodavatel do poznámky pro příjemce platby uvedl ty části veřejné zakázky, na které dodavatel podává nabídku a pro které jistotu poskytuje.

Zadavatel dále uvádí, že pojmem „doklad o složení jistoty“ dle odst. 20.10 písm. e) dokumentace zadávacího řízení rozumí v případě poskytnutí jistoty formou složení peněžní částky na účet zadavatele doklad, který bude obsahovat „sdělení údajů o provedené platbě zadavateli“ dle odst. 18.4 písm. a) dokumentace zadávacího řízení, např. potvrzení banky o odchozí platbě z účtu dodavatele na účet zadavatele.

19)

Dotaz:

„V příloze č.4 NS, Vzor Přílohy smlouvy obsahující vstupní cenu dopravního výkonu předloženou v nabídce zadávacího řízení veřejné zakázky s názvem „Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje“ v části Příloha smlouvy č. 4b v kapitole 1.2. Nabídková cena a její výpočet, je uvedeno „Vychází z cen dopravního výkonu dané kategorie vozidla za příslušné období v úrovni ke dni podání nabídky.“

Chápe účastník správně, že se jedná o CDV za ceny vstupů roku 2019?“

Odpověď:

Účastník předmětné ustanovení správně nechápe. Zadavatel uvádí, že nabídková cena vychází z cen stanovených v úrovni ke dni podání nabídky, přičemž tyto pak představují výchozí ceny pro další indexaci dle pravidel stanovených v Příloze č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*).

20)

Dotaz:

„V příloze č.4 NS, Vzor Přílohy smlouvy obsahující vstupní cenu dopravního výkonu předloženou v nabídce zadávacího řízení veřejné zakázky s názvem „Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje“ v části Příloha smlouvy č. 4b v kapitole Pojmy v odstavci Výchozí cena dopravního výkonu, zní: „Cena dopravního výkonu při uzavírání smlouvy o veřejné službě ve veřejné dopravě (výchozí CDV) je vztažena k výchozímu zadání dopravní práce a počátečním podmínkám obsažených v Technických a provozních standardech“

Chápe účastník správně, že „výchozí CDV vztažena k výchozímu zadání dopravní práce“ je CDV v době zahájení plnění smlouvy od 12.12.2021 (rok 2022)?“

Odpověď:

Dodavatel nechápe správně konstrukci aktualizace CDV. Výchozí CDV je vztažena k výchozímu zadání dopravní práce, která je obsažena v zadávací dokumentaci a podle které dodavatel zpracuje nabídkovou cenu. Nabídková cena se dnem podpisu smlouvy stane výchozí cenou a její jednotlivé složky referenčními hodnotami pro celou dobu plnění smlouvy. Ke dni zahájení plnění smlouvy, které nastane později, budou platit nové aktualizované jízdní řády, do kterých se promítnou změny provedené zadavatelem v souvislosti se změnami dopravních potřeb vzniklé v době od zpracování zadávací dokumentace do zahájení provozu podle smlouvy. Ke dni zahájení provozu bude výchozí CDV přepočtena podle pravidel v Příloze č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*).

21)

Dotaz:

„V příloze ZD 5 Nabídka CDV ver17072019 se na listu III. Kalkulace nabídky vyplní Náklady na zajištění plnění jednoho roku zakázky (365 dnů) v cenách ke dni podání nabídky. Hodnoty z tohoto listu (III. Kalkulace nabídky) se přenesou do listu IV. Nabídka, do tabulky „VÝCHOZÍ CENA ZA 1. ROK PLNĚNÍ ZAKÁZKY...“.

S ohledem na výše uvedené účastník žádá o jednoznačný výklad uvedených terminologií:

- 1) Vychází z cen dopravního výkonu dané kategorie vozidla za příslušné období v úrovni ke dni podání nabídky?*
- 2) Cena dopravního výkonu při uzavírání smlouvy o veřejné službě ve veřejné dopravě (výchozí CDV) je vztažena k výchozímu zadání dopravní práce a počátečním podmínkám obsažených v Technických a provozních standardech?“*

Odpověď:

Dodavatel zpracovává nabídku do formuláře na listu III Nabídka Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV*). Tuto nabídku zpracovává na dopravní zadání, které je dáno jízdními řády v rozsahu jednoho dopravního roku (referenční rok). Tento dopravní rok má 364 dnů. Údaj byl v zadání opraven. Vzhledem k odstranění požadavku zadavatele na dodržení rozdělení dopravního výkonu mezi jednotlivé kategorie vozidel, byly formuláře přepracovány a hodnoty v nich uvedené se vztahují výhradně k referenčnímu dopravnímu roku.

Ad1) CDV ke dni podání nabídky znamená, že dodavatel využije ke stanovení nabídkové ceny všech dostupných informací o cenách a jejich vývoji až do dne podání nabídky a informací uvedených v zadávací dokumentaci, zejména referenční hodnoty pro indexaci budoucí aktualizace ceny dopravního výkonu podle údajů v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení.

Ad 2) Výchozí zadání dopravní práce je soubor informací obsažený v zadávací dokumentaci a popisujících dopravní práci v referenčním dopravním roce.

22)

Dotaz:

„Jestliže nabídková cena vycházející z cen vstupů roku 2019 (ke dni podání nabídek) bude CDV uplatňovanou za první rok plnění smlouvy (rok 2022), jak bude řešena změna vstupů v roce 2020 a 2021? Vzhledem k předpokládaným změnám vstupů v roce 2020 a 2021 není možné stavět na roven CDV v roce 2019 („v době podání nabídky“) s „výchozí cenou za 1. (první) rok plnění zakázky“ v roce 2022. Účastník má za to, že není v silách žádného z dopravců odhadnout vývoj cen vstupů CDV v roce 2020 a 2021. Proto se účastník ptá, jak se bude upravovat CDV v období

„ke dni podání nabídky" (6.9.2019) do dne „zadání dopravní práce" (12.12.2021), neboť o úpravě CDV se hovoří v příloze č.4 NS, v bodě 2., v 1. odstavci: „Nabídková cena je výchozí cenou dopravního výkonu, která bude dále upravována s ohledem na změny v rozsahu zajišťované dopravní obslužnosti a prokazatelné změny cen vstupů podle dále uvedených pravidel". Z textace smlouvy však máme za to, že tento vztah úpravy CDV je platný, dle nadpisu oddílu, až v průběhu plnění smlouvy, nikoli před jejím začátkem.“

Odpověď:

Nabídková cena představuje ocenění dopravní práce za referenční dopravní rok popsané v zadávací dokumentaci. Nabídková cena se stane výchozí cenou v okamžiku podpisu smlouvy. Nabídková cena je rozdělena na jednotlivé složky, které jsou obsaženy v Příloze č. 4a návrhu smlouvy. Hodnoty jednotlivých složek CDV se tak stanou referenčními hodnotami pro aktualizaci CDV v průběhu plnění celé veřejné zakázky.

Ke dni zahájení plnění smlouvy bude CDV aktualizována podle Pravidel obsažených v Příloze č. 4b návrhu smlouvy. Aktualizovaná cena bude obsažena v číslované Příloze č. 5 návrhu smlouvy, jejíž vzor je uveden v zadávací dokumentaci.

23)

Dotaz:

„V příloze č.4 NS, Vzor Přílohy smlouvy obsahující vstupní cenu dopravního výkonu předloženou v nabídce zadávacího řízení veřejné zakázky s názvem „Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje" v části Příloha smlouvy č. 4b v kapitole 2.1.1. Změna CDV při změně ceny pohonných hmot se u koeficientu „k" hovoří o indexaci průměrné ceny motorové nafty za poslední známé čtvrtletí dle hodnoty vyhlášené ČSÚ. Zadavatel připouští v TPS bodu 1.3.4. Pohon i možnost užití alternativních paliv.

Účastník se ptá, jaká pravidla indexace budou platit pro alternativní paliva (CNG, EE, LNG)?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že výše nákladů na pohonné hmoty bude indexována podle vývoje ceny motorové nafty, která je nejpoužívanějším pohonným médiem. Pro indexaci vývoje ceny alternativních paliv se tak použijí stejná pravidla jako pro indexaci vývoje ceny motorové nafty upravená v Příloze č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*).

Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu upravil Přílohu č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*), kde v odst. 2.1.1. výslovně stanovil, že: „Poznámka: Výše nákladů na pohonné hmoty je indexována podle vývoje ceny motorové nafty, která je nejpoužívanějším pohonným médiem. Tento index bude použit i v případě, že se dopravce rozhodne provozovat vozidla nebo jejich část na jiný druh pohonu.“

24)

Dotaz:

„V textu Dokumentace zadávacího řízení je v bodě 20.1 „Nabídky se podávají písemně v elektronické podobě“.

Účastník se ptá, jakou formou má předložit originál záruční listiny o poskytnutí jistoty dle bodu 18.4 b) Dokumentace zadávacího řízení, aby byl zadavatelem akceptován?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že zadávací dokumentaci považuje v této věci za zcela jednoznačnou. Účastník zadávacího řízení dle odst. 18.4 dokumentace zadávacího řízení prokáže **v nabídce** poskytnutí jistoty v souladu s § 41 zákona předložením **originálu záruční listiny** obsahující závazek vyplatit zadavateli za podmínek stanovených v § 41 odst. 8 zákona jistotu, jde-li o bankovní záruku. V odst. 20.1 dokumentace zadávacího řízení je stanoveno, že nabídky se podávají **písemně v elektronické podobě**.

Dodavatel je tedy povinen předložit **originál** záruční listiny obsahující závazek vyplatit zadavateli za podmínek stanovených v § 41 odst. 8 zákona jistotu, jde-li o bankovní záruku, **v písemné formě a elektronické podobě**, tzn. písemný elektronický originál.

25)

Dotaz:

*„V textu Dokumentace zadávacího řízení je v bodě 20.8 „Účastník zadávacího řízení předloží nabídku v elektronické podobě prostřednictvím elektronického nástroje. Finanční model dle odst. 9.1 dokumentace zadávacího řízení předloží účastník vyplněný ve formátu *.xls nebo *.xlsx, nikoli jako sken vytištěného dokumentu či jiným způsobem“*

*Účastník se ptá, jak je ošetřeno, aby nedošlo v souboru *.xls k nechtěnému přepsání obsažených dat, jako by tomu bylo např. ve formátu *.pdf nebo v případě skenu vytištěného dokumentu?“*

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že odpovědnost za úplnost a správnost nabídky a důsledky případných chyb v nabídce nese příslušný účastník zadávacího řízení. Zadavatel uvádí, že je na každém z účastníků zadávacího řízení, aby byl v nabídce předložen finanční model v zadavatelem požadovaném formátu, tj. ve formátu *.xls nebo *.xlsx, který je účastníkem zadávacího řízení vyplněn v souladu se zadávací dokumentací a který neobsahuje vady či chyby.

Pakliže předmětný dotaz směřuje k zadavateli, tak zadavatel dodavatele ubezpečuje, že na straně zadavatele k nechtěnému přepsání dat obsažených ve finančním modelu předloženém účastníkem zadávacího řízení při posouzení a hodnocení nabídek nedojde.

Dotaz:

„V dokumentu Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 ze dne 17.7.2019 je uvedeno v odpovědi k bodu 2) „Zadavatel pro účely nacenění nabídky zpracoval vlastní model dopravní obslužnosti, jehož účelem bylo určit počty km referenčního dopravního výkonu obsluhovaného jednotlivými kategoriemi vozidel. Tyto hodnoty v km jsou závazné pouze pro nacenění nabídky. Skutečné dopravní výkony zajišťované jednotlivými kategoriemi vozidel a počty vozidel určí sám dodavatel podle svých vytvořených oběhů. Pro dodavatele je závazné pouze dodržení nasazení vozidla kategorie určené v Příloze č. 3 Návrhu Smlouvy - Oblasti, Linky a Spoje v dokumentu "Přehled linek a spojů po oblastech a typech vozidel VŘ 23.5.2019" nebo vyšší. Zadavatel kalkulaci minimálního počtu vozidel proto z kalkulačního nástroje odstranil, neboť není pro dodavatele závazná“.

Účastník se ptá, když není možné měnit referenční poměr km pro danou kategorii vozidel (list III. Kalkulace nabídky je uzamčen), kam uvede skutečný počet km pro danou kategorii vozidel z oběhů, které si účastník vytvořil sám?

V případě, že účastník není oprávněn měnit referenční poměry km podle jednotlivých kategorií vozidel, nemůže správně určit jednotlivé složky ceny dopravního výkonu podle kategorií vozidel a následně Celková cena dopravního výkonu přepočtená na 1 km ref. dopr. výkonu dle JŘ uvedená na listu IV. Nabídka je vypočtena nesprávným způsobem (neodpovídá skutečnému dopravnímu výkonu). Účastník vidí zásadní rozpor vtom, že má stanovit Nabídkovou cenu dle referenčního dopravního výkonu stanoveného zadavatelem, ale plnit smlouvu pak bude na základě svých vytvořených oběhů, které se však (jak účastník již svými výpočty zjistil) diametrálně liší od referenčního dopravního výkonu, v některých oblastech i o 50 % na příslušnou kategorii vozidla.

Z takto rozvržené kalkulace není možné dále vycházet při úpravách CDV dle Přílohy Smlouvy č. 4b, Cena dopravního výkonu a pravidla pro její aktualizaci.

Chápe tedy účastník správně, že má nacenit nabídku dle jednotlivých složek CDV pro danou kategorii vozidel dle referenčních kilometrů na listu III. (Kalkulace nabídky) Př.5 ZD a následně bude tato CDV přepočtena dle uskutečněných výkonů za dopravní práci jednotlivými kategoriemi vozidel, dle oběhů vytvořených uchazečem jak je uvedeno v Př.5 ZD bod A) "Cena dopravního výkonu se skládá z cen za dopravní práci uskutečněnou jednotlivými kategoriemi vozidel v závislosti na jejich dopravním výkonu za sledované období"?

Jak budou v tomto případě určeny fixní náklady B, když nabídková cena dle referenčních kilometrů je sestavena dle investic na jinou kategorii vozidel, a tedy na jinou hodnotu investic?"

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v rámci změny zadávací dokumentace, a tedy upraveném zadání ponechal větší prostor pro projektování provozní části dopravního systému na dodavatele, a to jak při sestavení výchozího modelu, tak následně při realizaci budoucí dopravní služby. Zadavatel odstranil požadavky na rozdělení dopravního výkonu v km za dopravní rok mezi jednotlivé

kategorie vozidel a vytvoření oběhů ponechal zcela na dodavateli. Zadavatel v zadání ponechal požadavek na dodržení nasazení kategorie vozidla na každém spoji (Příloha č. 3 návrhu smlouvy), tzn., že na každém konkrétním spoji musí být nasazeno vozidlo uvedené kategorie nebo kategorie vyšší.

Zadavatel zároveň upozorňuje dodavatele, že v tomto případě je možné, že výsledný soubor oběhů vozidel, který dodavatel na základě tohoto upraveného zadání vytvoří, nemusí obsahovat všechny kategorie vozidel.

Vzhledem k tomu, že zadavatel zcela ponechal vytvoření systému oběhů na dodavateli a pro výpočet nepoužije vlastní modelový výpočet pracovní doby řidičů, změnil způsob aktualizace mzdových nákladů v případě změny dopravního zadání. (Závislost na pracovní době řidičů byla nahrazena závislostí na počtu základních vozidel.)

27)

Dotaz:

„V TPS v bodě 3.3. Informační kancelář je uvedeno: „Dopravce, který bude zajišťovat provoz v ZVS JK je povinen zajistit ke dni zahájení provozu otevření a provoz nejméně jedné informační kanceláře ve všech obcích s rozšířenou působností ve vysoutěžené oblasti. Dopravce je povinen zřídit informační kancelář v prostorách autobusového nádraží, případně v centru města“

Účastník žádá o upřesnění požadavku, neboť počet obcí s rozšířenou působností ve vysoutěžené oblasti se může lišit od počtu autobusových nádraží. Je myšleno v každé ORP a na každém autobusovém nádraží (i mimo ORP) nebo v každé ORP na autobusovém nádraží?

Dále účastník žádá o upřesnění dovětky „případně v centru města“. Je to myšleno zadavatelem tak, že dopravce může zřídit informační kancelář dle svého uvážení v prostorách autobusového nádraží nebo v centru města?“

Odpověď:

Zadavatel požaduje informační kancelář pouze v **obcích s rozšířenou působností** nikoli ve všech obcích s autobusovým nádražím. Zadavatel nechává na rozhodnutí dodavatele, zda zřídí informační kancelář na autobusovém nádraží nebo v centru města.

28)

Dotaz:

„Zadavatel ve Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 2, upřesňuje v otázce č. 3 požadavek na vozidla kategorie V, že nově pořízená vozidla kategorie V budou nízkopodlažní.

Chápe účastník správně, že nově pořízená vozidla kategorie S a U nemusí být v provedení nízkopodlažní či LE?

Chápe účastník správně, že v případě pořízení vozidel před podpisem smlouvy, pokud dodavatel splní požadavky NV 63/2011 v kategorii V (všechna vozidla kategorie V budou nízkopodlažní), pak již žádné vozidlo kategorie S a U nemusí být v provedení nízkopodlažní nebo LE?“

Odpověď:

Zadavatel v souladu s nařízením 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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**nařízení vlády č. 63/2011 Sb.**“), požaduje, aby minimálně 1 z každých 6 vozidel využitých dopravcem k poskytování veřejných služeb bylo přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Tento požadavek musí dodavatel splňovat v rámci předmětného souboru provozovaných vozidel jako celku.

Zadavatel tedy uvádí, že dodavatel chápe správně, že nově pořízená vozidla kategorie S a U nemusí být v provedení nízkopodlažní nebo Low Entry, pakliže bude požadavek vyplývající z nařízení vlády č. 63/2011 Sb. splněn prostřednictvím vozidel kategorie V.

29)

Dotaz:

„V TPS v bodě 1.2 Vozidla označená jako kategorie vozidla + S („Skibus“), zadavatel uvádí, že se jedná o vozidla, která splňují požadavky na vozidla typu „Dálkový autobus“.

Jestliže však dodavatel bude provozovat vozidla skibus v provedení dálkového autobusu, dle TPS 49 pevných míst k sezení, vzdálenosti mezi sedačkami 750 mm (norma 680 mm) musí použít vozidlo délky 13 metrů. Podle informací výrobců vozidel není možné tyto dva požadavky splnit ve vozidle standardní délky 12 metrů. Připojí-li se box na lyže k vozidlu délky 13 metrů, překročí skibus délku jednotlivého vozidla 13,5 metrů stanovenou zákonem o pravidlech silničního provozu. Není možné tuto variantu legislativně zajistit.

Účastník se tedy ptá, jaké vozidlo bude vhodné pro skibus?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v návaznosti na Dotaz č. 16 zadavatel v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy v kapitole 2.1.4.1 „Interiér vozidla“ vypustil u autobusů kategorie D (dálkový autobus) požadavek na vzdálenost mezi přední stranou opěradla sedadla a zadní stranou opěradla sedadla před ním min. 750 mm. Zadavatel uvádí, že tato změna umožní využít pro soupravu DS („Skibus“) vozidlo délky 12 metrů. Připojením boxu na lyže k vozidlu délky 12 m nebude v souladu se zákonem o pravidlech silničního provozu překročena celková délka vozidla 13,5 m.

Zadavatel dále uvádí, že v rámci Odpovědi na Dotaz č. 2 stanovil, že souprava DS („Skibus“) bude využívána pouze u vozidla kategorie „Dálkový autobus“, přičemž zadavatel v tomto ohledu provedl změnu zadávací dokumentace, a to Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy.

30)

Dotaz:

„V textu Návrhu smlouvy ver22072019 má v bodě 104.2. Dopravce uvedenou povinnost „zajistit předprodej předplatných časových kupónů IDS JK v předprodejních kancelářích na autobusových nádražích a svých dalších předprodejních místech v za integrovaném území“

Účastník se ptá, jak bude hrazena především potřeba personálního obsazení do předprodejních kanceláří, když není známo, k jakému datumu bude integrace v dané oblasti zavedena a není možné ji v současné době tedy zahrnout do CDV?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že Dopravce zajistí předprodej předplatných časových kupónů IDS JK v předprodejních místech v prostorách autobusového nádraží, případně v centru města, ve všech obcích s rozšířenou působností ve vysoutěžené oblasti, tj. v informačních kancelářích vyžadovaných dle Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy. Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu upravil odst. 107.2. (původně odst. 104.2.) návrhu smlouvy, který nyní stanovuje: *„zajistit předprodej předplatných časových kupónů IDS JK v předprodejních místech v informačních kancelářích. Software pro tato předprodejní místa, včetně licencí, zajistí a uhradí Organizátor. Hardware si zajistí na své náklady Dopravce s tím, že musí být splněny minimální technické parametry blíže specifikované v přílohách Smlouvy“.*

Provize prodejce je uvedena v Příloze č. 1 Smlouvy o spolupráci při zajišťování a provozu Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje v odstavci č. 1 Principy rozúčtování tržeb Jihočeského kraje a činí 10 Kč z celkové ceny jízdenky (viz *13_NS_Příloha_8_Smlouva IDS JK včetně příloh*).

31)

Dotaz:

„Zadavatel uvádí v příloze č. 2 Technické a provozní standardy v článku 5.1., že z technických důvodů mohou být organizátorem JIKORD nebo subjektem pověřeným k těmto úkonům požadavky na technické zabezpečení řízení provozu v následujících letech upraveny. Uchazeč žádá o vysvětlení, jakým způsobem budou kompenzovány náklady spojené s uvedenými úpravami technického zabezpečení a jaký je termín pro zavedení těchto změn?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že uvedené náklady budou řešeny formou dodatku Smlouvy o Centrálním dispečinku Jihočeského kraje (viz *13_NS_Priloha_8_Smlouva_IDS_JK včetně příloh*) s tím, že budou kompenzovány prokazatelné náklady spojené s úpravami, a to postupem dle odst. 19 a 94 návrhu smlouvy, kde je upravena úhrada náhrad.

Vzhledem k tomu, že zadavatel není schopen předjímat technologický vývoj, není schopen předjímat ani datum zavedení případných úprav.

32)

Dotaz:

„Zadavatel ve Smlouvě v článku 20 charakterizuje neuplatnitelný dopravní výkon jako „zejména případy odřeknutí spoje a zpoždění spoje ve výši 30 minut a vyšším“. Uchazeč žádá o vysvětlení, jaké další výkony budou považovány za neuplatnitelné vzhledem k uvození předchozího výčtu slovem „zejména“.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že změnil odst. 21 (původně odst. 20) návrhu smlouvy, a to tak, že odstranil předmětný demonstrativní výčet.

Definice neuplatnitelného dopravního výkonu stanovená v odst. 21 (původně odst. 20) návrhu smlouvy je nyní upravena následovně: **„Neuplatnitelný dopravní výkon znamená takový dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle Smlouvy. Neuplatnitelným dopravním výkonem se rozumí také případy odřeknutí Spoje a zpoždění Spoje ve výši 30 minut a vyšším. Neuplatnitelným dopravním výkonem je také Spoj vyjetý z výchozí či jakékoliv další zastávky oproti Jízdnímu řádu s časovým předstihem, a to v rozsahu celého takového Spoje. Za Neuplatnitelný dopravní výkon je dále považován dopravní výkon nerealizovaný z důvodu stávky. Za Neuplatnitelný dopravní výkon se považuje také dopravní výkon přístavný, přejezdový, odstavný a manipulační. Za Neuplatnitelný dopravní výkon se nepovažuje dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem**

z důvodů, jež nelze přičítat Dopravci za předpokladu, že bez zbytečného odkladu oznámí důvod nedodržení Jízdního řádu dispečinku IDS JK.“

33)

Dotaz:

„Zadavatel ve Smlouvě v článku 119 upravuje povinnost Dopravce poskytnout potřebnou součinnost při využití vozidel pro reklamní účely. Pokud je příjem z reklamy výhradním příjmem Objednatele. Uchazeč žádá o upřesnění, zda hradí Objednatel také náklady spojené s polepem či odstraňování polepu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že příjem z reklamy je příjmem Objednatele a veškeré náklady spojené s polepem či odstraněním polepu tak hradí Objednatel.

34)

Dotaz:

„Zadavatel v příloze Smlouvy č. 4 Cena dopravního výkonu a pravidla pro její aktualizaci uvádí v odstavci Náhrady příklady náhrad, o které „může“ být zvýšena Kompenzace definovaná o odstavce výše.

Uchazeč žádá o vysvětlení a jednoznačnou specifikaci položek nákladů, o které bude v kontextu tohoto ustanovení kompenzace zvýšena. Bude Objednatel samostatně skrze náhrady hradit náklady na mýto, náklady spojené s využíváním autobusových stání a náklady na provoz IDS?

Dále uchazeč žádá o vysvětlení dle jakých pravidel bude Zadavatel rozhodovat o úhradě těchto náhrad vzhledem ke skutečnosti, že právo na realizaci tohoto ustanovení je zcela závislé na vůli Zadavatele a současně samotná smlouva neobsahuje žádný popis těchto pravidel.“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k tomuto uvádí, že v návrhu smlouvy změnil úpravu úhrady náhrad, viz odst. 19 a 94 návrhu smlouvy.

Zadavatel dále potvrzuje, že náklady na mýto, náklady spojené s využíváním autobusových stání a náklady na provoz IDS budou hrazeny v rámci náhrad vedle kompenzace za podmínek stanovených v návrhu smlouvy.

35)

Dotaz:

„Zadavatel si vyhrazuje v zadávací dokumentaci v článku 8.2 právo uzavřít s účastníkem zadávacího řízení jednu smlouvu na plnění více částí veřejné zakázky, pokud bude nabídka takového účastníka vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější ve více částech veřejné zakázky. Vzhledem k tomu, že zadávací dokumentace neobsahuje tento typ smlouvy, žádá uchazeč o vysvětlení, v jakých parametrech by se smlouva lišila oproti standardní smlouvě pro jednotlivou část veřejné zakázky v zadávací dokumentaci zveřejněné, jelikož je zřejmé, že tato smlouva by se významně lišila.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na každou část veřejné zakázky uzavře samostatnou smlouvu, a to s tím účastníkem zadávacího řízení, jehož nabídka bude v příslušné části veřejné zakázky vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější.

Zadavatel dále uvádí, že v tomto ohledu upravil odst. 8.2 dokumentace zadávacího řízení, ve kterém se nyní stanoví, že: *„Zadavatel stanoví, že na každou část veřejné zakázky uzavře samostatnou smlouvu, a to s tím účastníkem zadávacího řízení, jehož nabídka bude v příslušné části veřejné zakázky vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější.“*

36)

Dotaz:

„Zadavatel v příloze Smlouvy č. 4 Cena dopravního výkonu a pravidla pro její aktualizaci uvádí v posledním odstavci, že cena dopravního výkonu bude aktualizována vždy k datu celostátní změny jízdních řádů vyhlášeném MDČR. Pro zamezení případného nedorozumění Uchazeč žádá o ujištění, že indexace podle této přílohy bude probíhat čtyřikrát ročně.“

Odpověď:

Ve vztahu k **indexaci ceny dopravního výkonu** zadavatel odkazuje na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: *„Cena dopravního výkonu bude s ohledem na vývoj cen pravidelně indexována, a to za podmínek a v případech uvedených v příloze (Příloha č. 4 - Finanční model) Smlouvy. [...]“* Zadavatel v této věci změnil zadávací dokumentaci, a to Přílohu č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*) je nyní výslovně stanoveno, že: *„Příloha smlouvy č. 5 stanoví cenu dopravního výkonu pro období. V této příloze bude cena dopravního výkonu stanovena pro období mezi dvěma zákonem stanovenými změnami jízdních řádů číslovanou aktualizací. Přepočítá se stanovení CDV s ohledem na dopravní výkon podle aktualizovaných jízdních řádů za příslušné období pro jednotlivé kategorie*

vozidel. **Přepočít k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce bude zároveň obsahovat aktualizaci ceny vstupů.**“ Zadavatel tak uvádí, že indexace **cen vstupů**, tedy položek, které nemají vazbu na změnu rozsahu dopravního výkonu, bude provedena **pouze k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce.**

Ve vztahu k **aktualizaci ceny dopravního výkonu** zadavatel odkazuje rovněž na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: „[...] Aktualizace ceny dopravního výkonu **mající vazbu na Objednatelem požadované změny v Jízdních řádech, skladbu vozového parku apod. bude prováděna vždy k termínu účinnosti změny Jízdních řádů, a to po definitivním vymezení závazných Jízdních řádů provedeném v souladu se Smlouvou.**“ V odst. 2.3 Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*) je výslovně stanoveno, že: „Cena dopravního výkonu bude aktualizována vždy **k datu celostátní změny jízdních řádů vyhlášeném MDČR dle bodu 2.1. těchto Pravidel. V mimořádných případech k datu změny dopravního zadání** (mimořádná změna jízdních řádů, kategorie vozidla nebo jiná mimořádná změna dle Smlouvy).“ Zadavatel tak uvádí, že aktualizace ceny dopravního výkonu z hlediska změny dopravního zadání, bude provedena vždy **k datům celostátních změn jízdních řádů vyhlášených MDČR, případně v mimořádných případech k datu změny dopravního zadání.**

37)

Dotaz:

„Zadavatel v příloze Smlouvy č. 4 Cena dopravního výkonu a pravidla pro její aktualizaci uvádí v odstavci 2.1.1. Změna CDV při změně ceny pohonných hmot pod zkratkou PKS uvedeno, že výše nákladů na pohonné hmoty se aktualizuje o míru inflace. Tato definice si odporuje s definicí koeficientu změny, který se řídí průměrnou cenou motorové nafty vyhlášenou ČSÚ. Uchazeč žádá o vysvětlení tohoto rozporu a jednoznačné stanovení způsobu indexace této položky.“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k tomuto uvádí, že změnil příslušnou definici uvedenou v odst. 2.1.1. Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*).

38)

Dotaz:

„Zadavatel v dokumentu Vysvětlení změna doplnění č. 2 trvá na správnosti Přílohy č. 3 Smlouvy - Vymezení oblasti, linek a spojů, konkrétně na všednodenní četnosti 248. Uchazeč žádá o vysvětlení, jak bude dopravcům uhrazen provoz ve zbývajících částech kalendářního roku (kalendářní

rok nemá pouze 248 pracovních dnů) vzhledem ke skutečnosti, že Zadavatel rozsah zakázky uvedený v Příloze č. 3 Smlouvy stanovuje jako předpokládaný rozsah zakázky (jak je např. uvedeno v odstavci 5.9. zadávací dokumentace).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí všechny hodnoty v zadávací dokumentaci relevantní od změny jízdních řádů 15. 12. 2019 do změny jízdních řádů 12. 12. 2020 a uvedenou četnost považuje za správnou. Tento dopravní rok má 364 dní se kterými se kalkuluje ve finančním modelu. Takto vymezená doba je uvedena i na jízdních řádech obsažených v Příloze č. 3 návrhu smlouvy – Oblasti, Linky a Spoje. Zadavatel bude hradit dle finančního modelu skutečně ujeté km dle jízdních řádů za rok. Zadavatel upozorňuje, že může dojít ke zvýšení případně ke snížení předpokládaného rozsahu jednotlivých částí veřejné zakázky o + 30 % a o - 20 %.

39)

Dotaz:

„Uchazeč reaguje na dokument Vysvětlení změna doplnění č. 3 - dotaz č. 5, kde Uchazeč poukazuje na skutečnost, že dle aktuálního návrhu spojů a linek na sebe jednotlivé kategorie vozidel nenavazují a Dopravce tak bude nucen nasazovat nejvyšší kategorii autobusu v určitém oběhu.

Uchazeč má připravené oběhy na jednotlivé oblasti zakázky a z těchto v kontextu výše uvedeného odstavce vyplývá, že v některých oblastech veřejné zakázky uchazeč nebude moci vůbec nasadit některé kategorie busů (bude muset nasadit vyšší kategorie). Vzhledem k tomu, že Zadavatel v příloze č. 5 zadávací dokumentace uvádí, že dopravce je povinen nabídnout alespoň jeden autobus každé kategorie žádá Uchazeč o vysvětlení, zda skutečně Zadavatel bude požadovat, aby dopravce disponoval kategorií busů, které dle předložených jízdních řádů nebude schopen v rámci plnění předmětu zakázky uplatnit.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že předmětný požadavek zadavatele na alespoň jeden autobus každé kategorie byl ze zadávací dokumentace odstraněn a zadávací dokumentace byla upravena, a to Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz Příloha_ZD_5_Pokyny_pro_vyplneni_formulare).

40)

Dotaz:

„Uchazeč reaguje na dokument Vysvětlení změna doplnění č. 1 - Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 2 uvádí, že Zadavatel kalkulaci minimálního počtu vozidel z kalkulačního nástroje odstraní,

neboť není pro dodavatele závazná. V rozporu s tímto tvrzením uvedl v dotazu č. 1 ve stejném dokumentu, že doplnil na List III minimální počty vozidel požadované Zadavatelem v jednotlivých oblastech a skutečně tak učinil. Uchazeč žádá o vysvětlení, zda jsou pro Uchazeče stanovené minimální počty vozidel závazné či nikoliv.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v rámci změny zadávací dokumentace, a tedy upraveném zadání ponechal větší prostor pro projektování provozní části dopravního systému na dodavateli, a to jak při sestavení výchozího modelu, tak následně při realizaci budoucí dopravní služby. Zadavatel odstranil požadavky na rozdělení dopravního výkonu v km za dopravní rok mezi jednotlivé kategorie vozidel a vytvoření oběhů zcela ponechal na dodavateli. Z toho vyplývá, že počet základních vozidel bude výsledkem technologického zpracování požadovaného dopravního zadání dopravcem. Zadavatel nestanovuje povinný minimální počet základních vozidel a nestanovuje ani počet záložních vozidel.

41)

Dotaz:

„Zadavatel vysvětlením zadávací dokumentace č. 2 změnil čl. 187 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, dále si však ponechal právo měnit jednostranně ty přílohy Smlouvy, které nebudou pro Dopravce znamenat nárůst nákladů. V příloze č. 1 jsou uvedeny smluvní pokuty pro případ porušení povinností ze strany Dopravce. Samotná změna této přílohy neznamena nárůst nákladů Dopravce (k tomu dojde až uplatněním smluvní pokuty v případě porušení zajištěné povinnosti), proto lze učinit závěr, že Zadavatel může v průběhu plnění veřejné zakázky tuto přílohu jednostranně, libovolně a opakovaně měnit. Takovýto závěr však odporuje povaze smluvní pokuty jako oboustranné dohody smluvních stran. Dodavatel musí v rámci zpracování nabídky zohlednit i případné sankce, které mu při nesplnění jeho povinností hrozí. Tak však nemůže učinit, když postrádá právní jistotu, že výše těchto sankcí či dokonce okruh zajišťovaných povinností, nedozná bez jeho souhlasu v průběhu plnění smlouvy změny.

Dotaz 1: Upraví zadavatel čl. 187 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících tak, aby zadavatel nemohl jednostranně měnit obsah závazků Dopravce, zejména výčet povinností zajišťovaných smluvními pokutami a jejich výši?“

Odpověď:

Zadavatel předně uvádí, že změna výše smluvních pokut při jejich navýšení by pro dopravce znamenala nárůst nákladů, neboť pochopitelně při hrazení smluvních pokut rostou náklady dopravce. Zadavatel navíc uvádí, že se ani nejedná o charakter změny připuštěný odst. 190 (původně odst. 187) návrhu smlouvy, tj. změny v návaznosti na vývoj technických parametrů, právního prostředí, na případnou změnu standardů dopravní obslužnosti ve veřejné linkové

dopravě a v zájmu zlepšení kvality služeb poskytovaných cestujícím. Zadavatel k dotazu uvádí, že odst. 190 (původně odst. 187) návrhu smlouvy v tomto směru nebude měnit.

42)

Dotaz:

„V čl. 95 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je stanoveno, že Dopravce je oprávněn provádět změny ve složení vozového parku a jeho vybavení určeného pro plnění Veřejných služeb pouze na základě Pokynu Objednatele či s jeho předchozím souhlasem.

Dotaz 2: Upřesní zadavatel, co rozumí „změnou ve složení vozového parku a jeho vybavení“? Rozumí se těmito pojmy pouze technické požadavky na vozidla a jejich vybavení stanovené v příloze č. 2 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících?

Pokud nikoliv, jaké další změny vozového parku či/a jeho vybavení podléhají souhlasu Objednatele?“

Odpověď:

Zadavatel potvrzuje, že se těmito pojmy rozumí pouze změny ve složení vozového parku uskutečněné na základě smlouvy a v ní stanovených pravidel a technické požadavky na vozidla a jejich vybavení dle Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy.

43)

Dotaz:

„V čl. 144 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je stanoveno, že včasným projetím Milníku se rozumí pouze takový odjezd Spoje, který nastane v rozmezí od 0:00 do 3:59 (min:sec) od plánovaného času odjezdu Spoje dle Jízdního řádu. Pokud kumulativní přesnost na všech Milnících všech Spojů na všech Linkách nedosáhne hodnoty alespoň 95% (čl. 146 Smlouvy), je Dopravce sankcionován smluvní pokutou. Dodavatel považuje zajištění požadavku na výše uvedenou přesnost v autobusové dopravě za nereálné a především ohrožující bezpečnost cestujících a ostatních účastníků silničního provozu. Řidiči autobusů by neměli být motivováni jet s autobusem co nejrychleji (v rámci platné legislativy), ale co nejbezpečněji. Pokud např. pojedje před autobusem pomalu jedoucí vozidlo, dle smlouvy by měl řidič vozidlo spíše předjet (aby stihl určitý Milník), byť je takovýto manévr, zejména s rozměrnějším autobusem, jednoznačně riskantnější než vyčkat např. na odbočení tohoto vozidla. Dopravce nemůže ovlivnit řadu dalších faktorů, které mohou způsobit zpoždění autobusu, jako např. dopravní situaci ve městech, povětrnostní podmínky, větší nárazová skupina cestujících, apod.

Dotaz 3: Upraví zadavatel čl. 144 a/nebo 146 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a/nebo její přílohu č. 2 tak, že buďto upustí od sankcionování Dopravce pro případ nedodržení kumulativní přesnosti zcela či alespoň zvýší časový limit pro projetí Milníkem či sníží procentuální limit pro kumulativní přesnost?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na předmětných zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit.

44)

Dotaz:

„V příloze č. 5 Dokumentace zadávacího řízení je v listu III. Kalkulace nabídky fixně uveden dopravní výkon v km/období v rozdělení na kategorie vozidel. Vzhledem k tomu, že Zadavatel neposkytl jím uvažované oběhy autobusů, je zcela na uvážení každého dodavatele, jakou kategorii autobusů pro daný oběh zvolí při dodržení minimálního požadavku Zadavatele pro každý spoj. Uvedený dopravní výkon se tedy v rozdělení na kategorie vozidel může mezi uchazeči lišit. Tento údaj je však zásadním vstupem pro stanovení průměrné ceny jednotlivých složek ceny dopravního výkonu a tím i následně pro stanovení nabídkové ceny.

Dotaz 4: Upraví zadavatel přílohu č. 5 Dokumentace zadávacího řízení v listu III. Kalkulace nabídky fixně stanovený dopravní výkon v km/období tak, aby mohl každý uchazeč tuto položku doplnit samostatně pro každou kategorii vozidla?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v rámci změny zadávací dokumentace, a tedy upraveném zadání ponechal větší prostor pro projektování provozní části dopravního systému na dodavateli, a to jak při sestavení výchozího modelu, tak následně při realizaci budoucí dopravní služby a požadavky na rozdělení dopravního výkonu v km za dopravní rok mezi jednotlivé kategorie vozidel odstranil.

45)

Dotaz:

„V příloze č. 5 Dokumentace zadávacího řízení je v listu III. Kalkulace nabídky uvedeno, že má uchazeč doplňovat náklady na zajištění plnění jednoho roku zakázky v cenách ke dni podání

nabídky. Tyto údaje jsou přeneseny do následujícího listu (IV. Nabídka), kde se již uvažuje o výchozí ceně za 1. rok plnění zakázky.

Dotaz 5: Upraví zadavatel přílohu č. 5 Dokumentace zadávacího řízení tak, aby bylo zřejmé, v jakých cenách má být nabídka podána?“

Odpověď:

Náklady v cenách ke dni podání znamená, že dodavatel využije ke stanovení nabídkové ceny všech dostupných informací o cenách a jejich vývoji až do dne podání nabídky a informací uvedených v zadávací dokumentaci, zejména referenční hodnoty pro indexaci budoucí aktualizace ceny dopravního výkonu podle údajů v Příloze č. 5 zadávací dokumentace.

Zadavatel uvádí, že na předmětných zadávacích podmínkách trvá a nebude je měnit.

DALŠÍ ZMĚNY NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

Zadavatel uvádí, že kromě výše v odpovědích na jednotlivé dotazy dodavatelů uvedených změn nebo doplnění zadávací dokumentace provedl také další změny nebo doplnění zadávací dokumentace, a to zejména v návaznosti na námítky dodavatelů, případně v návaznosti na změnu koncepce zadávacích podmínek a požadavků zadavatele apod.

Zadavatel provedl zejména následující změny nebo doplnění zadávací dokumentace:

46)

Zadavatel uvádí, že odstranil ustanovení původního odst. 78 návrhu smlouvy. Zadavatel dále uvádí, že v návrhu smlouvy změnil úpravu úhrady náhrad, viz odst. 19 a 94 návrhu smlouvy.

47)

Zadavatel uvádí, že v Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny (viz *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV*) odstranil údaje o referenčních dopravních výkonech podle kategorií vozidel.

48)

Zadavatel uvádí, že v Příloze č. 3 dokumentace zadávacího řízení – Návrh smlouvy (viz *05_ZD_Příloha_3_Návrh smlouvy*) provedl změny za účelem provázání příslušných ustanovení návrhu smlouvy s Přílohou č. 3 návrhu smlouvy. Tyto změny jsou v návrhu smlouvy níže v tomto dokumentu uvedeným způsobem zaznamenány v režimu změn.

49)

Zadavatel uvádí, že mimo výše uvedenou změnu změnil ustanovení odst. 21 (původně odst. 20) návrhu smlouvy také v tom smyslu, že za neuplatnitelný dopravní výkon se považuje také dopravní výkon přístavný, přejezdový, odstavný a manipulační.

Ustanovení odst. 21 (původně odst. 20) návrhu smlouvy nyní zní následovně: „**Neuplatnitelný dopravní výkon** znamená takový dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle Smlouvy. Neuplatnitelným dopravním výkonem se rozumí také případy odřeknutí Spoje a zpoždění Spoje ve výši 30 minut a vyšším. Neuplatnitelným dopravním výkonem je také Spoj vyjetý z výchozí či jakékoliv další zastávky oproti Jízdnímu řádu s časovým předstihem, a to v rozsahu celého takového Spoje. Za Neuplatnitelný dopravní výkon je dále považován dopravní výkon nerealizovaný z důvodu stávky. Za Neuplatnitelný dopravní výkon se považuje také dopravní výkon přístavný, přejezdový, odstavný a manipulační. Za Neuplatnitelný dopravní výkon se nepovažuje dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem z důvodů, jež nelze přičítat Dopravci za předpokladu, že bez zbytečného odkladu oznámí důvod nedodržení Jízdního řádu dispečinku IDS JK.“

50)

Zadavatel uvádí, že změnil ustanovení odst. 125 (původně odst. 122) návrhu smlouvy, které nyní zní následovně: „*Objednatel může v průběhu trvání Smlouvy žádat po Dopravci změnu Jízdních řádů, a to jak v termínech celostátních změn Jízdních řádů (v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy), tak i mimo tyto termíny v případě potřeby z důvodu veřejného zájmu nebo zásahu vyšší moci. V případě vzniku nových linek, bude nově vzniklá linka pro poskytování přepravních služeb zařazena zásadně do oblasti, ve které je umístěna výchozí zastávka prvního denního spoje nově vzniklé linky.*“

Zadavatel tak uvádí, že pokud dojde ke vzniku nové linky bude nová linka zařazena zásadně do oblasti, ve které je umístěna výchozí zastávka prvního denního spoje nově vzniklé linky, a přepravní služby na ní budou zajišťovány dopravcem, se kterým byla pro danou oblast uzavřena smlouva o veřejných službách.

51)

Zadavatel uvádí, že odstranil ustanovení původního odst. 79 návrhu smlouvy týkající se doplnění počtu řidičů, neboť nereflektovalo úpravu ostatních zadavatelem stanovených zadávacích podmínek.

52)

Zadavatel ve vztahu k indexaci ceny dopravního výkonu uvádí, že změnil zadávací dokumentaci, a to Přílohu č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*), kde je v odst. 2.1 nyní výslovně stanoveno, že: „*Příloha smlouvy č. 5 stanoví cenu dopravního výkonu pro období. V této příloze bude cena dopravního výkonu stanovena pro období mezi dvěma zákonem stanovenými změnami jízdních řádů číslovanou aktualizací. Přepočet zajistí stanovení CDV s ohledem na dopravní výkon podle aktualizovaných jízdních řádů za příslušné období pro jednotlivé kategorie vozidel. Přepočet k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce bude zároveň obsahovat aktualizaci ceny vstupů.*“

Zadavatel k **indexaci ceny dopravního výkonu** odkazuje na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: „*Cena dopravního výkonu bude s ohledem na vývoj cen pravidelně indexována, a to za podmínek a v případech uvedených v příloze (Příloha č. 4 - Finanční model) Smlouvy. [...]*“ Zadavatel tak uvádí, že indexace **cen vstupů**, tedy položek, které nemají vazbu na změnu rozsahu dopravního výkonu, bude provedena **pouze k datu první změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce**.

Ve vztahu k **aktualizaci ceny dopravního výkonu** zadavatel odkazuje rovněž na odst. 80 (původně odst. 76) návrhu smlouvy, ve kterém se výslovně uvádí, že: „*[...] Aktualizace ceny dopravního výkonu mají vazbu na Objednatелеm požadované změny v Jízdních řádech, skladbu vozového parku apod. bude prováděna vždy k termínu účinnosti změny Jízdních řádů,*

a to po definitivním vymezení závazných Jízdních řádů provedeném v souladu se Smlouvou.“ V odst. 2.3 Přílohy č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model (viz *Pril_Sml_4_Cena_dopravniho_vykonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci*) je výslovně stanoveno, že: „Cena dopravního výkonu bude aktualizována vždy k datu celostátní změny jízdních řádů vyhlášeném MDČR dle bodu 2.1. těchto Pravidel. V mimořádných případech k datu změny dopravního zadání (mimořádná změna jízdních řádů, kategorie vozidla nebo jiná mimořádná změna dle Smlouvy).“ Zadavatel tak uvádí, že aktualizace ceny dopravního výkonu z hlediska změny dopravního zadání bude provedena vždy k datům celostátních změn jízdních řádů vyhlášených MDČR, případně v mimořádných případech k datu změny dopravního zadání.

53)

Zadavatel uvádí, že v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy změnil požadavky na vozidla kategorie M („Mini bus“) a to tak, že připustil kategorii M3 dle vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zadavatel dále uvádí, že v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy odstranil pojem „přiměřeně“ z kritérií pro vozidla pořízená před podpisem smlouvy.

54)

Zadavatel uvádí, že v kapitole 1.4. Odbavovací zařízení Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy upravil požadavky na odbavovací zařízení.

Zadavatel dále uvádí, že v kapitole 3.3. Informační kancelář Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy upravil požadavky na BackOffice.

Zadavatel dále uvádí, že v Příloze č. 8 návrhu smlouvy – Smlouva o spolupráci při zajišťování a provozu Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje v odst. 4 čl. II. Technické a provozní podmínky IDS JK odstranil požadavek na odbavovací zařízení umožňující zejména čtení bezkontaktních platebních karet, čipových karet, možnost vyčtení dat kontaktním médiem, modem pro bezdrátový přenos dat. Zadavatel dále uvádí, že v uvedené smlouvě odstranil část ustanovení odst. 7 čl. V. Závěrečná ustanovení a celé ustanovení odst. 4 čl. I. Úvodní ustanovení (viz *13_NS_Priloha_8_Smlouva_IDS_JK_včetně_příloh*).

Zadavatel uvádí, že náklady vzniklé z dalších úprav požadavků zadavatele budou hrazeny formou náhrad dle návrhu smlouvy.

55)

Zadavatel uvádí, že odstranil odst. 5.4. Přílohy č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy a odstranil tak požadavek na systém automatického počítání cestujících u nově pořízených vozidel.

56)

Zadavatel uvádí, že změnil ustanovení odst. 145 (původně odst. 142) návrhu smlouvy, které nyní zní následovně: *„Ze žádné zastávky na trase Spoje nesmí příslušné vozidlo vyjet před dobou stanovenou v Jízdním řádu. Na výchozí zastávce Dopravce přistavuje vozidlo před odjezdem tak, aby odjezd z výchozí zastávky byl realizován podle Jízdního řádu.“*

57)

Zadavatel uvádí, že odstranil požadavek stanovený v odst. 154 (původně odst. 151) návrhu smlouvy, že bankovní záruka musí být poskytnuta bankou s místem podnikání v České republice, spadající pod regulaci příslušných českých úřadů.

Odst. 154 (původně odst. 151) návrhu smlouvy nyní zní následovně: *„Dopravce je povinen poskytnout Objednateli za řádné plnění Smlouvy neodvolatelnou a nepodmíněnou Bankovní záruku, splatnou bez námitek a na první požádání Objednatele.“*

58)

Zadavatel uvádí, že nad rámec výše uvedeného provedl v Příloze č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy také další změny nebo doplnění (viz *07_NS_Priloha_2_Technické_a_provozní_standardy*). Všechny relevantní změny nebo doplnění jsou uvedeny níže v tomto dokumentu uvedeným způsobem v režimu změn.

59)

Zadavatel uvádí, že nad rámec výše uvedeného provedl v Příloze č. 8 návrhu smlouvy – Smlouva o spolupráci při zajišťování a provozu IDS JK včetně příloh také další změny nebo doplnění (viz *Smlouva_IDS_JK*). Všechny relevantní změny nebo doplnění jsou uvedeny níže v tomto dokumentu uvedeným způsobem v režimu změn.

60)

Zadavatel uvádí, že provedl změny nebo doplnění také v Příloze č. 10 návrhu smlouvy – JIKORD plus (viz *JIKORD plus Smlouva o distribuci* a viz *JIKORD plus Smlouva o spolupráci*). Všechny relevantní změny nebo doplnění jsou uvedeny níže v tomto dokumentu uvedeným způsobem v režimu změn.

61)

Zadavatel uvádí, že do Přílohy č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny, byl vložen nový dokument s názvem *„Oběhy vozidel“* (viz *„Příloha_ZD_5_Oběhy_vozidel“*). Podrobnosti k tomuto dokumentu a požadavky zadavatele na dodavatele k tomuto dokumentu se vztahující jsou stanoveny v dokumentaci zadávacího řízení, Příloze č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Oběhy vozidel a Příloze č. 5 dokumentace

zadávacího řízení – Pokyny pro vyplnění formuláře. Zadavatel uvádí, že v tomto ohledu byla změněna také dokumentace zadávacího řízení, viz zejm. odst. 20.9 dokumentace zadávacího řízení.

62)

Zadavatel uvádí, že nad rámec výše uvedeného provedl v Příloze č. 3 dokumentace zadávacího řízení – Návrh smlouvy také další změny nebo doplnění (viz *05_ZD_Priloha_3_Návrh smlouvy*). Všechny relevantní změny nebo doplnění jsou uvedeny níže v tomto dokumentu uvedeným způsobem v režimu změn.

63)

Zadavatel níže uvádí změny nebo doplnění, které byly provedeny v níže uvedených dokumentech souvisejících s finančním modelem:

Základní změna	
	<p>Změny souvisí s úpravou koncepce zadání, ve kterém zadavatel ponechal větší prostor pro projektování provozní části dopravního systému na dodavateli, a to jak při sestavení výchozího modelu, tak následně při realizaci budoucí dopravní služby. Zadavatel odstranil požadavky na rozdělení dopravního výkonu v km za dopravní rok mezi jednotlivé kategorie vozidel a vytvoření oběhů zcela ponechal na dodavateli. Zadavatel v zadání ponechal povinnost dodavatele dodržet nasazení předepsané kategorie vozidla na každém spoji (Příloha č. 3 návrhu smlouvy), tzn., že na každém konkrétním spoji musí být nasazeno vozidlo uvedené kategorie nebo kategorie vyšší.</p> <p>Vzhledem k tomu, že zadavatel zcela ponechal vytvoření systému oběhů na dodavateli a pro výpočet nepoužije vlastní modelový výpočet pracovní doby řidičů, změnil způsob aktualizace mzdových nákladů v případě změny dopravního zadání. (Závislost na pracovní době řidičů byla nahrazena závislostí na počtu základních vozidel.)</p>
Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Pokyny pro vyplnění formuláře	
	<ul style="list-style-type: none"> • Termín dodavatel nahrazen termínem účastník. • Tabulka kategorií vozidel nahrazena odkazem na Technické a provozní standardy, kap. 1.2 Kategorizace vozidel. • Zjednodušen popis skladby ceny dopravního výkonu a doplněn o jednotky. • Ještě více rozvedena definice rozdělení variabilních nákladů (zdůrazněna závislost na kategorii vozidla). • Zvýrazněna informace o indexaci ceny za pohonné hmoty pouze podle motorové nafty. • Odstraněn bod 3h) informace o dopravním výkonu v hodinách (údaj je proměnný v závislosti na dopravním řešení, které vypracuje účastník, nelze jej v zadání pevně stanovit a ve vztahu k CDV se s ním již nepracuje).

Příloha č. 4 návrhu smlouvy – Cena dopravního výkonu a pravidla pro její aktualizaci	
	<ul style="list-style-type: none"> • Upravena tabulka ve vzoru Přílohy č. 4a návrhu smlouvy podle Technických a provozních standardů. • Do definice dopravního výkonu doplněna informace o vztahu cen a všech vstupech pro výpočet indexů k DPH. (Vše bez DPH). • Upravena tabulka struktury výchozí ceny podle upravených Technických a provozních standardů. • Sjeden typ písma ve vzorečkách a jejich popisech. • Přeformulována definice změn CDV v bodě 2.2.1.1., kde místo oběhů počítáme podle km v jízdních řádech. • Vypuštěn bod 2.2.1.3. – aktualizace CDV v závislosti na pracovním výkonu řidičů. Dodavatelé v aktualizovaném zadání vypracovávají oběhy vozidel bez vazby na původní referenční oběhy zpracované zadavatelem. Korekce výpočtu ceny za mzdy vzhledem ke změně poměru jízdy a čekání proto nelze v nové úpravě zadání použít. Riziko změn poměru jízdy a čekání přebírá v plné míře dopravce v závislosti na konstrukci oběhů, které sám vytvoří. • Změna mzdových nákladů v souvislosti se změnou objednávky dopravní obslužnosti vyžadující změnu počtu vozidel je řešena doplněním aktualizace mzdové části fixní nákladů v závislosti na počtu vozidel v bodě 2.2.2.3. • Ze shora uvedených důvodů je upraven též vzorec nové ceny v bodě 2.3. • Do bodu 2.1.1. doplněna poznámka: Výše nákladů na pohonné hmoty je indexována podle vývoje ceny motorové nafty, která je nejpoužívanějším pohonným médiem. Tento index bude použit i v případě, že se dopravce rozhodne provozovat vozidla nebo jejich část na jiný druh pohonu.
Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Nabídka CDV	
List I. Dodavatel	Název listu změněn na Účastník
List II. Autobusy	<ul style="list-style-type: none"> • Tabulka kategorií vozidel nahrazena novou v souladu s aktualizovanými Technickými a provozními standardy včetně vysvětlivek. • Odstraněna tabulka ročních referenčních dopravních výkonů. • Odstraněny údaje referenčních dopravních výkonů podle kategorií vozidel. Odstraněny údaje denních průměrů dopravního výkonu v hodinách. • Tabulka ročních dopravních výkonů dle jízdních řádů doplněna vysvětlivkou k pojmu roční dopravní výkon. • Doplněn odkaz na zdroj dat, tj. Přílohu č. 3 návrhu smlouvy.
List III. Kalkulace nabídky	<ul style="list-style-type: none"> • Opraven údaj o počtu dnů referenčního roku. • Vzhledem k tomu, že zadavatel poskytuje v aktualizovaném zadání větší prostor dopravci pro organizaci dopravního systému a počet záložních vozidel bude pouze evidovat, nikoli však hodnotit a kontrolovat, byla odstraněna část tabulky rozdělující vozidla dle oběhů a základní a nahrazena pouze údajem o počtu základních vozidel. Počet náhradních vozidel

	<p>dodavatel v kalkulaci nabídky neudává, ale náklady s jejich pořízením a provozem započítává do příslušných nákladových položek nabídky.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ze stejného důvodu byly z tabulky odstraněny hodnoty určující referenční dopravní výkon jednotlivých kategorií vozidel. Tyto hodnoty doplní dodavatel sám podle oběhů, které v souladu se zadáním vytvoří. • Odstraněn referenční údaj o průměrném dopravním výkonu v hodinách. • Do tabulky byla doplněna pomůcka pro kontrolu souladu návrhu dopravního výkonu v nabídce se zadáním. Pod první částí tabulky je červeně zvýrazněn rozdíl mezi nabídkou a zadáním. Po rozdělení celého objemu km uvedeného v záhlaví tabulky do jednotlivých kategorií podle vozidel upozornění zmizí.
List IV. Nabídka	<ul style="list-style-type: none"> • Z tabulky Dopravní výkony byl odstraněn údaj o referenčním dopravním výkonu, který byl odlišný od dopravního výkonu podle jízdních řádů. Ostatní dále uvedené hodnoty dopravního výkonu byly upraveny v závislosti na dopravním výkonu vztahujícímu se k referenčnímu roku plnění zakázky podle jízdních řádů v zadávací dokumentaci. • Upravena druhá část listu, Příloha č. 4a návrhu smlouvy - Tabulka byla přizpůsobena vstupní části, tj. tabulce v Listu III. Kalkulace nabídky. (Odstraněn sloupec s počtem záložních vozidel a celkovým počtem vozidel, odstraněn údaj průměrné denní doby dopravního výkonu podle jízdního řádu v hodinách.) Opraven údaj o počtu dní referenčního dopravního roku.
Přílohy č. 4a a č. 5 návrhu smlouvy	
Příloha smlouvy č. 4a VZOR	VZOR - tiskopis upraven v souladu se změnami v tabulce Kategorie vozidel v Technických a provozních standardech
Příloha smlouvy č. 5 VZOR	VZOR - tiskopis upraven v souladu se změnami v tabulce Kategorie vozidel v Technických a provozních standardech

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele níže uvedené upravené dokumenty.

Zadavatel uvádí, že níže uvedené upravené dokumenty mohou obsahovat také další změny nebo doplnění, které nejsou výslovně uvedeny ve výše uvedeném textu tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace nebo z něho přímo nevyplynou, ale které zadavatel provedl s ohledem na změnu koncepce zadávacích podmínek a požadavků zadavatele, námitky dodavatelů, nebo které jinak souvisí s uvedenými změnami a doplněními zadávací dokumentace apod. Všechny tyto další změny nebo doplnění jsou však níže uvedeným způsobem (v režimu změn) v předmětných dokumentech zaznamenány.

Zadavatel uvádí, že upravené dokumenty, které jsou zpracovány ve formátu „*doc“ nebo „*docx“ uveřejnil na profilu zadavatele ve dvou podobách, a to v podobě „Režimu změn“ – viz dovětek názvu dokumentů „Rezimzmen“ a v podobě „Čistopisu“ – viz dovětek názvu dokumentů „Cistopis“.

V dokumentech v podobě „Režimu změn“ jsou prostřednictvím funkce režimu změn zobrazeny všechny relevantní změny předmětných dokumentů, které zadavatel v předmětných dokumentech provedl od jejich poslední verze uveřejněné na profilu zadavatele. V dokumentech v podobě „Čistopisu“ jsou všechny provedené změny předmětných dokumentů přijaty a do textu dokumentů zakomponovány. Zadavatel takto činí z důvodu snazšího seznámení se s provedenými změnami ze strany dodavatelů. Dokumentace zadávacího řízení byla navíc předložena také ve formátu „*pdf“ s připojeným elektronickým podpisem a odpovídá dokumentu v podobě „Čistopisu“.

Zadavatel stanovuje, že dokumenty v podobě „Čistopisu“ jsou pro dodavatele závazné, a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování svých nabídek vycházeli z těchto dokumentů v podobě „Čistopisu“ uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

Zadavatel uvádí, že upravené dokumenty, které jsou zpracovány ve formátu „*xls“ nebo „*xlsx“ nebo „*pdf“ uveřejnil na profilu zadavatele pouze v jedné konečné podobě, ve které jsou již obsaženy všechny změny, které zadavatel v předmětných dokumentech provedl od jejich poslední verze uveřejněné na profilu zadavatele. Výše v tomto dokumentu Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace zadavatel uvedl obecný popis relevantních změn, které byly v daných dokumentech provedeny.

Zadavatel stanovuje, že dokumenty zpracované ve formátu „*xls“ nebo „*xlsx“ nebo „*pdf“ a uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace jsou pro dodavatele závazné, a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování svých nabídek vycházeli z těchto dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

Dokumenty:

- **Dokumentace zadávacího řízení**
 - o 01_ZD_ver13122019_Rezimzmen
 - o 01_ZD_ver13122019_Cistopis
 - o 01_ZD_ver13122019_Cistopis_signed (*pdf*)
- **Příloha č. 3 dokumentace zadávacího řízení – Návrh smlouvy**
 - o 05_ZD_Priloha_3_Návrh smlouvy_ver13122019_Rezimzmen
 - o 05_ZD_Priloha_3_Návrh smlouvy_ver13122019_Cistopis

- **Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Formulář pro zpracování nabídkové ceny**
 - *Priloha_ZD_5_Pokyny_pro_vyplneni_formulare_ver13122019_Rezimzmen*
 - *Priloha_ZD_5_Pokyny_pro_vyplneni_formulare_ver13122019_Cistopis*
 - *Příloha_ZD_5_Nabídka_CDV_ver13122019*
 - *Příloha_ZD_5_Oběhy_vozidel_ver13122019*
- **Příloha č. 2 návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy**
 - *07_NS_Priloha_2_Technické_a_provozní_standardy_ver13122019_Rezimzmen*
 - *07_NS_Priloha_2_Technické_a_provozní_standardy_ver13122019_Cistopis*
- **Příloha č. 4 návrhu smlouvy – Finanční model**
 - *Pril_Sml_4_Cena_dopravního_výkonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci_ver13122019_Rezimzmen*
 - *Pril_Sml_4_Cena_dopravního_výkonu_a_pravidla_pro_jeji_aktualizaci_ver13122019_Cistopis*
- **Příloha č. 5 návrhu smlouvy – Aktuální cena dopravního výkonu – vzor**
 - *10_NS_Priloha_5_Aktuální_cena_dopravního_výkonu_vzor_ver13122019*
- **Příloha č. 8 návrhu smlouvy – Smlouva o spolupráci při zajišťování a provozu IDS JK včetně příloh**
 - *Smlouva_IDS_JK_ver13122019_Rezimzmen*
 - *Smlouva_IDS_JK_ver13122019_Cistopis*
- **Příloha č. 10 návrhu smlouvy – JIKORD plus**
 - *JIKORD_plus_Smlouva_o_distribuci_ver13122019_Rezimzmen*
 - *JIKORD_plus_Smlouva_o_distribuci_ver13122019_Cistopis*
 - *JIKORD_plus_Smlouva_o_spolupráci_ver13122019_Rezimzmen*
 - *JIKORD_plus_Smlouva_o_spolupráci_ver13122019_Cistopis*

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel dále uvádí, že prodlužuje lhůtu pro podání nabídek tak, aby od odeslání či uveřejnění tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace činila nejméně celou svou původní délku. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v tomto směru upravené verzi dokumentace zadávacího řízení uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace, ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

PODPIS

Jihočeský kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát