

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1

Zadavatel: Statutární město Teplice
Sídlo: náměstí Svobody 2/2 41595 Teplice
IČO: 00266621

**Osoba oprávněná
jednat za zadavatele:** Bc. Hynek Hanza, 1. náměstek primátora

**Název zadávacího řízení: Provozování městské hromadné dopravy v Teplicích od
1.7.2018 do 31.12.2023**

V Praze, 1. února 2018

Zadavatel v souladu s § 98 odst. 3 uveřejňuje vysvětlení zadávací dokumentace:

Zadavatel dne 29.1.2018 obdržel žádost o vysvětlení zadávací dokumentace v následujícím znění:

Č.	Vztah k ZD	
1	ZD	<p>Zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci požadavek na Uchazeče, aby pro plnění této zakázky disponoval minimálně 11 autobusy. Zároveň na stejném místě Zadavatel upozorňuje uchazeče, že ještě před začátkem plnění této zakázky by Uchazeč měl převzít k provozování vedle vozidel specifikovaných v příloze č. 2 nájemní smlouvy také 5 nových trolejbusů s alternativním pohonem.</p> <p>Rozumíme správně, že pokud k této situaci dojde, nahradí těchto 5 nových trolejbusů s alternativním pohonem obdobný počet 5 autobusů z 11, které měl mít Uchazeč pro plnění této zakázky k dispozici?</p> <p>Dále se v této souvislosti dotazujeme, na kterých linkách a spojích má dojít k nahrazení autobusů těmito 5 novými trolejbusy a jaký rozsah km Zadavatel předpokládá, že bude takto nahrazen (v současné verzi je v čl. 6 ZD uveden celkový rozsah ujetý drážními vozidly ve výši 1 300 000 km/rok).</p> <p>Vzhledem ke skutečnosti, že Uchazeč nemá s novým typem trolejbusu, který Zadavatel plánuje pořídit, potřebné provozní zkušenosti, žádáme Zadavatele o poskytnutí základních technických a provozních údajů výrobce jako jsou zejména hmotnost, obsaditelnost, průměrná spotřeba el. energie na 1 km, údržbový plán, životnost baterií apod. Tyto údaje jsou nezbytné pro kalkulaci základní ceny na 1 km dopravního výkonu.</p>

1	Odpověď	<p>Zadavatelem uváděná skutečnost, že před zahájením samotného plnění SVS bude pro potřeby vítězného uchazeče Zadavatel disponovat 5 kusy nových trolejbusů s alternativním pohonem (dodavatel: ŠKODA ELECTRIC a.s., typ: Škoda 30Tr SOR) je brán v potaz již při udávaném požadavku na pořízení 11 autobusů. Zadavatel uvažuje s provozní potřebou, pro zajištění špiček provozu klasického pracovního dne, v počtu celkem 34 – 35 vozů, z nichž 9 vozů činí velkokapacitní trolejbusy, 12 – 13 vozů činí klasické 12-ti metrové trolejbusy, 5 vozů nové trolejbusy s alternativním pohonem a 8 vozů autobusy vítězného uchazeče. Z výčtu vyplývá, že požadavek Zadavatele na 11 autobusů je i po dodání nových trolejbusů s alternativním pohonem stále relevantní. Zadavatel si je vědom faktu, že v průběhu plnění se potřeba autobusů v majetku vítězného uchazeče bude snižovat a z tohoto důvodu nepožaduje po uchazečích pořízení vozidel s limitem věku, případně úplně nové vozy. Jedinou podmínkou zadavatele na vozidla je jejich alespoň částečná nízkopodlažnost, délka v uvedeném rozmezí a splnění podmínek specifikace informačního systému uvedených v příloze č. 8 SVS.</p> <p>Zadavatel předpokládá, v návaznosti na dodání těchto vozidel, provedení drobných úprav linkového vedení, po nichž budou tato vozidla provozována na následujících linkách:</p> <p>Pracovní dny do 18 hodin: 106 Nová Ves – Novoveská – Bílá cesta – Třešňovka – Nemocnice – Jateční – Benešovo náměstí – Pražská – Šanov I lázně (denní nájezd vozidly s alternativním pohonem max. 300 km) – vybrané spoje zajiřďující na parkoviště Novoveská, ostatní spoje linky zajiřďeny standardními trolejbusy 114 Hudcov – Nemocnice – Valy – Benešovo náměstí – Hlavní nádraží – Plavecká hala – Panorama (denní nájezd vozidly s alternativním pohonem max. 700 km) – všechny spoje</p> <p>Pracovní dny od 18 hodin, soboty, neděle, svátky: 113 Panorama – Šanov II – Trnovany – Benešovo náměstí – Dubská – Hřbitovní – Nemocnice – Buzulucká (denní nájezd vozidly s alternativním pohonem max. 100 km (PD po 18 hod.) a max. 400 km (SO, NE, svátky)) – všechny spoje 115 Hudcov – Nemocnice – Valy – Benešovo náměstí – Hlavní nádraží – Městské sály – Luna – J. Koziny – Maršovská – Anger (denní nájezd vozidly s alternativním pohonem max. 200 km (PD po 18 hod.) a max. 700 km (SO, NE, svátky)) – všechny spoje</p> <p>V návaznosti na výše uvedené tedy Zadavatel očekává zvýšení objemu kilometrů najetých drážními vozidly (elektrickou trakcí) o max. 400 tis. km ročně, tzn. na 80 – 85% Objednaného ročního dopravního výkonu se zvýšením Základní ceny na 1 km dopravního výkonu dle tabulky v článku 7.3 SVS.</p>
---	---------	--

		<p>Zadavatel dále poskytuje Uchazeči přílohy technického rázu k dodávaným trolejbusům s alternativním pohonem, ve kterých Uchazeč dle předpokladu Zadavatele, nalezne všechny technické a provozní údaje, které požadoval.</p> <p>Příloha č. 1 – technická specifikace dodávaných trolejbusů k veřejné zakázce Příloha č. 2 – podrobný popis trolejbusu ŠKODA 30 Tr</p>
2	<p>ZD, čl. 5.4., písm. d); Nájemní smlouva; SVS, čl. 7.3.</p>	<p>Žádáme Zadavatele o poskytnutí závazného plánu pořizování standardních (12-metrových) trolejbusů s alternativním pohonem (trakčními bateriemi) v jednotlivých letech platnosti smlouvy o veřejných službách (SVS), jak uvádí v ZD v čl. 5.4.d) včetně uvedení rozsahu kilometrického výkonu v jakém tyto trolejbusy nahradí výkony autobusů a dále pak výši nájemného spojenou s těmito vozidly.</p> <p>Tato informace je nezbytná pro zhodnocení dopadů na náklady provozování MHD v porovnání se způsobem úpravy základní ceny na 1 km dopravního výkonu uvedeným v článku 7.3. SVS. Důvodem je skutečnost, že změna podílu kilometrů najetých elektrickou trakcí má např. dopad do potřeby zajištění potřebných autobusů, do výše nákladů na údržbu, na spotřebu el. energie, na výši nájemného apod. V případě, že očekávané navýšení nákladů by nebylo pokryto úpravou základní ceny na 1 km dopravního výkonu dle článku 7.3. SVS, musí toto riziko Uchazeč zahrnout do své kalkulace ceny dopravního výkonu. V opačném případě je ZD neurčitá a nelze provést řádnou kalkulaci ceny dopravního výkonu.</p>
2	<p>Odpověď</p>	<p>Zadavatel předpokládá pořízení dalších standardních trolejbusů s alternativním pohonem dle následujícího schématu:</p> <p>2020 – dodávka 5 ks vozidel 2022 – dodávka 5 ks vozidel</p> <p>Zadavatel předpokládá, že pro zajištění všech potřebných dopravních výkonů, na které plánuje nasazovat tento typ vozidel, mu postačí vč. zálohových vozů celkem 15 ks těchto vozidel (3 dodávky po 5 vozech a 2 letech).</p> <p>Zadavatel si vyhrazuje v případě, že se tato vozidla v reálném provozu projeví jako nepřilíš vhodná pro podmínky provozu v rámci MHD Teplice, další vozidla této specifikace dále nepožívat.</p> <p>Rozsah kilometrických výkonů Zadavatel v tuto chvíli není schopen blíže specifikovat, ale v kontextu odpovědi na dotaz č. 1 lze vyvodit, že dojde k postupnému nahrazení zbylých 15 – 20 % Objednaného ročního dopravního</p>

		<p>výkonu realizovaného autobusu právě těmito nově dodanými vozidly.</p> <p>Výše nájemného stanovená v nájemní smlouvě nebude pořizováním nových vozidel ani vyřazováním starších vozidel dotčena.</p>
3	ZD, čl. 5.4., písm. d); Nájemní smlouva	<p>V souvislosti s předešlým dotazem žádáme Zadavatele o vyjasnění, jakým způsobem se odst. 6.3.2.SVS, který definuje „Výnosy pro výpočet kompenzace“, vztahuje k odstavci 6.3.3. SVS? Domníváme se správně, že Zadavatel tímto chtěl říct, že výnosy z jízdného jsou příjmem dopravce?</p>
3	Odpověď	<p>Na dotaz Účastníka Zadavatel odpověděl v rámci odpovědi na dotaz č. 2.</p> <p>Výše nájmu je pevně stanovena na celou dobu nájmu a dodání nebo vyřazení jednotlivých vozidel nemá vliv na výši nájemného.</p>
4	ZD, čl. 5.4., písm. d)	<p>Žádáme Zadavatele o upřesnění minimálního počtu provozních a záložních autobusů a trolejbusů, které musí mít uchazeč k dispozici ke dni zahájení plnění této veřejné zakázky. Z textu ZD není uchazeči srozumitelné, zda 11 ks autobusů dle čl. 5.4.d ZD a vozidla uvedená v příloze č.2 nájemní smlouvy představují vozový park včetně záložních vozidel.</p> <p>Dále se dotazujeme, jaké minimální požadavky má Zadavatel na záložní autobusy a trolejbusy (tj. např. kapacita, nízkopodlažnost, stáří, vybavení inf. systémem apod.)?</p> <p>Nakonec se v této souvislosti dotazujeme, zda je možné nahradit trolejbusový výkon výkonem autobusu jako záložním vozidlem a v jakém rozsahu je možné provádět výkony náhradními vozidly?</p>
4	Odpověď	<p>Na dotaz Uchazeče Zadavatel odpověděl v rámci odpovědi na dotaz č. 1.</p> <p>Očekávaný počet nasazovaných autobusů vítězným uchazečem je 8 ks, zbylé tři vozy poslouží jako záloha autobusů a trolejbusů s alternativním pohonem. Očekávané nasazení standardních trolejbusů je 12 – 13 ks, Zadavatel vlastní celkem 16 ks standardních trolejbusů. Zbylé vozy tedy poslouží vítěznému uchazeči jako záloha standardních a dočasně i velkokapacitních trolejbusů (pozn. Zadavatel předpokládá dodání 2 ks standardních a 1 ks velkokapacitního (15-ti metrového) trolejbusů v I. polovině roku 2019).</p> <p>Zadavatel nestanovuje maximální rozsah, v jakém může být trolejbusový výkon nahrazen autobusem, avšak jednoznačným zájmem Zadavatele je, aby byl v co</p>

		největší míře upřednostňován provoz trolejbusů před autobusy.
5	ZD, čl. 5.4., písm. d)	<p>Dotazujeme se, zda je možné zajistit si odtahové vozidlo a autobusy subdodavatelsky?</p> <p>Konkrétně bude Zadavatel považovat za dostačující, když Uchazeč před podpisem smlouvy předloží jako doklad dispozice odtahovým vozidlem kopii smlouvy na službu zajištění odtahu nepojízdných vozidel MHD třetí stranou?</p> <p>Obdobně bude Zadavatel akceptovat, když Uchazeč před podpisem smlouvy předloží jako doklad dispozice autobusy pro plnění veřejné zakázky kopii např. nájemní smlouvy na autobusy se třetí stranou?</p>
5	Odpověď	Zadavatel neshledává jako nesplnění podmínek ZD případ, kdy si Uchazeč zajistí odtahové vozidlo a autobusy subdodavatelsky.
6	ZD, čl. 10.4.	Rozumíme správně, že požadavek na uvedení seznamu poddodavatelů se vztahuje pouze na poddodavatele, kteří by se přímo podíleli na plnění předmětu této zakázky, tj. provozovali by veřejnou linkovou dopravu, a nevztahuje se na dodávky, které jsou nezbytné pro zajištění plnění předmětu této zakázky (např. dodávky oprav, úklidových služeb, energií, nafty apod.)?
6	Odpověď	<p>Účastník se správně domnívá, že požadavek na uvedení poddodavatelů se vztahuje pouze na poddodavatele, kteří se budou přímo podílet na plnění předmětu zakázky, tzn. provozování veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy.</p> <p>Zadavatel však upozorňuje na vybraná ustanovení nájemní smlouvy, zejména pak na článek IV.b odst. 9, který pojednává o podnájmu prostor a majetku třetím osobám pouze s písemným souhlasem pronajímatele.</p> <p>Zadavatel nepožaduje uvedení těchto poddodavatelů v rámci nabídky Uchazeče, ale vítězný uchazeč je před uzavřením nájemní smlouvy povinen tyto skutečnosti pronajímateli oznámit a nechat je jím písemně schválit.</p>
7	ZD, čl. 10.6.	V čl. 10.6. ZD je pravděpodobně uveden chybný odkaz na § 40 zákona o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ). Zadavatel měl pravděpodobně asi na mysli § 41 ZZVZ.

7	Odpověď	Ano, zadavatel měl na mysli § 41 ZZVZ.
8	Nájemní smlouva Čl. IV.b., odst. 1.	<p>Podle ustanovení čl. IV.b., odst. 1, je nájemce povinen na vlastní náklady provádět opravy a běžnou údržbu nemovitostí v souladu s občanským zákoníkem. § 2207 odst. 1 občanského zákoníku uvádí, že nájemce provádí běžnou údržbu (aniž by ji specifikoval) a ostatní údržbu a nezbytné opravy provádí pronajímatel, ledaže se k některému způsobu nebo druhu opravy některých vad nájemce zavázal. Rozumíme tomu správně, že jelikož se v nájemní smlouvě nájemce nezavázal k žádnému konkrétnímu druhu a způsobu oprav, nebude na své náklady provádět žádné opravy a veškeré opravy bude provádět pronajímatel? Pokud tomu má být jinak, žádáme o úpravu smlouvy aby specifikovala, jaké opravy má nájemce provádět na vlastní náklady.</p> <p>Lze k vymezení pojmu běžná údržba použít vyhlášku č. 308/2015 Sb. analogicky?</p>
8.	Odpověď	Nikoliv, vzhledem k tomu, že se jedná zejména o předpis na ochranu nájemníků bytů.
9	Nájemní smlouva Čl. IV.b., odst. 9.	<p>Podle jakých kritérií bude Zadavatel udělovat souhlas s podnájmem pronajatých nemovitostí dalším osobám?</p> <p>Konkrétně podle jakých kritérií bude Zadavatel udělovat souhlas s podnájmem nemovitostí servisní společnosti ze skupiny Uchazeče, která bude zajišťovat údržbu a opravy vozidel provozovaných v MHD v Teplicích?</p> <p>Dále podle jakých kritérií bude Zadavatel udělovat souhlas s využitím nemovitostí pro odstavování jiných vozidel (míněno autobusů) než těch, která budou zajišťovat MHD v Teplicích?</p> <p>Nakonce podle jakých kritérií bude Zadavatel udělovat souhlas s komerčním využitím mycí linky a dále pak s využitím nemovitostí k poskytování opravárenské činnosti pro externí zákazníky či k případné reklamní činnosti? Dodatečné příjmy z těchto činností představují dodatečný příjem a snižují výši kompenzace, kterou Zadavatel hradí dopravci. Bez jejich existence bude muset být částka požadované kompenzace vyšší oproti stavu, kdy jsou tyto komerční činnosti umožněny.</p>
9	Odpověď	Prvotní kritérium je zajištění provozování MHD v Teplicích. Pokud bude požadavek na podnájem servisní společnosti, která bude prokazatelně sloužit pro zajišťování MHD v Teplicích, bude tento podnájem nutné odsouhlasit před podpisem nájemní smlouvy.

		<p>Pokud bude možné využití volných prostor pro odstavování jiných vozidel - autobusů zajišťujících dopravu mimo MHD Teplice bude nájemné stanoveno dle nájemného obvyklého v čase a místě.</p> <p>Souhlas s provozováním mycí linky nebo ostatních nemovitostí pro komerční účely bude rovněž nutné zajistit před podpisem nájemní smlouvy. Z tohoto důvodu jsou příjmy z těchto služeb podmíněny tímto souhlasem.</p>
10	Nájemní smlouva Čl. V.e., odst. 4.	Dotazujeme se Zadavatele, jakým způsobem v praxi bude posuzovat opotřebení předmětu nájmu nad míru obvyklou?
10	Odpověď	Stanovení opotřebení předmětu nájmu bude zapotřebí v případě sporu účastníků smlouvy o tom, zda se jedná o opotřebení „nad míru obvyklou“ či nikoliv bude muset být provedeno znaleckým posudkem nebo odborným posouzením.
11	Nájemní smlouva Čl. VI.c., odst. 5.	Dotazujeme se, zda vymezený okruh vozidel, která lze v pronajaté myčce mýt, je možné rozšířit i na servisní a služební vozidla Uchazeče, která s provozováním MHD přímo nebo nepřímo souvisí?
11	Odpověď	Tato vozidla Uchazeče lze považovat za vozidla, která jsou nutná pro zabezpečení provozu MHD a lze je tedy v pronajaté myčce mýt.
12	SVS, čl. 1.2. a čl. 6.1.3	<p>ZD neupravuje situaci, kdy sice změna jízdních řádů (spočívající např. v jiných časových polohách spojů, prodloužení jízdních dob, zavedení nových spojů apod.) nebude znamenat změnu rozsahu objednaného dopravního výkonu, vyvolá však potřebu nasazení vyššího počtu vozidel a/nebo řidičů.</p> <p>Dotazujeme se, zda rozumíme správně, že rozsah výkonů uvedených v čl. 2.1. SVS je možný jen za předpokladu, že nevyvolá zvýšenou potřebu vozidel, která je v současné době stanovena v ZD jako 11 autobusů dle čl. 5.4.d ZD a vozidla specifikována v příloze č. 2 nájemní smlouvy, a/nebo řidičů, jejichž počet je specifikován v čl. 5.4.c ZD, tj. 70 řidičů a z toho 35 řidičů způsobilých k řízení drážního vozidla?</p> <p>Bude potřeba nasazení vyššího počtu vozidel a/nebo řidičů, než jak je uvedeno výše, znamenat relevantní důvod pro neakceptaci Zadavatelem navrhovaných změn dle čl. 6.1.3 SVS?</p>

12	Odpověď	<p>V případě změny jízdních řádů nebo linkového vedení ze strany Zadavatele, Zadavatel samozřejmě považuje za relevantní důvod pro neakceptaci tohoto návrhu ze strany Dopravce fakt, že dojde ke zvýšení počtu potřebných vozidel nebo potřebného počtu řidičů. Za akceptovatelné ze strany Dopravce však Zadavatel považuje pouze pokud dojde k navýšení o více než jeden vůz nebo dva řidiče v rámci jednoho provozního dne oproti platnému stavu v dané období. V případě neakceptace této „hranice“ ze strany Dopravce by pak Zadavatel mohl analogicky požadovat snížení výše vyplácené kompenzace Dopravci v případě, že by návrhem změn došlo k úspoře vozů nebo řidičů Dopravce.</p> <p>Počet řidičů uvedených čl. 5.4.c ZD slouží pouze pro splnění daného kvalifikačního požadavku (průměrný počet zaměstnanců v posledních třech letech). Reálná potřeba řidičů zejména způsobilých k řízení drážních vozidel bude v průběhu plnění zakázky vyšší zejména s ohledem na plánovanou postupnou náhradu autobusů Dopravce trolejbusy s alternativním pohonem v majetku Zadavatele. Uchazeči by tedy měli náklady spojené se získáním způsobilosti k řízení drážního vozidla řidičů zahrnout do své nabídky, respektive Základní ceny na 1 km dopravního výkonu.</p>
13	SVS, čl. 4.4.3	<p>Dotazujeme se, zda Zadavatel plánuje změnu vnějšího barevného provedení vozidel provozovaných Uchazečem na začátku nebo kdykoliv v průběhu SVS. Pokud k tomuto Zadavatel přistoupí, budou s tím spojené více náklady Uchazeče uhrazeny nad rámec běžné kompenzace (SVS tuto situaci neupravuje)?</p> <p>Dále se dotazujeme, jaké vnější barevné provedení je pro Zadavatele akceptovatelné pro případ nasazení autobusu, který zatím v MHD nebyl provozován (např. v souvislosti s náhradou vysloužilého autobusu)?</p>
13	Odpověď	<p>Zadavatel nebude požadovat po vítězném uchazeči změnu vnějšího barevného provedení jeho vozidel v případě, že se jedná o vozidla, která jsou již reálně vyrobena nebo provozována, ale pouze v případě, že Dopravce oznámí Zadavateli úmysl zakoupit vozidla nová, u kterých je možnost výchozí barevné provedení vozidel upravit dle požadavku Zadavatele.</p>
14	SVS, čl. 7.2.	<p>V čl. 7.2. SVS pracuje Zadavatel s kvalifikovaným odhadem nákladů na přímé mzdy. Dle znalosti uchazeče je však očekávaná skutečnost pro rok 2018 o několik desítek procent vyšší než uvedená hodnota ve výši 12 Kč/km. Navíc zcela opomíjí skutečnost, že mzdové náklady jsou zatíženy odvody na zdravotní a sociální pojištění a při jejich zahrnutí je tak rozdíl mezi skutečností a kvalifikovaným odhadem Zadavatele ještě výraznější. Důsledkem je tak neúplná indexace těchto nákladů, což má negativní dopad na výslednou cenu dopravního výkonu, a za určitých okolností může vyvolat situaci s jakou se</p>

		<p>v současnosti musí vyrovnávat Ústecký kraj a dopravci zajišťující pro něj základní dopravní obslužnost (předčasné ukončování smluv).</p> <p>Zároveň Zadavatel oproti předchozímu zadávacímu řízení vypustil ze SVS úpravu základní ceny za 1 km dopravního výkonu v důsledku změny cen elektrické energie a nafty, čímž zcela přenáší riziko změny cenové hladiny na dopravce, který jej tak musí zahrnout do své kalkulace, což bude mít opět negativní dopad na výslednou cenu dopravního výkonu.</p> <p>Dotazujeme se proto, zda Zadavatel přistoupí k úpravě SVS tak, aby úprava základní ceny za 1 km dopravního výkonu lépe zohledňovala případnou změnu nákladů spojených s provozováním MHD v Teplicích, tj. zvýšení báze pro indexaci mzdových nákladů a rozšíření indexace také o náklady na elektrickou energii a naftu?</p>
14	Odpověď	<p>Zadavatel v rámci zadávacího řízení nepřipouští změnu indexace ani doplnění dalších kritérií, podle nichž je možné provádět úpravu Základní ceny na 1 km dopravního výkonu v SVS. Pro případ, že Dopravce bude mít za to, že zvýšení Základní ceny na 1 km dopravního výkonu dle nastavených kritérií není schopno pokrýt veškeré jeho náklady na plnění předmětu zakázky, může dle ustanovení 10. 2. písm. c) SVS od SVS odstoupit s výpovědní lhůtou 6 měsíců od data prokazatelného doručení výpovědi nebo k jinému datu splňující alespoň 6 měsíců výpovědní lhůty.</p> <p>Zadavatel při určování částky vycházel z nejaktuálnějších údajů, které měl k dispozici v době tvorby ZD, tzn. z dodatku č. 17 ke Smlouvě o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu MHD v Teplicích, uzavřené se společností ARRIVA TEPLICE s.r.o. dne 29. 12. 2016, kde částka na přímé mzdy a 1 ujetý km činí 12,69 Kč/km.</p>
15	SVS, čl. 9.2.	<p>V článku 9.2. SVS Zadavatel nastavuje smluvní pokutu za vynechané spoje v podobě kilometrické sazby za neodjetý km v závislosti na rozsahu nerealizovaného výkonu.</p> <p>V této souvislosti se dotazujeme, zda přetrvávající situace na pracovním trhu řidičů způsobující systémově jejich kritický nedostatek, v jehož důsledku Uchazeč i při vyvinutí maximálního úsilí nebude schopen pokrýt 100% spojů v učitým dni (např. v situaci sezónního zvýšení nemocnosti), bude Zadavatel posuzovat jako okolnost vyšší moci?</p>
15	Odpověď	<p>Dopravce je dle ustanovení 4.1.p) SVS povinen informovat Objednatele o skutečně provedeném dopravním výkonu Dopravce za každý jednotlivý kalendářní měsíc a případně uhradit smluvní pokutu dle článku 9.2 SVS.</p>

		<p>Zadavatel nebude jednotlivé důvody neodjetí Objednaného dopravního výkonu přezkoumávat s ohledem na to, z jakého důvodu nebyl uskutečněn (jedná se samozřejmě pouze o neodjeté výkony vinou Dopravce). Za vyšší moc považuje Zadavatel situace popsané v článku 7.8 SVS (např. lokální povodně, pád stromu, výpadek el. energie, dopravní nehoda nezaviněná Dopravcem apod.). Nedostatek pověřených zaměstnanců schopných v zájmu Dopravce plnit závazek veřejné služby dle SVS nepovažuje Zadavatel jako okolnost vyšší moci, a tudíž nebude o tyto neodjeté dopravní výkony snižovat celkový počet neodjetých výkonů vinou Dopravce v daném kalendářním měsíci sloužících jako základ pro výpočet smluvní pokuty dle článku 9.2 SVS.</p>
16	Příloha č. 11 ZD, Smlouva o spolupráci	<p>Pro účely kalkulace základní ceny dopravního výkonu žádáme Zadavatele o sdělení výše garantované tržby z jízdného dle článku IV. odst. 1 Smlouvy o spolupráci pro rok 2018 a případně i pro rok 2019, pokud je mu tato skutečnost již známa.</p>
16	Odpověď	<p>Zadavatel v současné chvíli nedisponuje potřebným údajem výše garantované tržby pro rok 2018, jelikož ze strany Ústeckého kraje zatím nedorazily potřebné údaje pro jeho výpočet (zejména údaj o skutečných tržbách dosažených v rámci příslušné části DÚK v roce 2017).</p> <p>Údaj pro rok 2019 již při pohledu na samotný výpočtový vzorec v uvedeném článku nelze určit, jelikož pro jeho výpočet není známa žádná ze tří proměnných figurujících ve vzorci.</p>
17	Ostatní	<p>Ze ZD nevyplývá, kdo bude majitelem a správcem označnicků zastávek MHD a jaké budou povinnosti Uchazeče v souvislosti s péčí o tyto označnický?</p> <p>V této souvislosti bychom chtěli upozornit, že novelou provedenou zákonem č. 304/2017 Sb. došlo ke změně právního režimu označnicků. Podle nyní platného a účinného znění je možné nově umístit označnick zastávky pouze v režimu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), a to jako dopravní značku IJ 4a, IJ 4b nebo IJ 4c. Tuto značku umísťuje správce příslušné pozemní komunikace na základě rozhodnutí příslušného správního úřadu.</p> <p>Stávající označnický se považují za stanovené místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích postupem podle zákona č. 361/2000 Sb., tj. není nutné je měnit. Současně přikládáme výkladové stanovisko Ministerstva dopravy, které u stávajících označnicků doporučuje převzetí jejich správy správcem pozemní komunikace.</p> <p>Domníváme se tedy, že podle platné právní úpravy Uchazeč není oprávněn</p>

		umísťovat označníky a není ani jejich správcem, a proto by měl být v ZD stanoven způsob, jak bude naloženo se stávajícími označníky a vysvětleno, jaké povinnosti má mít Uchazeč k označníkům, které by měl předat do správy správcům pozemní komunikace.
17	Odpověď	Všechny současné označníky, které se nacházejí na zastávkách, a které slouží pro potřeby MHD Teplice, jsou majetkem současného dopravce, společnosti ARRIVA CITY s.r.o. Zadavatel ani současný správce pozemních komunikací, společnost Marius Pedersen a.s. nemá zájem o to, aby označníky přešli do majetku/správy Zadavatele a správce PK, zejména s přihlédnutím k faktu, že by se ze strany současného dopravce z logiky věci nejednalo o bezúplatný převod vč. licence na jejich další výrobu a Zadavatel nemá zájem o vynaložení finanční částky na tyto záležitosti. Zadavatel upřednostňuje, aby označníky a veškeré příslušenství k nim zůstalo v majetku současného a dále nového dopravce MHD v Teplicích s tím, že instalaci nových označníků, dle uvedené novely silničního zákona, bude provádět správce komunikace ve spolupráci s Dopravcem.

Zadavatel prodlužuje zadavatel **lhůtu pro podání nabídek do 13.3.2018.**

Čl. 2 zadávací dokumentace nově zní: „*Lhůta pro podání nabídek trvá do 13. 3. 2018 do 10:30 hodin.*“

Otevírání obálek v listinné podobě jsou oprávněni se účastnit všichni účastníci, kteří podali nabídku ve lhůtě pro podání nabídek. Při otevírání obálek se tito účastníci prokáží originálem plné moci vystavené osobou oprávněnou jednat jménem či za účastníka.“

Mgr. Lucie Moravčíková
Otidea avz s.r.o.