

Objednatel:

Plzeňský kraj

se sídlem: Plzeň, Škroupova 18, Plzeň PSČ: 306 12

IČO: 70890366, DIČ: CZ70890366

Název veřejné zakázky:

„Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na lince P1 ZÁPAD (Plzeň-Cheb-Karlovy Vary)“

nadlimitní veřejná zakázka na služby zadávaná v otevřeném řízení dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE IV

dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Objednatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o písemné vysvětlení zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Objednatel písemné vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu Objednatele.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 (obdržena dne 3. 5. 2023):

Dotaz č. 1

Uchazeč se táže, zda lze plnit smlouvu vozidly kategorie základní i před prosincem 2026, pokud dopravce před tímto datem pořídí dodatečné dvě elektrické jednotky v souladu s přílohou č. 1 smlouvy. Bude v takovém případě dopravce zproštěn povinnosti v daném období disponovat Vozidly kategorie přechodné 2023-2026?

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu dopravce sděluje, že neshledává, že by mírnější požadavky na Vozidla kategorie přechodné „2023 – 2026“ byly v rozporu s požadavky pro Vozidla kategorie základní. Je tak možnou a zcela oprávněnou volbou dopravce, že s dvěma později pořízenými Vozidly kategorie základní začne plnit požadavky Smlouvy dříve než v prosinci 2026. Dopravce může dle svého uvážení případně využít dvě zmíněná Vozidla v souladu s požadavky pro kategorii Vozidel základní již pro provoz od prosince 2023. Objednatel však setrvává na stanoveném

požadavku tříletého období s Vozidly kategorie přechodné „2023 – 2026“ tak, aby možnost pořízení dvou Vozidel plně splňujících požadavky pro kategorii základní byla pro všechny potenciální dopravce nediskriminační, a toto období s případnými mírnějšími požadavky na vozidlový park bylo jasně vymezeno.

Dotaz č. 2

Uchazeč se táže, zda vlaková souprava označená jako Vozidla kategorie přechodné 2023-2026 se považuje za jediné Vozidlo, nebo za více Vozidel ve smyslu definice dle přílohy 14 smlouvy? Pokud je taková vlaková souprava považována za více Vozidel, musí splňovat každé vozidlo zvlášť kvalitativní požadavky dle smlouvy? Uchazeč zde upozorňuje například na rozpor mezi zněním přílohy 1 smlouvy („souprava musí být vybavena systémem umožňujícím on-line sledování polohy vozidla s přenosem dat...“) a bodem 8.11 smlouvy („Doprovce se zavazuje, že všechna Vozidla vybaví zařízením pro předávání GPS polohy Vozidel...“).

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu dopravce sděluje, že Vozidlo kategorie přechodné „2023 – 2026“ může být v principu i souprava sestavená z více vozidel tak, aby plnila požadavky dané Smlouvou. Dopravce se táže na odst. 8.11 Smlouvy, kde je *Vozidlem* míněna právě souprava jako celek. Z uvedeného vyplývá, že přirozeně postačí, pokud jedno z vozidel této soupravy kategorie přechodné „2023 – 2026“ bude vybaveno modulem pro předávání polohy, přičemž toto vozidlo bude zajišťovat předávání GPS polohy vždy, když souprava bude v provozu. Naopak ale například v případě sedadel nepostačuje, pokud by pouze jedno z vozidel v soupravě Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“ splňovalo požadavky na sedadla s látkovým povrchem, zatímco v ostatních vozidlech soupravy by byla sedadla například s dřevěným či koženkovým povrchem (toto Objednatel zmiňuje jako jeden z mnoha možných příkladů). Objednatel se domnívá, že povinnosti výbavy jsou definovány dostatečně, a proto setrvává na návrhu smluvních podmínek.

Dotaz č. 3

Uchazeč se táže, zda ustanovení smlouvy týkající se Vozidel (například čl. 8 Smlouvy) se týkají i Vozidel kategorie přechodné 2023-2026, jak vyplývá z definic v příloze č. 14 smlouvy?

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu Dopravce sděluje, že ustanovení týkající se Vozidel platí přirozeně i pro Vozidla kategorie přechodné „2023 – 2026“. Objednatel si je vědom, že ač Vozidla kategorie přechodné „2023 – 2026“ budou nasazena po omezený časový úsek, například zmíněný článek

8 Smlouvy definuje základní povinnosti týkající se nasazení všech Vozidel, přičemž tato ustanovení jsou tak relevantní i pro provoz Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“.

Dotaz č. 4

Dopravce se táže, co je obsahem povinnosti mít vozidla registrována u Drážního úřadu ve smyslu č. 8.3.a) smlouvy – zda se jedná o oprávnění k provozu vozidel na železniční síti České republiky (bez ohledu na registr, v němž je přiděleno EVN číslo vozidla), nebo přidělení EVN čísla ze strany NVR CZ. V této souvislosti uchazeč upozorňuje, že provozovat na české železniční síti lze i vozidla EVN číslem s přiděleným jiným subjektem než je Drážní úřad, tedy že vozidla mohou mít EVN přiděleno v jiném registru než je tuzemský, popřípadě v jednotném evropském registru. Tato povinnost může být proto shledána jako diskriminační.

Informace Objednatelé:

Objednatel k dotazu dopravce upřesňuje, že v odst. 8.3 písm. a) Smlouvy je slovním spojením „mít registrována Vozidla u Drážního úřadu“ míněn požadavek na oprávnění k provozu Vozidla získané u jakéhokoli Drážního úřadu nebo jiné autority zajišťující registraci drážních vozidel v rámci platné legislativy bez ohledu na zemi registru, v němž je EVN Vozidla přiděleno. Nicméně takové Vozidlo musí být způsobilé k provozu na české železniční síti. EVN Vozidla tak může být přiděleno i jiným orgánem než národním, pokud takové Vozidlo bude způsobilé k provozu na české železniční síti. Objednatel setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

Dotaz č. 5

Uchazeč se táže, zda skutečně Vozidla kategorie přechodné „2023-2026“ musí být vybavena vnitřním i vnějším informačním systémem již od zahájení plnění smlouvy, tedy od prosince 2023, ačkoliv jiné kvalitativní požadavky jsou vyžadovány až od prosince 2024 (například vybavení zásuvkami 230V nebo vybavení tlačítka na znamení). Obvykle tyto komponenty tvoří jednotný kompletní systém a časové oddělení instalace jednotlivých komponent je nelogické a není běžné.

Informace Objednatelé:

Objednatel k dotazu dopravce sděluje, že trvá na definované výbavě Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“. Dopravce v dotazu zmiňuje možný postup upravení výbavy Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“, kdy může přirozeně zvolit takové řešení, že dotčená Vozidla budou splňovat všechny požadavky již v prosinci 2023. Objednatel však definoval vybrané požadavky až k prosinci 2024, aby byl postup pro všechny potenciální dopravce benevolentnější s ohledem na poměrně krátký časový úsek, kdy bude potřeba tato Vozidla kategorie přechodné „2023 – 2026“ pořídit. V případě položek, kde prosinec 2024 uveden není,

však považuje Objednatel vybavení Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“ za zásadní pro kvalitu provozu. Objednatel setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

Dotaz č. 6

Uchazeč se táže ve vztahu k příloze č.2 smlouvy - Výchozí jízdní řád - zda vedení vlaku dvěma jednotkami je vždy předpokládáno v celé délce vlaku, tedy nepředpokládá se přivěšení / odvěšení posilové jednotky v průběhu trasy vlaku?

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu dopravce sděluje, že pro účely nabídkového řízení je v příloze č. 2 Smlouvy zveřejněn Jízdní řád, který nepředpokládá přivěšení/odvěšení posilové jednotky v průběhu trasy vlaku. S ohledem na délku kontraktu a znění přílohy č. 1 Smlouvy však Objednatel tuto vlastnost Vozidel kategorie základní definuje, a to konkrétně „*maximální čas do plné funkčnosti jednotky/jednotek při jejich spojení či rozpojení je 3 minuty*“, tudíž během Doby plnění může přirozeně dojít ke změně Jízdního řádu a tato funkcionalita může být Objednatelem požadována v běžném provozu, jelikož ji definoval právě v příloze č. 1 Smlouvy.

Dotaz č. 7

Uchazeč uvádí ve vztahu k příloze č.2 – Výchozí jízdní řád – pro období 12/23 do 12/26, že tento je v rozporu s přílohou č. 1 Smlouvy, která garantuje, že jedno z vozidel bude v aktuální okamžik vždy záložní (turnusová potřeba 4ks + záloha 1ks), respektive neobsahuje všechny vlaky, které jsou k naplnění této podmínky vedeny soupravou Vozidly kategorie přechodné 2023-2026.

V případě posílení vlaku 1664 v pátek vozidlem kategorie základní se zvyšuje turnusová potřeba na 4 vozidla této řady, současně musí být posílen v pátek vlak 1668, a tedy musí být veden soupravou vozidlo kategorie přechodné 2023-2026, z předchozího obrátového vlaku 1667 vozidlo kategorie základní odstupuje do zálohy. Výsledná turnusová potřeba je tak 5 vozidel.

V případě posílení vlaku 1664 v pátek soupravou vozidla kategorie přechodné 2023-2026 odstupuje třetí vozidlo kategorie základní do zálohy a použije se pro posílení vlaku 1668. Souprava vlaku kategorie přechodné 2023-2026 zajistí vozbu obrátového vlaku 1669, náležitost by měla oběhově přejít na vlak 1670, který však již je plánován turnusově s vozidlem kategorie základní. Pokud by tato jednotka měla být nasazena na vlak, jedná se o nasazení čtvrtého vozidla kategorie základní a současně souprava vozidla kategorie přechodné 2023-2026 odstupuje do zálohy. Výsledná turnusová potřeba je tak 5 vozidel. Pokud by nemělo dojít k navýšení turnusové potřeby nad celkem 4 jednotky / soupravy, musí současně souprava vozidla kategorie přechodné 2023-2026 pokračovat v oběhu i na oběhově provázané vlaky 1670/7025. Tyto oběhově vynucené výkony ve dvojité soupravě je pak nezbytné zahrnout do základního rozsahu dopravy pro účely nacenění.

V případě jiného oběhového řešení uchazeč vyzývá zadavatele k jeho popisu řešení za předpokladu respektování maximální turnusové potřeby 4 jednotek / souprav.

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu sděluje, že dopravce ve svých úvahách zmiňuje funkční a přípustné oběhové řešení (konkrétně ve druhém zmíněném případě), a tudíž Objednatel nemusí dále popisovat jiné řešení za předpokladu respektování maximální turnusové potřeby 4 Vozidel. Objednatel si je vědom do značné míry faktu, který dopravce uvádí („*Tyto oběhové vynucené výkony ve dvojité soupravě je pak nezbytné zahrnout do základního rozsahu dopravy pro účely nacenění*“), nicméně výkony, které by bylo potřeba vést výhradně z technologických důvodů ve dvojité sestavě Vozidel kategorie základní nebo Vozidlem kategorie přechodné „2023 – 2026“ (doprovce uvádí v návrhu možného řešení např. vlaky 1670 a 7025), do modelu Jízdního řádu v příloze č. 2. Objednatel neuvedl. Tím je zaručena určitá variabilita, jelikož každý dopravce může zvolit jinou možnost oběhového řešení a vynucené vedení kapacitnější soupravou nemusí být nutné (např. v situaci, kterou již dopravce zmínil v dotazu č. 1, a sice že hypoteticky by dopravce mohl nasadit již od začátku plnění Smlouvy v plném počtu taková vozidla, která budou splňovat požadavky na Vozidla kategorie základní). Objednatel tak pouze upřesňuje, že s ohledem na dodržení zejména kapacity počtu míst k sezení je možné vedení vybraných spojů, kde je požadováno jedno Vozidlo kategorie základní, dvěma Vozidly kategorie základní nebo Vozidlem kategorie přechodné „2023 – 2026“. Vedení Spojů dvěma Vozidly kategorie základní nebo Vozidlem kategorie přechodné „2023 – 2026“ striktně požaduje Objednatel výhradně v těch případech, které definoval v rámci přílohy č. 2 Smlouvy. V tomto kontextu Objednatel setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

Dotaz č. 8

Uchazeč se táže ve vztahu ke smluvním pokutám podle smlouvy, zda ustanovení čl. 1.7 smlouvy je třeba vykládat tak, že smluvní pokutu za jedno porušení může udělit pouze jeden z objednatelů, nebo mohou smluvní pokutu za stejné porušení smlouvy udělit oba objednatelé nezávisle na sobě a tedy jedno porušení smlouvy povede k úhradě dvou smluvní pokut?

Informace Objednatele:

Objednatel k dotazu dopravce sděluje, že podle odst. 1.7 Smlouvy uplatňují smluvní pokuty a případné jiné smluvní sankce oba Objednatelé samostatně a nezávisle. To znamená, že není vyloučeno, aby za totéž porušení Smlouvy byla dle podle příslušného ustanovení Smlouvy udělena Dopravci smluvní sankce jak Plzeňským krajem, tak Karlovarským krajem. Tento model byl zvolen z důvodu eliminace komplikované koordinace kontrolní činnosti a vypořádání nároků mezi oběma Objednateli. Na druhou stranu Objednatel nevnímá zvolený model jako méně výhodný či rizikovější pro Dopravce, když na každou smluvní pokutu lze nahlížet jako na jedinou, pouze rozdělenou na dvě části, jež mohou být (nebo nemusí, v závislosti na

provedených kontrolách) uplatněny každá nezávisle jedním z Objednatelů. Rovněž je třeba zdůraznit, že v odst. 15.3 Smlouvy je upravena limitace celkové výše smluvních pokut uplatnitelných oprávněnou Smluvní stranou, čímž je jasně ohraničeno riziko plynoucí Dopravci při plnění Smlouvy z uplatněných smluvních sankcí.

Upozornění:

Objednatel se rozhodl přistoupit k prodloužení lhůty pro podání nabídek o 2 pracovní dny z důvodu překročení lhůty podle § 98 odst. 4 ZZVZ a dále o 5 dnů v návaznosti na výše poskytnutá vysvětlení zadávací dokumentace. Lhůta pro podání nabídek je celkově prodloužena do 23. 5. 2023 do 10:00 hodin.

V Praze dne dle elektronického podpisu

JUDr. Petr Novotný, LL.M.
MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
na základě pověření
(podepsáno elektronicky)