



**Fiala Tejkal**  
A PARTNEŘI

## VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

3.10.2018 | Brno

### Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1

#### VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

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

Spisová značka zadavatele: **PKADPS0318**

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

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

#### ZADAVATEL:

**Plzeňský kraj**

se sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

IČO: 70890366

(dále jen „**zadavatel**“)

#### ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

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

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

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

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

## VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

### Dotaz:

„Vztah k ZD – ZD, příloha č.8:

*Zadavatel v rámci přílohy č. 8 Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády poskytl v souboru s názvem „\_Obsazenost-FINAL\_SEVER (1)“ průměrný počet cestujících na jednotlivých spojích. Uvedená data však Uchazeč považuje za nedostatečná za účelem odpovědného dimenzování kapacity pro jednotlivé spoje, protože uvedený průměr nedává žádnou informaci o maximálních počtech cestujících, jak často v průběhu roku je těchto maxim dosahováno a ve kterém období nastávají.*

*Z tohoto důvodu žádáme Zadavatele o poskytnutí zdrojových dat, ze kterých bude patrná četnost a variabilita obsazenosti na jednotlivých spojích v průběhu roku. Alternativně může Zadavatel doplnit ke stávajícím průměrům střední hodnotu, směrodatnou odchylku, maximální a minimální hodnotu případně jiné vhodné ukazatele charakterizující pravděpodobností rozdělení obsazenosti jednotlivých spojů. V opačném případě nemůže Uchazeč, který v daném regionu dnes nepůsobí, navrhnout optimální složení vozového parku a bude nucen vytvořit kapacitní rezervy neodpovídající skutečnosti. Toto se pak negativně odrazí na nákladech a nabídkové ceně. Navíc Zadavatel výrazně sankcionuje případy překročení limitu obsazenosti a představuje to také jeden z výpovědních důvodů smlouvy. A jelikož těmito údaji stávající dopravci disponují, mohlo by jejich neposkytnutí ostatním uchazečům považováno za poskytnutí neoprávněné výhody stávajícím dopravcům.“*

### Odpověď:

Dopravce bude dimenzovat vozový park podle uvedeného průměrného počtu cestujících. Uvedené průměrné počty cestujících byly stanoveny dle zkušeností zadavatele se zohledněním budoucích potřeb a dále tak, že nedojde k takové odchylce od stanoveného průměru, která by měla za následek nutnost změny kategorie vozidla. Uvedené údaje jsou tak pro zpracování nabídky plně dostatečné.

2)

### Dotaz:

„Vztah k ZD – ZD, příloha č.8; Bod č. 133 návrhu smlouvy; ZD Příloha č.4 Finanční model:

*V souvislosti s poskytnutými průměry obsazenosti jednotlivých spojů Zadavatel neuvádí, z údajů jakého roku byly vypočteny. Předpokládáme, že tyto údaje nezohledňují skutečnost, že k 1.1.2018 byly v Plzeňském kraji nově zavedeny slevy na jízdném pro určité kategorie*

*cestujících využívajících Plzeňskou kartu. Zároveň od září roku 2018 jsou celoplošně uplatňovány nové (vyšší) slevy na základě cenového výměru Ministerstvem financí č. 02/2018.*

*Je rozumné předpokládat, že zavedení výše uvedených slevových opatření bude mít výrazný pozitivní vliv na počet cestujících v celém systému, v důsledku čehož bude pravděpodobně potřeba posílit kapacitu na velkém počtu spojů. Jelikož konkrétní dopad těchto opatření nemůže být v tuto chvíli znám, dotazujeme se Zadavatele, jak se přesně bude postupovat v případě, kdy dojde k překračování nabízené kapacity již v samotném začátku plnění smlouvy (kapacita byla nastavena na základě Zadavatelem poskytnutých dat nezohledňujících obdobná opatření přijatá v mezidobí od vzniku dat a zahájení smlouvy) a dopravce bude nucen vozidlo pořízené před zahájením plnění nahradit již v prvním roce smlouvy vozidlem s vyšší kapacitou. Dále se dotazujeme, jak bude toto zohledněno v ceně dopravního výkonu, tj. upraví-li se položky ve finančním modelu Odpisy dlouhodobého majetku – vozidla a Ostatní přímé náklady zohledňující náklady na financování vozidel a jakým způsobem?“*

#### **Odpověď:**

Uvedené průměrné počty cestujících byly stanoveny dle zkušeností zadavatele se zohledněním budoucích potřeb.

Změny ve vozovém parku dopravce upravuje smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou (dále jen „Smlouva“), přičemž ke změně může dojít již v prvním roce poskytování veřejných služeb.

Otázku úpravy ceny dopravního výkonu a kompenzace upravují příloha č. 4 Smlouvy – Finanční model a příloha č. 5 Smlouvy – Výpočet kompenzace. Ve Finančním modelu je připuštěno, že dojde-li k změně vozového parku nákupem nového vozidla, bude toto v ceně dopravního výkonu zohledněno (v listu Změny, řádek Odpisy dlouhodobého majetku – vozidla). Provozní náklady (pojištění, nafta a opravy) budou zohledněny při vyúčtování, v listu Realizace.

### **3)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Bod č. 133 návrhu smlouvy:*

*Dle bodu č. 133 návrhu smlouvy je dopravce povinen zajistit při plnění předmětu smlouvy odpovídající kapacity vozidel a náhradních vozidel na spojích tak, aby byla kapacita vozidla nebo náhradního vozidla naplněna maximálně na 80%. Kapacita je pak pro tento účel definována jako počet míst k sezení stanovený v technickém průkazu vozidla nebo náhradního vozidla zvýšený o 20%. Tato definice však znamená, že Zadavatel neumožňuje plné obsazení sedadlové kapacity, neboť z výše uvedeného vyplývá, že lze obsadit maximálně 96% míst k sezení ( $0,8 \cdot (1 + 0,2) = 0,96$ ).*

*Dotazujeme se, zda neumožnění využití plné sedadlové kapacity (snížena tímto o 1-2 sedadla v závislosti na velikosti vozidla) byl opravdu záměr Zadavatele a navrhujeme jeho úpravu tak, aby bylo možné alespoň plně využít sedadlovou kapacitu vozidla.*

*Uchazeč dále žádá o vysvětlení, proč Zadavatel zvolil výši odpovídající 80%. Z jakého měření to vychází a jak to ovlivňuje komfort cestování oproti například dosažení úrovně 85% maximální stanovené kapacity vozidla.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel na uvedeném stanovení kapacity trvá.

#### **4)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Bod č. 133 návrhu smlouvy, Příloha č. 1 návrhu smlouvy:*

*Rozumíme správně, že situace nárazové poptávky na spoji, která nepřesáhne 2 po sobě jdoucí dny, nebude předmětem sankce dle přílohy č. 1 návrhu smlouvy, bod 133?*

*Dále se dotazujeme, zda bude uplatňována sankce dle přílohy č. 1 návrhu smlouvy, bod č. 133 za porušení povinnosti nepřekročit maximální stanovenou kapacitu vozidla ve výši 5 tis. Kč za každý jednotlivý případ porušení i v případě, kdy dopravce již změnou oběhů vozidel (bez překročení kapacity na jiných spojích) není schopen zajisti vozidlo s vyšší kapacitou, bude muset pořídit nové vozidlo, ale dodávka nového vozidla bude trvat 9 měsíců (standardní dodací lhůta)? Pokud by tedy, například v důsledku zřízení nového školského zařízení nebo průmyslového objektu, došlo na 1 spoji k trvalému překračování kapacity a byla by od doby vzniku této situace do doby nasazení nového více kapacitního vozidla uplatněna uvedená sankce, dosáhla by částky 900 tis. Kč (20 dní v týdnu x 5.000 Kč x 9 měsíců) za něco, co bylo zcela mimo kontrolu dopravce. Žádáme proto o úpravu přílohy č. 1 návrhu smlouvy tak, aby tato či obdobné situace nebyly považovány za důvod k uplatňování sankce.*

*Dotazujeme se také jak se bude postupovat v případě, kdy na nějakém spoji bude trvale přesahována maximální stanovená kapacita vozidla a to i v případě nasazení nejvíce kapacitního vozidla kategorie D maxi (např. bude dopravce nucen nasadit na tento spoj více vozidel nebo dojde k přidání spoje)?*

*Dále se dotazujeme, jak bude Zadavatel posuzovat případy, kdy v důsledku systémových změn (změny JŘ, změna tarifu, zavedení celoplošných slev) bude docházet k trvalému překračování kapacity, a dopravci potrvá určitou dobu, než danou situaci zaznamená a bude schopen svůj vozový park změněné situaci přizpůsobit (tj. pořídit další více kapacitní vozidla). Upraví Zadavatel návrh smlouvy tak, aby se v této situaci neuplatňovaly sankce za porušení povinnosti nepřekročit maximální stanovenou kapacitu vozidla, a aby zároveň tato situace nezakládala důvod k výpovědi smlouvy?“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel sděluje, že překročení kapacity nepřesahující dva po sobě jdoucí dny nebude sankcionováno dle přílohy č. 1 Smlouvy.

Zadavatel dále sděluje, že trvá na tom, aby dopravce plnil povinnosti vyplývající ze Smlouvy, tj. i z odst. 133 Smlouvy. Zadavatel v této souvislosti uvádí, že nelze směřovat maximální naplnění kapacity vozidla a aktuální počet vozidel.

Zadavatel předpokládá, že změny v organizaci dopravy budou mezi smluvními stranami projednány. V případě nedostatečné kapacity vozidla bude postupováno následovně: 1. kontrolou oběhů bude prověřena možnost přesunu většího vozidla z jiného oběhu, 2. v případě, že nebude možné využít vozidla z jiného oběhu, nasadí se po dohodě zálohové vozidlo, 3. po vzájemném projednání bude rozhodnuto o nákupu nového vozidla, 4. nebude-li kapacitně vyhovovat ani největší vozidlo, bude rozhodnuto o posílení spoje.

Zadavatel uvádí, že postup pro změny vozového parku upravuje Smlouva, přičemž Zadavatel v této souvislosti odkazuje na odst. 77 a 78 Smlouvy.

Zadavatel nebude dodatečně upravovat zadávací podmínky.

#### **5)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Čl. 191.9 návrhu smlouvy:*

*Zadavatel má možnost vypovědět smlouvu v případě opakovaného porušení povinnosti dle bodu č.133, přičemž za opakované porušení povinnosti se považuje porušení v počtu 50 a více v průběhu jednoho kalendářního měsíce. To představuje při počtu spojů za měsíc ve výši ca. 30 000 (sever) pouhých 0,17% a implikuje tak požadavek Zadavatele na plnění kritéria obsazenosti ve výši 99,83%.*

*Takto přísně nastavený požadavek však může založit důvod k výpovědi smlouvy ještě dříve, než bude schopen dopravce na danou situaci reagovat. Například trvalé překračování kapacity po dobu jednoho měsíce na pouhém jednom spoji znamená 20 případů překročení z možných 50. Pokud tedy dojde k nějaké systémové změně, jako je zejména úprava tarifu v podobě snížení ceny nebo zavedené celoplošné slevy, bude velmi snadné limit 50 porušení v jednom měsíci překročit.*

*Navrhujeme proto zvýšení této hranice, která by zakládala Zadavateli právo na výpověď smlouvy, na alespoň 900 spojů za měsíc, což představuje stále jen 3% spojů v daném období, nebo případně tento výpovědní důvod způsobený systémovou změnou zcela vypustit.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel upravil Smlouvu tak, že možnost výpovědi bude vázána na 300 a více porušení.

Zadavatel na profil zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace č. 1 vložil také upravenou verzi Smlouvy.

**6)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy (TPS), čl. 2.1:*

*V čl. 1.2, druhý odstavec, Technických a provozních standardů je uvedeno, že v případě trvalého zvýšení nebo snížení poptávky cestujících po službách dopravce na některém spoji, je dopravce povinen jednat s objednatelem o navýšení nebo o snížení přepravní kapacity na daném spoji, příp. o jiném provozním řešení.*

*V případě, že vznikne potřeba navýšit počet vozidel/změnit strukturu vozidel a dopravce to Zadavateli oznámí, za jakých podmínek zadavatel udělí souhlas s pořízením dalšího vozidla.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že postup pro změny vozového parku upravuje Smlouva, přičemž Zadavatel v této souvislosti odkazuje na odst. 77 a 78 Smlouvy a článek XII. Smlouvy.

**7)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Návrh smlouvy, body č.183.1, 183.5, 184.1, 184.3:*

*Zadavatel v bodě 183.1 návrhu smlouvy požaduje provedení objednávky vozidel 1 měsíc od podpisu smlouvy. Tento parametr však Uchazeči neumožní řádně vybrat dodavatele vozidel (prostřednictvím výběrového řízení, které nemohl z časových důvodů provést před podáním nabídky) a bude nucen zajistit si vozidla v tísni.*

*Zadavatel v bodě 183.5 návrhu smlouvy požaduje prokázat 3 měsíce předem, že Uchazeč disponuje aktuálním počtem vozidel. Dotazujeme se, z jakého důvodu Zadavatel stanovuje tak dlouhou dobu před zahájením provozu, protože tímto jednak výrazně zkracuje lhůtu pro pořízení autobusů, tak autobusy budou zbytečně po dobu 3 měsíců stát bez možnosti je provozovat, což povede k vynakládání marných nákladů na odpisy vozidel, nákladů na parkování a ostrahu. Dalším problémem pak bude bezpečné odstavení těchto vozidel po dobu 3 měsíců, protože potřebné areály budou k dispozici až těsně před spuštěním provozu. V této souvislosti upozorňujeme, že 3 měsíční lhůta je v podstatě ještě delší, protože vozidla budou*

*vyráběna postupně, takže první dodávky nastanou mnohem dříve, a autobusy tak budou odstaveny po dobu i více než 5 měsíců. Uchazeč proto požaduje úpravu této lhůty na maximálně 14 dní před zahájením plnění, případně ve lhůtě 2-3 měsíců disponovat jen 10-20% potřebných vozidel.*

*Zadavatel v bodě 184.1 návrhu smlouvy požaduje objednatel provedení objednávky odbavovacího zařízení 1 měsíc po podpisu smlouvy. Tento parametr však Uchazeči neumožní řádně vybrat dodavatele odbavovacího systému (prostřednictvím výběrového řízení, které nemohl z časových důvodů provést před podáním nabídky) a bude nucen zajistit si odbavovací systém v tísni.*

*Zadavatel v bodě 184.3 návrhu smlouvy požaduje prokázat 3 měsíce předem, že Uchazeč disponuje aktuálním počtem odbavovacích zařízení. Obdobně jako u vozidel Uchazeč požaduje úpravu této lhůty na maximálně 14 dní před zahájením plnění, případně ve lhůtě 2-3 měsíců disponovat jen 10-20% potřebných zařízení.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel na stanovených požadavcích trvá. Zadavatel sděluje, že účastníci zadávacího řízení mohou jednat s dodavateli vozidel, příp. odbavovacích zařízení, již v průběhu lhůty pro podání nabídek a mají tak dostatečný čas na přípravu nabídky, jakož i splnění povinností ze Smlouvy.

Zadavatel požadavek na doložení dispozice s vozidly stanovil z důvodu nutnosti přípravy realizace veřejné zakázky a dále z důvodu vyhrazení času na reakci v případě, že by hrozilo riziko, že vybraný dodavatel nebude schopen započít s realizací veřejné zakázky.

**8)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Návrh smlouvy bod č. 80:*

*V bodě č. 80 návrhu smlouvy je stanovena lhůta na pořízení dodatečných vozidel v délce 6 měsíců. Vzhledem k současným lhůtám pro dodávku nových autobusů požaduje Uchazeč prodloužit tuto lhůtu na minimálně 9 měsíců.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

**9)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy (TPS), kapitola 12:*

*V dokumentu Technické a provozní standardy nejsou obsaženy přílohy uvedené v kapitole 12 TPS.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel na profil zadavatele doplnil všechny přílohy Technických a provozních standardů a odpovídajícím způsobem prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Spolu s tímto doplněním příloh Technických a provozních standardů zadavatel na profil zadavatele doplnil také novou verzi Technických a provozních standardů, ve které je oproti předchozí verzi uveden aktualizovaný seznam všech příloh Technických a provozních standardů.

#### **10)**

#### **Dotaz:**

*„Vztah k ZD:*

*Zadavatel stanovil lhůtu pro odevzdání nabídek na 31.10. 2018. Tato lhůta je nepřiměřeně krátká zejména pro jiné než stávající dopravce.*

*V současné době poskytnuté údaje o obsazenosti jednotlivých spojů neumožňují zahájit přípravu nabídky, protože stanovení počtu vozidel v jednotlivých kategoriích je výchozím vstupem do dalších fází kalkulace nabídkové ceny. V další fázi je pak třeba počítat s tím, že výrobci vozidel potřebují 3-4 týdny na přípravu svých nabídek (navíc Zadavatelem požadovaná specifikace je nadstandardní a mnohem náročnější na přípravu). Až poté je dále možné reálně jednat z financujícími institucemi o financování nákupu vozidel. Obdobně dodavatelé odbavovacích systémů (v rozsahu v jakém byl definován existuje jen jeden dodavatel, který má dané funkcionality vyvinuté, ostatní dodavatelé musí nové požadavky analyzovat a odpovídajícím způsobem dodatečně upravit své systémy a zařízení nacenit) vyžadují několik týdnů na přípravu svých nabídek.*

*Z těchto důvodů žádáme Zadavatele o poskytnutí přiměřené doby na přípravu nabídky, která bude zohledňovat komplexitu přípravy nabídky a současnou kvalitu předložených údajů o obsazenosti. Tuto přiměřenou dobu Uchazeč odhaduje na minimálně 8 týdnů od doby poskytnutí detailnějších údajů o obsazenosti jednotlivých spojů.“*

#### **Odpověď:**

Zadavatel považuje lhůtu pro podání nabídek za dostatečně dlouhou.

#### **PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK**

Zadavatel v souladu s § 99 odst. 2 zákona prodlužuje lhůtu pro podání nabídek tak, aby od odeslání/uveřejnění tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 činila celou svou původní délku. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v upravené

verzi dokumentace zadávacího řízení uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace č. 1.

#### **DALŠÍ INFORMACE**

Zadavatel dodavatele zároveň informuje, že do upravené verze dokumentace zadávacího řízení uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace č. 1. nově doplnil odst. 8.2 upravený ve smyslu § 86 odst. 1 zákona.

#### **PODPIS**

**Plzeňský kraj**

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát