



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 I (PLZEŇSKÝ KRAJ – JIH)

Spisová značka zadavatele: **PKADPJ0318**

Evid. číslo veřejné zakázky: **Z2018-031207**

(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_JIH (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 pravděpodobnosti 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 zajistit 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 směšovat 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. 50 000 pouhých 0,1% a implikuje tak požadavek Zadavatele na plnění kritéria obsazenosti ve výši 99,9%.

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 1500 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 500 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 tísní.

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