



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

12.10.2018 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 4

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 – Příloha č.2 návrhu smlouvy, kapitola 2:

*Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy specifikuje v kapitole č. 2 Standard vozidel IDP kategorii B3 maxi bus. V definici tohoto typu autobusu je uvedeno, že je požadováno **zvětšené** místo pro invalidní vozík. Uchazeč požaduje přesnější určení toho, co je termínem **zvětšené** myšleno. Žádáme o definici o kolik má být toto místo větší než standardní místo pro invalidní vozík nebo kočárek.“*

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že dle EHK 107 je požadovaný rozměr místa pro invalidní vozík 1300 x 750 mm. Zadavatel požaduje, aby tento rozměr místa pro invalidní vozík byl v předmětném autobusu větší o min. 40 % plochy.

2)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, odstavec 2.3.2:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.3.2 specifikuje požadavky na antikorozní ochranu, kdy je taxativně vymezeno, že u autobusů kategorie B1, B2 a B3 má být provedena ochrana kataforézou nebo využitím nerezového materiálu. Na trhu však existuje mnoho dalších variant antikorozní ochrany, které mají stejné nebo lepší vlastnosti než uvedené dva způsoby. Umožní Zadavatel splnit Uchazeči tuto podmínku, pokud prokáže i jiný způsob antikorozní úpravy dosahující minimálně stejných vlastností jako je ochrana způsoby výše uvedenými?“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

3)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, odstavec 2.3.3:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.3.3 uvádí požadavek na vybavení automatickou převodovkou. Analýzou jízdních řádů a místním průzkumem konkrétních linek bylo zjištěno, že často se jako vhodnější jeví využití robotizované převodovky, která má podobné ovládání jako automatická převodovka, ale tím, že pracuje na jiném principu, je vhodnější pro určité typy linek. Splní Uchazeč tuto podmínku také využitím robotizované převodovky?“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

4)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, odstavec 2.3.4:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.3.4 uvádí požadavek na dvojitě zasklení. Dvojitě zasklení výrazně zvyšuje hmotnost vozidla, což bude zejména omezující u vozidla kategorie M1. Zvýšení hmotnosti u této kategorie vozidla může vést k potřebě snížit kapacitu vozidla a tím omezit rozsah jeho použitelnosti. Uchazeč se dotazuje, zda Zadavatel trvá na dvojitě zasklení i u vozidel kategorie M1?“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

5)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, odstavec 2.3.5:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.3.5 uvádí požadavek na využívání zimních pneumatik pro kategorii „severe snow conditions“. Uchazeč analýzou jízdních řádů a místním šetřením zjistil, že ve většině lokalit by plně dostačovaly pneumatiky kategorie M+S (mud and snow), které se běžně využívají po celé České republice, a to i v oblastech s obdobným horským charakterem jaký panuje v určitých oblastech Plzeňského kraje. Taxativní požadavek na pneumatiky kategorie „severe snow condition“ výrazně zvyšuje náklady na management pneumatik. Zároveň na mnoha linkách budou tyto pneumatiky zbytečné a bude docházet k jejich rychlému opotřebení. Uchazeč žádá úpravu tohoto bodu tak, aby bylo možné využít i pneumatiky kategorie M+S v závislosti na geografických podmínkách nasazení vozidel.“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

6)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, článek 2.3.6:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.3.6 uvádí požadavek na vybavení skiboxem a nosičem kol. Tento požadavek je vyžadován i u vozidla typu B3 maxi bus. Nainstalování nosiče však dojde u autobusů většiny výrobců k překročení délky 15 metrů. Provoz takto vybaveného autobusu by se tak díky jeho celkové délce považoval za nadrozměrnou přepravu a, aby mohl být takto provozován, je třeba udělení výjimky pro nadrozměrnou přepravu regionálními orgány nebo Ministerstvem dopravy (pokud by vozidlo překročilo území kraje). Tato výjimka je zpoplatněna a časově omezena, musela by se pravidelně obnovovat.

Obdobně v případě požadavku na cyklovlek je z praktických důvodů velmi problematické provozovat autobus délky 15m s přívěsným vozíkem. Opět bude docházet k překročení povolené délky pro soupravu. Žádáme proto o přehodnocení požadavků na vybavení u kategorie vozidel B3 ve smyslu upuštění od požadavku na vybavení skiboxem a nosičem kol či přípojným zařízením.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že požaduje pouze přípravu na umístění skiboxu a nosiče kol. Zadavatel na takto stanoveném požadavku trvá. Případný faktický provoz využití skiboxu a nosiče kol bude řešen v rámci dohody s vybraným dodavatelem.

Linky/spoje, na kterých bude vyžadováno nasazení cyklovleků, jsou uvedeny v přehledu linek. Zadavateli na žádném ze spojů linek, na kterých mají jezdit cyklovleky, nevyšel autobus kategorie D (B3).

7)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, článek 2.4:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.4 uvádí požadavek na vozidlovou řídicí jednotku a klimatizaci. Dále zde uvádí, že „Informace z teplotních čidel klimatizace budou zasílány před VŘJ na dispečink“. K tomuto požadavku uvádíme, že klimatizační jednotka je samostatný systém umísťovaný do vozidla – není tedy nijak vázán na

centrální ovládání vozidla a tedy napojen na sběrnici (RS 485 nebo CAN). Napojení klimatizační jednotky přímo na tuto sběrnici a její integrace do VŘJ může přinášet problémy v samostatném technickém řešení, jelikož tato skutečnost není u autobusů běžná. Existuje evropský standard FMS pro komunikaci mezi vozidlem a externími systémy. Informace o teplotě v interiéru není v tomto standardu uvedena. Někteří výrobci autobusů navíc z bezpečnostních důvodů neumožňují přímé napojení do vozidlové sběrnice CAN. Uchazeč z tohoto důvodu žádá o přehodnocení tohoto požadavku, jelikož jej nelze objektivně technicky splnit.

Dále je zde uveden požadavek na odesílání informací z teplotních čidel. Zadavatel sice v odstavci 2.5.1 specifikuje umístění čidel, přesto je dopravce názoru, že informace z těchto čidel by měla být pouze informativní, neboť v rámci provozu autobusu nastávají velmi proměnlivé podmínky a reakční doby systému regulace teploty nedokáží okamžitě reagovat na vnější vlivy (např. otevření dveří, sluneční záření). A pokud by záměrem Zadavatele bylo sledování klimatické a teplotní pohody ve vozidle, měl by tak činit přímo ve vozidle prostřednictvím certifikovaného měřidla. Uchazeč z tohoto důvodu žádá o úpravu TPS.

Dále si dovoluujeme upozornit na rozpor v bodech 2.4 a 6.9.8.1.1., kdy každý požaduje jiné napojení teplotních čidel.“

Odpověď:

Zadavatel na stanovené úpravě trvá. Zadavatel neshledává rozpor mezi připojením jednotek.

8)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, článek 2.4:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 2.4, písmeno i) uvádí požadavek na provedení sedadel. Konkrétně je požadováno, aby zadní strana sedadel byla v plastovém provedení (anti vandal). Zkušenosti Uchazeče jsou takové, že plastová zadní část sedadel je více náchylná k poškození, a proto je vhodnější použít sedačky s čalouněnými zády, pod kterými je zabudován plech. Toto řešení je odolné proti promáčknutí nohama cestujícího sedícího na další řadě sedadel, přesně jak Zadavatel na stejném místě TPS uvádí, a navíc umožňuje vhodnější umístění bezpečnostních pásů, jelikož kostra sedadla je pevně spojena s podlahou autobusu.

Uchazeč žádá, aby Zadavatel umožnil také tuto variantu provedení sedadel s čalouněnými zády v antivandal provedení se zabudovaným odolným plechem.“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá.

9)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 návrhu smlouvy, článek 10.5:

Zadavatel v dokumentu Technické a provozní standardy v odstavci 10.5 definuje způsoby objednání spoje na zavolání. V případě objednávky prostřednictvím webového formuláře se dotazujeme, zda se jedná o aplikaci/webové rozhraní, kterou bude spravovat objednatel nebo jím pověřená osoba a ponese tak náklady na její zřízení a provoz.“

Odpověď:

Webový formulář pro objednávku spojů na zavolání bude spravovat Zadavatel nebo jím pověřená osoba. Rovněž náklady na jeho pořízení a provoz ponese Zadavatel.

10)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod 77-80:

Dotazujeme se, zda se v případě pouhé změny struktury základních vozidel (aniž by tedy došlo k navýšení aktuálního počtu vozidel) budou přiměřeně aplikovat ustanovení bodu 77-80 a článku XII návrhu smlouvy? Konkrétně máme na mysli situaci, kdy v důsledku celosíťového růstu počtu cestujících bude překračována kapacita na velkém rozsahu spojů, a dopravce bude nucen výrazně obměnit vozový park, tj. nahradit méně kapacitní vozidla nově pořízenými kapacitnějšími?

Dále se dotazujeme, zda se v této souvislosti uplatní zejména omezení rozsahu změn odpovídající maximálně 10% výchozího počtu základních vozidel. To znamená, že v ilustrativním případě při výchozím počtu základních vozidel ve výši 100 bude možné během platnosti smlouvy nahradit méně kapacitní vozidlo za více kapacitní maximálně v 10 případech?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se takto přiměřeně postupovat nebude. Ustanovení odst. 77 až 80 smlouvy řeší pouze navýšování počtu základních vozidel, nikoliv snižování či změnu struktury základních vozidel. Objednatel není podle těchto odstavců oprávněn nařídit dopravci snížení či změnu struktury základních vozidel.

11)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod 77:

V souvislosti s bode č. 77 návrhu smlouvy se dotazujeme, jak se bude postupovat, když v důsledku změn v počtu cestujících, které nejsou zcela pod kontrolou Zadavatele, bude 10% limit navýšení počtu základních vozidel vyčerpán a dopravce nebude povinen dále počet základních vozidel navyšovat?

Bude ze strany Zadavatele tolerováno (a tedy nesankcionováno) překračování kapacity způsobené dosažením maximálního počtu vozidel? V opačném případě by tak právo dopravce nenavyšovat počet vozidel nad 10% výchozího stavu nemohlo být využito.“

Odpověď:

Zadavatel na základě svých znalostí, zkušeností a s ohledem na uvedené průměrné počty cestujících nepředpokládá, že dodavatelem uvedená situace nastane. Zadavatel uvádí, že je oprávněn požadovat pouze takové změny vozového parku dopravce, jež budou představovat navýšení počtu základních vozidel o maximálně 10 % výchozího počtu základních vozidel. Dopravce je povinen dodržovat maximální stanovenou kapacitu vozidla dle podmínek stanovených smlouvou. Zadavatel na takto stanovené úpravě trvá.

12)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1, dotaz č. 1; ZD, příloha č.8:

Zadavatel ve vysvětlení ZD v odpovědi na dotaz č. 1 uvádí, že „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.“

Dotazujeme se na velikost rezervy, kterou Zadavatel vtělil do uvedených průměrných počtů cestujících ve srovnání se současností. Domníváme se, že v době, kdy byly tyto průměrné počty zpracovávány, nemohl Zadavateli být znám např. dopad tzv. ministerských slev, které se staly účinné od září 2018.

Žádáme proto o poskytnutí skutečných počtů cestujících na jednotlivých spojích v jednotlivých dnech v týdnu. V opačném případě dojde k zvýhodnění dopravců, kteří mají k současným datům o počtech cestujících přístup, a mohou tak lépe posoudit rezervu s jakou Zadavatel počítal při stanovení průměrného počtu cestujících. V opačném případě lze postup zadavatele považovat za diskriminační a netransparentní vůči jiným, než stávajícím dopravcům.“

Odpověď:

Zadavatel na poskytnuté odpovědi v rámci Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 trvá. Informace o průměrných počtech cestujících jsou stanoveny jednotně pro všechny dodavatele, tj. všichni dodavatelé zpracovávají své nabídky k uvedeným průměrným počtům cestujících, a v rozsahu nezbytně nutném pro účast dodavatele v zadávacím řízení na veřejnou zakázku. Zadavatel nebude poskytovat další informace k počtu cestujících na jednotlivých spojích.

13)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1, dotaz č. 4; ZD, příloha č.8:

Zadavatel v rámci přílohy č. 8 Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády poskytl průměrný počet cestujících na jednotlivých spojích. Z obsažených údajů je patrné, že u přibližně 20 spojů je požadována kapacita přesahující 60 cestujících. Takto vysoká sedadlová kapacita není ze zkušenosti a informací Uchazeče u běžně dostupných autobusů na trhu realizovatelná.

Dotazujeme se, zda v souladu s odpovědí Zadavatele na dotaz č. 4 (třetí odstavec) ve Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 má dopravce již automaticky počítat, že tyto spoje mají být obsluhovány s posilou?“

Odpověď:

Spoje, na kterých je uvedený průměrný počet cestujících přesahující 60 cestujících, jsou spoje dojíždějící do Plzně a uvedený počet cestujících získají až v oblasti s dojížděnkou do 15 minut, tedy tehdy, kdy dopravce smí naplnit vozidlo na stanovenou maximální kapacitu dle technického průkazu. Uvedené naplnění vozidla nepodléhá sankci. Zavedení posilových spojů se nepředpokládá.

14)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1, dotaz č.3; bod č. 133 návrhu smlouvy:

Zadavatel ve Vysvětlení, změně nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 v odpovědi na dotaz č. 3 uvádí, že trvá na limitu pro obsazení vozidla, který představuje 96% sedadlové kapacity vozidla. Domníváme se, že tento parametr nijak nezvyšuje komfort cestujících a pro Zadavatele bude znamenat jen vyšší náklad v podobě provozování větších autobusů, než by bylo reálné

potřeba. Zadavatel zároveň již umožňuje překročení tohoto limitu po dobu 15 minut, a to v míře odpovídající celkové kapacitě vozidla dle technického průkazu.

Žádáme proto Zadavatele o zvýšení limitu obsazení vozidla a umožnění jeho naplnění alespoň do 110% sedadlové kapacity vozidla. V praxi by tento limit znamenal, že v závislosti na velikosti vozidla, dojde k obsazení zbývajících 1-2 sedadla a umožnění stání 2-6 cestujících.

Zároveň se v této souvislosti dotazujeme, zda dopravce bude moci odmítnout přepravit cestující, jejichž nástup do vozidla by vedl k překročení ve smlouvě stanovené maximální kapacity vozidla tak, aby dopravce neporušil své smluvní povinnosti? Domníváme se, že pokud dopravce může odmítnout přepravit cestujícího z důvodu překročení fyzické kapacity vozidla, nepochybně může analogicky postupovat obdobně v případě, kdy je fyzická kapacita vozidla pro účely plnění závazku na zajištění dopravní obslužnosti smluvně snížena Zadavatelem.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho měnit. Dopravce je povinen dodržovat z hlediska požadavků na kapacitu vozidla smlouvu a právní předpisy. Dopravce tak může cestující odmítnout.

15)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 87:

Vztahuje se ustanovení bodu č. 87 návrhu smlouvy i na situace, kdy na základě požadavků objednatele vznikne potřeba upravit např. odbavovací systém nebo doplnit vybavení autobusů?

Dále se dotazujeme, jak bude objednatel posuzovat, zda tento nový požadavek znamená již podstatnou disproporci mezi náklady a kompenzací? Žádáme o upřesnění například ve formě uvedení velikosti tohoto rozdílu, kdy zvýšené náklady ještě nese dopravce, a kdy jsou již objednatelem vykompenzovány. Navrhujeme tuto částku stanovit na 20 tis. Kč pro jednotlivý požadavek.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že odst. 87 se vztahuje na důsledky dodatečných požadavků objednatele spojených s postupy podle odst. 212 smlouvy, ve kterém je uvedeno, k jakým změnám z hlediska výčtu dokumentů se odst. 87 vztahuje, a na který Zadavatel tímto odkazuje. Zadavatel uvádí, že nelze dopředu předvídat všechny možné změny, a proto nelze jakoukoliv velikost rozdílu bez vědomí specifik takové změny dopředu stanovit. Zadavatel na takto stanoveném požadavku trvá.

16)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 98:

Na základě bodu č. 98 návrhu smlouvy si objednatel vyhrazuje právo započíst jakékoliv splatné či nesplatné vzájemné pohledávky. Takto široce definované právo dává objednateli možnost započíst jakékoliv pohledávky včetně sporných či uměle vytvořených (např. pokuty, ke kterým má dopravce výhrady). Na druhé straně je dopravci tato možnost smlouvou upřena. Z tohoto důvodu žádáme o úpravu, která by vymezila toto právo shodně pro obě smluvní strany, případně vyloučila započítání sporné pohledávky.“

Odpověď:

Zadavatel na stanovené smluvní úpravě trvá.

17)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod 139; TPS článek 2.2:

V bodě č. 139 návrhu smlouvy objednatel uvádí, že je oprávněn využívat vnitřní i vnější plochy vozidel k reklamním účelům, přičemž příjem z reklamy je příjmem objednatele. Zároveň v TPS v části 2.2 je umožněno umístění reklamy pouze na zadní části vozidla a z textu lze dovodit, že tuto plochu může používat k reklamním účelům dopravce.

Dotazujeme se proto, zda takovéto využití plochy zadní části vozidla je ve výhradné pravomoci dopravce (o umístění reklamy rozhoduje pouze dopravce), který tak nese náklady spojené s výrobou a umístěním reklamy, ale na druhé straně dopravci náleží příjmy z této reklamy?“

Odpověď:

Ustanovení odst. 139 smlouvy výslovně upřesňuje, že případnou reklamu zajišťuje objednatel, kterému z takové reklamy náleží příjmy a který nese náklady s ní spojené.

18)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 140:

Rozumíme správně, že z bodu č. 140 návrhu smlouvy vyplývá, že Objednatel instaluje do vozidel zařízení k bezplatnému wifi připojení k internetu pro cestující a nese náklady spojené jak s

instalací tak i s přenosem dat, tj. router/modem a SIM karty jsou zřízeny a provozovány na účet objednatele a dopravce s těmito náklady nemusí ve své nabídce počítat?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v dotazu uvedený výklad není správný. Dopravce je dle odst. 140 smlouvy povinen poskytovat na vybraných Linkách/Spojích bezplatně wifi připojení pro cestující, vč. vybavení vozidel a financování.

Pouze v případě, že se Zadavatel rozhodne rozšířit poskytování wifi připojení na Linkách/Spojích v zadávací dokumentaci nedefinovaných, poskytne Zadavatel vybavení a bude toto dodatečné připojení financovat.

Z ustanovení odst. 140 smlouvy ve vztahu k tomuto však vyplývá, že dopravce je povinen provést na všech vozidlech kabeláž a přípravu na poskytování wifi dle parametrů uvedených v technických a provozních standardech.

19)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 142:

Dle bodu č. 142 návrhu smlouvy Objednatel může v průběhu trvání smlouvy žádat po dopravci změnu jízdních řádů. Ve smlouvě je dále upraven postup, pokud si tato změna vyžádá potřebu zvýšit počet aktuální počet základních vozidel. Tato změna však nemusí být omezena jen na vozidla, ale může znamenat také zvýšenou potřebu řidičů i při zachování rozsahu výkonu.

Dotazujeme se, jak bude ve finančním modelu zohledněna skutečnost, že po změně jízdních řádů dojde ke změně (zpravidla ke zhoršení) produktivity řidičů, tj. na stejný počet km bude třeba více řidičů? Bude umožněno objednatelem upravit kompenzaci, tak aby pokryla případné více náklady v důsledku tohoto snížení produktivity řidičů?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že nepředpokládá, že by měla dodavatelem uvedená situace nastat. Zadavatel dále uvádí, že finanční model dodavatelem uvedenou skutečnost nezohledňuje. Zadavatel požaduje uvést mzdové náklady na řidiče vozidel ve finančním modelu v listu Model výchozí (MV).

20)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod 160:

V bodě č. 160 návrhu smlouvy je upraven postup pro případ, kdy dochází k tzv. nadjetí.

Dotazujeme se, zda obdobně se uplatní tento postup v případě, kdy bude na určitém spoji docházet opakovaně k překračování jízdních dob?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že se v dodavatelem uvedeném případě nebude postupovat obdobně. Zadavatel odkazuje na odst. 157 smlouvy, dle kterého je dopravce oprávněn sdělovat objednateli podněty a vyjadřovat se k objednatelům zamýšleným změnám v organizaci dopravy a souvisejícím změnám jízdních řádů i linek.

21)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 164 - 166:

V bodech č. 164-166 návrhu smlouvy stanovuje Objednatel pravidla pro přesnost, která jsou definována milníky a jejich včasným projetím, za což se považuje čas od 0:00 do 3:59 od plánovaného času odjezdu. Kumulativně pak objednatel požaduje přesnost alespoň 95%. Z provozních zkušeností uchazeče je patrné, že většina zpoždění na linkách nevzniká z viny dopravce, ale je způsobena provozem na pozemních komunikacích a s ním souvisejícími mimořádnostmi.

Uchazeč se dotazuje, zda do přesnosti 95% budou započítána pouze zpoždění, která jsou z viny dopravce a nikoli i ta, které dopravce nemohl ovlivnit.

Zároveň pokud bude nutné veškerá zpoždění nad 3:59 zdůvodnit, tak aby nebyla započítána do této kvóty, bude to znamenat mimořádnou administrativní náročnost včetně zatížení řidičů další povinností, aby poskytli dostatečné vysvětlení zpoždění. Uchazeč na základě svých zkušeností považuje zpoždění za vhodné zřetele takové, které je vyšší než 10 minut, a proto navrhuje přehodnocení tohoto parametru pro zdůvodnění zpoždění.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že stanovení milníků a kumulativní přesnosti považuje za jednoznačné. Zadavatel trvá na uvedeném časovém intervalu do 3:59 min., který se nebude považovat za zpoždění. Milníky, ve kterých se bude čas projetí odečítat, slouží pro vyhodnocení garance návazných spojů.

Zadavatel dále uvádí, že do stanovené kumulativní přesnosti se vztahují všechna zpoždění dopravce porušující stanovený časový interval. Z hlediska smluvních pokut zadavatel odkazuje na odst. 206 smlouvy, dle kterého se smluvní pokuty nevztahují na případy, kdy je plnění povinností dopravce po právní či faktické stránce objektivně nemožné, přičemž tyto skutečnosti je povinen prokázat dopravce.

Řidič budeme mít k dispozici technické prostředky (předdefinovaná zpráva ve VŘJ), jak nahlásit dispečinku zpoždění zaviněné jinými okolnostmi.

22)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.2 ZD, Návrh smlouvy, bod č. 191.4:

V bodě 191.4 návrhu smlouvy je za liberační důvod považováno konání generální nebo celostátní oborové stávky. Žádáme o rozšíření také na stávku oborovou lokální, která bude organizována na celém nebo na části území Zadavatele.“

Odpověď:

Zadavatel na stanovené smluvní úpravě trvá.

23)

Dotaz:

„Vztah k ZD – ZD, článek 11.7 a následující (elektronická aukce):

Zadavatel vypsál dvě veřejné zakázky na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v autobusové dopravě pro období 2020 – 2030 ve dvou oblastech se shodným termínem pro odevzdání nabídek. V článku 11.7 a následujících Zadavatel předpokládá konání elektronické aukce a definuje její pravidla.

Dotazujeme se Zadavatele, zda elektronické aukce pro jednotlivé zakázky proběhnou zároveň ve stejný okamžik, nebo proběhnou s určitým odstupem po sobě, aby dopravci měli určitý čas na případnou úpravu strategie po skončení aukce na první oblast?

V této souvislosti se také dotazujeme, zda Zadavatel již má případnou představu, pro kterou oblast bude elektronická aukce spuštěna jako první?“

Odpověď:

Zadavatel není schopen v aktuální fázi předmětných zadávacích řízeních na veřejné zakázky předjímat další vývoj těchto zadávacích řízení a uvedení jakýchkoliv pravděpodobných scénářů dalšího vývoje zadavatel nepovažuje za nezbytné pro účast dodavatele v zadávacích řízeních na veřejné zakázky. Obě zadávací řízení na veřejné zakázky představují samostatný a na sobě vzájemně nezávislý postup zadavatele směřující k zadání veřejných zakázek. Dodavatelé jsou oprávněni podat nabídku v obou zadávacích řízeních na veřejné zakázky a jsou oprávněni se účastnit obou elektronických aukcí, jejichž nastavení uvedené v dokumentacích zadávacích

řízení na veřejné zakázky zadavatel považuje za dostatečné pro účast dodavatelů v zadávacích řízeních na veřejné zakázky.

24)

Dotaz:

„Vztah k ZD – Příloha č.4 ZD, Finanční model:

Na listu „Model výchozí (MV)“ jsou zamčeny buňky, které Zadavatel požaduje po dopravci vyplnit. Žádáme o kontrolu a opravu finančního modelu. Uchazeč zatím narazil na následující zamčené buňky, které by měl vyplnit: X9, Z9, Z11, Z12, Z15, Z16, Z19, Z22, X22, Y22.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že uvedené buňky odemkl a v této souvislosti na profil zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace č. 4 vložil takto upravenou verzi finančního modelu pod názvem „17_DZŘ_Příloha_4_Finanční model_ver_12102018“.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel v souladu s § 99 odst. 2 zákona přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. 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. 4.

PODPIS

Plzeňský kraj

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát