



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

31.10.2018 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 7

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: Bod 133 smlouvy + Vysvětlení ZD ze dne 12.10., odpověď na dotaz č. 14

V bodě č. 133 návrhu smlouvy zadavatel uvádí, že „Dopravce je 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 % Maximální stanovené kapacity vozidla“.

Zároveň v odpovědi na dotaz č. 14 z vysvětlení ZD ze dne 12.10.2018 zadavatel připouští, že dopravce může odmítnout cestující, pokud by došlo k překročení maximální stanovené kapacity vozidla.

Výše uvedené vede k podání neporovnatelných nabídek, tedy k netransparentnímu zadávacímu řízení, které je dle názoru uchazeče v rozporu se zákonem.

Takto stanovené podmínky zadávacího řízení umožňují dopravci nabídnout na zajištění dopravní obslužnosti (jednotlivých spojů) menší vozidlo, než by odpovídalo údajům o průměrném počtu cestujících, a dosáhnout tak nižší nabídkové ceny, aniž by se zabýval tím, zda tímto vozidlem bude pokryta předpokládaná kapacita na spoji. Lze poté předpokládat, že objednatel bude nucen na vzniklou situaci reagovat postupem podle bodů 78 až 80 smlouvy, kdy bude nutné nahradit tato vozidla vozidly kapacitnějšími (protože hrozí, že bude docházet k odmítání cestujících s poukazem na instrukci od zadavatele), které je investičně i provozně dražší, ale pro účely hodnocení nabídek toto nebylo zohledněno. Současně ovšem pořízení těchto nových kapacitních vozidel bude takovému dopravci následně kompenzováno zvýšením jednotkové ceny dopravního výkonu.

Konkrétně při této strategii by dopravce ve své nabídce v krajním případě koncentroval svůj vozový park do nejmenších vozidel a v ostatních kategoriích by ponechal po jednom vozidle. Toto by mu umožnilo nabídnout nižší cenu. Po zahájení smlouvy by začalo docházet k odmítání cestujících, které by Zadavatel nemohl nijak postihovat. Zadavatel by se pak ocitl pod tlakem a pravděpodobně by musel přistoupit ke změně struktury vozidel ve prospěch vícekapacitnějších. Došlo by následně ke zvýšení nákladů, které však nebylo předmětem hodnocení nabídek, ačkoliv bylo zřejmé, že nabídnutá struktura vozidel neopovídá skutečnosti. A pokud by toto dopravce zohlednil již ve fázi nabídky, musela by jeho nabídková cena být vyšší.

Tímto způsobem bude takový dopravce zvýhodněn oproti dopravci, který spočítá nabídkovou cenu s vozovým parkem dimenzovaným na předložená čísla. Uvedené tedy vede k vytvoření zcela neporovnatelných nabídek, kdy je ze zadávací dokumentace a předběžných tržních konzultací zřejmé, že zadavatel chtěl dosáhnout toho, aby dopravci konstruovali svůj vozový park s ohledem na obsazenost jednotlivých spojů.

Uchazeč se domnívá, že při takto konstruované smlouvě a požadavcích zadavatele lze výše uvedené napravit pouze tak, že zadavatel stanoví minimální požadovanou kategorii autobusu pro každý jednotlivý spoj s ohledem na jeho obsazenost. Bude takto zadavatel postupovat, nebo zvolí jiný postup?“

Odpověď:

Zadavatel nesouhlasí s názorem žadatele a uvádí, že zadávací podmínky veřejné zakázky jsou zpracovány v souladu se zákonem a tak, aby byly podány porovnatelné nabídky. Zadavatel opakovaně uvádí, že na stanovených zadávacích podmínkách veřejné zakázky trvá a nebude je měnit.

Zadavatel uvádí, že všichni účastníci zadávacího řízení jsou povinni podle odst. 21.10 dokumentace zadávacího řízení předložit v nabídce přehled typů základních vozidel, jimiž budou zajišťovat realizaci veřejné zakázky, a to vyplněním sloupce D „Typ vozidla k doplnění“ v příslušném souboru obsaženém v příloze dokumentace zadávacího řízení. Všichni účastníci zadávacího řízení vycházejí při vyplnění a předložení požadovaného přehledu typů základních vozidel, jimiž budou zajišťovat realizaci veřejné zakázky, z totožných údajů poskytnutých zadavatelem v zadávací dokumentaci, přičemž ve vztahu k těmto údajům jsou účastníci zadávacího řízení povinni svou nabídku zpracovat. Uvedeným je zajištěna porovnatelnost nabídek jednotlivých účastníků zadávacího řízení. Zadavatel uvádí, že chce dosáhnout toho, aby účastníci zadávacího řízení navrhli svůj vozový park s ohledem na obsazenost jednotlivých spojů. V nabídkách účastníků zadávacího řízení budou kontrolovány typy základních vozidel nasazené na jednotlivé spoje z hlediska toho, zda splňují požadavek na kapacitu.

2)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, návrh smlouvy, příloha č. 5, Výpočet kompenzace

V souvislosti se způsobem indexace mezd prováděné s využitím finančního modelu v MS Excel se dotazujeme, zda rozumíme správně, že v průběhu prvního dopravního roku, který bude zahájen v prosinci 2019, nebude v zálohových platbách zohledněn nárůst mzdových nákladů za rok 2019 oproti nákladům odpovídajícím roku 2018 a uvedených v nabídce dopravce (dle vzorce v tab.3 přílohy č.5 návrhu smlouvy “Průměrná měsíční mzda za rok (rok objednávky – 1)/roční průměrná mzda 2018”) a bude tak učiněno zpětně až ve vyúčtování prvního dopravního roku, které proběhne na začátku roku 2021 (dle vzorce v tab.4 přílohy č.5 návrhu smlouvy “Průměrná měsíční mzda za rok (rok realizace)/roční průměrná mzda 2018”).

Rozumíme také správně, že pokud by případně došlo k posunu zahájení provozu až do roku 2020, bude nárůst mzdových nákladů za rok 2019 v důsledku uplatnění vzorce z tab.3 přílohy č.5 návrhu smlouvy “Průměrná měsíční mzda za rok (rok objednávky – 1)/roční průměrná mzda 2018” v zálohových platbách již zohledněn?”

Odpověď:

Finanční model pracuje na bázi shodného fungování v rámci Objednávky a Vyúčtování po celých deset let. Nezávisle na roku zahájení provozu se budou zálohy a finální kompenzace nastavovat shodně. Dopravce nastaví hodnoty cenotvorných položek za rok 2018. V tabulce Tab 3. Způsob

výpočtu indexu pro Objednávku je uvedeno v položkách mzdové náklady „Průměrná měsíční mzda za rok (rok objednávky - 1)/roční průměrná mzda 2018“. V případě plánovaného zahájení provozu v prosinci 2019 budou k dispozici indexy roční průměrné mzdy za rok 2018/roční průměrné mzdy za rok 2018. Nárůst/pokles mzdových nákladů pak bude zohledněn v rámci Vyúčtování II v roce 2021, kdy již budou k dispozici indexy pro výpočet mzdových nákladů za rok 2020.

Pokud dojde k posunu zahájení provozu, pak může být nejaktuálnějším známým indexem průměrná mzda za rok 2019. Vzorec bude následující: průměrná měsíční mzda za rok 2019/ průměrná měsíční mzda za rok 2018. Nárůst/pokles průměrných mezd za rok 2019 již bude zohledněn.

3)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, návrh smlouvy, příloha č.2, Technické a provozní standardy

V příloze č. 2 návrhu smlouvy Technické a provozní standardy se v kapitole 2.6.1. Základní funkce VŘJ, článek 16, uvádí požadavek na vozidlovou řídící jednotku, aby umožňovala řízení preference průjezdů křižovatek SSZ (Světelného Signalizačního Zařízení) tím způsobem, že musí umožnit připojit, nastavit a provozovat externí radiomodem (USB, Ethernet, RS 485), případně jiná zařízení pro řízení preference světelného signalizačního zařízení na křižovatkách (SSZ).

Dotazujeme se, zda zadavatel zná a může uvést typ a výrobce externího radiomodemu případně jiného zařízení pro řízení preference světelného signalizačního zařízení na křižovatkách (SSZ) včetně komunikačního protokolu a dalších informací nutných pro implementaci? Tato informace je nezbytná pro stanovení nabídkové ceny. Pokud tyto informace nyní nejsou k dispozici, uhradí zadavatel uchazeči prokazatelné náklady na implementaci této funkcionality v budoucnu?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v současné době jsou v Plzni na SSZ používány řadiče společnosti SIEMENS řady 900. Účastník zadávacího řízení vybaví vozidlo palubním počítačem, ke kterému bude v budoucnu možno připojit komunikační jednotku (modem) pro bezdrátovou komunikaci vozidla a SSZ.

4)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, návrh smlouvy, příloha č.2, Technické a provozní standardy

V Příloze č. 2 návrhu smlouvy Technické a provozní standardy se v kapitole 2.6.2.2. Definice HW a SW VŘJ – zpřesnění standardů uvádí požadavek na kombinovanou čtečku bezkontaktních

bankovních platebních karet a bezkontaktních čipových karet, přičemž uvažovanými kartami jsou typy Mifare Standard, Mifare DESfire, Mifare ProX, Mifare SmartMX případně pokročilejší.

Jelikož zadavatel požaduje, aby kombinovaná čtečka akceptovala jak Plzeňskou kartu tak i bankovní karty, dotazujeme se, zda také zajistí „acquirerskou“ banku, která zajistí příslušný software pro kombinovanou čtečku (akceptace PK i EMV), nebo je toto zodpovědnost uchazeče?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že výběr banky a následné zajištění akceptace bezkontaktních čipových karet (Plzeňské karty) a bankovních karet je v kompetenci účastníka zadávacího řízení.

5)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, návrh smlouvy, příloha č.2, Technické a provozní standardy

V případě, že nastane situace, že dopravce bude provozovat dopravu na linkách vedené jak v Plzeňském tak i ve Středočeském kraji, bude nutné provést certifikaci odbavovacího systému také pro pro Středočeský kraj, kterou provádí společnost ROPID. Certifikace je velmi náročná, rozsáhlá a nákladná.

Dotazujeme se, zda tuto certifikaci pro uvedené typy linek bude zadavatel požadovat?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že zadávací podmínky veřejné zakázky tuto situaci neupravují. Uvedená situace není předmětem veřejné zakázky a smlouvy na veřejnou zakázku. Dodavatelé jsou povinni zpracovat nabídku dle požadavků uvedených v zadávací dokumentaci veřejné zakázky.

6)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, návrh smlouvy, příloha č.2, Technické a provozní standardy

V příloze č. 2 návrhu smlouvy Technické a provozní standardy v kapitole 4.3 Odbavovací systém vozidel IDP se v bodě n) uvádí, že „Pro práci s bankovní kartou bude odbavovací zařízení vybaveno platebním terminálem certifikovaným EMV level 1 a 2 kernelem se schopností akceptovat bezkontaktní karty asociací VISA a Mastercard s možností zadávat PIN“.

Zadávání PINu v dopravních odbavovacích systémech je funkcionalita, která není v současné době v provozovaných systémech nasazena. Dále zadávání PINu v rámci dopravního prostředku výrazně prodlužuje dobu odbavení cestujícího a je také obtížné garantovat, že zadání PINu bude utajeno před zraky řidiče či ostatních cestujících.

Dotazujeme se, zda Uchazeč na této funkcionalitě trvá, a pokud ano jaká je jeho představa implementace PIN klávesnice – zejména, kde má být umístěna a jakým způsobem?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že na stanovené funkcionalitě trvá, a to např. z důvodu umožnění plateb vyšších finančních částek, např. za roční jízdné. Vlastní PINPad (zabezpečená klávesnice pro zadání PINu) bude umístěn směrem k cestujícímu, musí obsahovat kryt klávesnice pro ochranu držitele karty při zadávání PINu a může být umístěn shodně se čtečkou bezkontaktních karet.

7)

Dotaz:

„Vztah k ZD: ZD, článek 10.7 a 11.7

Zadavatel uvádí v článku 10.7 zadávací dokumentace, že provede elektronickou aukci, která má být spuštěna po odevzdání nabídek dopravců. Zároveň zadavatel v čl. 10.7 zadávací dokumentace stanovil maximální dílčí nabídkovou cenu ve výši 40 Kč/km.

Dotazujeme se, z jakého důvodu zadavatel použil institut maximální ceny, když se zároveň rozhodl v procesu výběru dopravce provést elektronickou aukci, která sama o sobě znamená pro zadavatele prospěšné vytvoření dostatečného konkurenčního prostředí.

Domníváme se, že touto kombinací si naopak zadavatel již na samém počátku významně omezil šíři potencionálních uchazečů, a to jak samotným použitím institutu maximální ceny, tak také nastavením její výše, která neodpovídá nadstandardním požadavkům zadavatele na kvalitu flotily, kvalitu a bezpečnost požadovaných služeb, výši rizik přenášených na dopravce, nezohledňuje v současnosti prudce rostoucí mzdové nároky řidičů a ostatních zaměstnanců anebo rostoucí náklady na financování pořízení vozidel.

Dotazujeme se proto, zda zadavatel od svého požadavku na maximální dílčí nabídkovou cenu zcela ustoupí popřípadě ji alespoň významně zvýší?“

Odpověď:

Zadavatel na stanoveném požadavku trvá a nebude ho nijak upravovat. Využití elektronické aukce v rámci procesu hodnocení nabídek i stanovení maximální nabídkové ceny je upraveno v souladu se zákonem.

PODPIS

Plzeňský kraj

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát