



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

6.11.2018 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 9

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 Bod 133 smlouvy + Vysvětlení ZD ze dne 12.10., odpověď na dotaz č. 14 + vysvětlení ZD ze dne 31.10., odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel v odpovědi ze dne 31.11.2018 na dotaz č. 1 uvádí, že „V nabídkách účastníků zadávacího řízení budou kontrolovány typy základních vozidel nasazené na jednotlivé spoje z hlediska toho, zda splňují požadavek na kapacitu“. Součástí zadávací dokumentace je příloha č. 8 – Vymezení oblastí, linek a spojů – rámcové jízdní řády v níž je dokument *Obsazenost-FINAL SEVER (2).xlsx* do kterého má uchazeč vyplnit typ vozidla ke každému spoji.

Uchazeč uvádí, že zadávací dokumentace nikde neobsahuje povinnost uchazečů vyplnit typ vozidla tak, aby odpovídal předpokládané kapacitě na daném spoji.

Podle jakých kritérií bude tedy zadavatel přistupovat ke kontrole typů základních vozidel nasazených na jednotlivé spoje z hlediska toho, zda splňují požadavek na kapacitu, pokud žádnou takovou povinnost v zadávacím řízení nestanovil.

Uchazeč uvádí, že taková kontrola je pro uchazeče nepředvídatelná a neobjektivní, když nejsou předem známa kritéria, která má uchazeč splnit.

Může být výsledkem takové kontroly vyloučení uchazeče, pokud nasadí na spoje nedostatečně kapacitní vozidla? Jak bude takové vyloučení odůvodněno?“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že v Příloze č. 5 Výpočet kompenzace návrhu smlouvy je uvedeno: „V řádcích 4 až 11 vyplňuje Dopravce počet Základních vozidel podle jednotlivých kategorií, **která budou nasazována do oběhů** (které si vytváří Dopravce sám), **na spoje vyplývající z jízdních řádů stanovených Objednatелеm**. **Jedná se o Základní vozidla splňující požadované standardy**, jejich počet odpovídá nejvyššímu počtu současně obsazených vozidlových turnusů. [...]“

Požadovanými standardy se myslí kvalitativní i kvantitativní požadavky zadavatele, a to jak do počtu vozidel, tak do jejich velikosti. Dodavatel bude nasazovat taková vozidla, která vyhovují počtům cestujících uvedeným v tabulkách v Příloze 3 Vymezení Oblasti, Linek a spojů návrhu smlouvy.

Zadavatel dále uvádí, že v odst. 21.10 Dokumentace zadávacího řízení výslovně stanovil, že účastník zadávacího řízení předloží v rámci nabídky přehled typů základních vozidel, **jimiž bude zajišťovat realizaci veřejné zakázky**, a to vyplněním tabulek obsažených v Příloze 3 Vymezení Oblasti, Linek a spojů návrhu smlouvy, ve kterých jsou uvedeny průměrné počty cestujících, tj. relevantní údaje pro stanovení kapacity vozidla a pro určení typu vozidla, jimiž bude dodavatel zajišťovat realizaci veřejné zakázky.

V odst. 133 návrhu smlouvy je pak výslovně stanoveno, 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.

Zadávací podmínky tak jednoznačně vymezují požadavky zadavatele na stanovení typů vozidel podle obsazenosti spojů.

Nesplnění zadavatelem stanovených zadávacích podmínek může být důvodem pro vyloučení účastníka zadávacího řízení z účasti v zadávacím řízení na veřejnou zakázku.

2)

Dotaz:

„Vztah k Bod 133 smlouvy + Vysvětlení ZD ze dne 12.10., odpověď na dotaz č. 14 + vysvětlení ZD ze dne 31.10., odpověď na dotaz č. 1

V návaznosti na předchozí dotaz se uchazeč dotazuje, jak má postupovat, pokud bude zadavatel přistupovat k tomu, že „V nabídkách účastníků zadávacího řízení budou kontrolovány typy základních vozidel nasazené na jednotlivé spoje z hlediska toho, zda splňují požadavek na kapacitu“; jaký typ základního vozidla má vyplnit u spojů, jejichž průměrná obsazenost dle údajů zadavatele překračuje maximální stanovenou kapacitu vozidla, konkrétně vozidla typu maxi bus, označení B3.“

Odpověď:

Spoje, na kterých je uvedený průměrný počet cestujících přesahující maximálně stanovenou kapacitu vozidla, konkrétně vozidla typu maxi bus, označení B3, jsou spoje dojíždějící zpravidla do Plzně a uvedený průměrný počet cestujících získají až v oblasti s dojížděnkou do 15 minut, tedy tehdy, kdy dopravce smí podle odst. 133 návrhu smlouvy naplnit vozidlo na stanovenou maximální kapacitu dle technického průkazu. Dopravce tedy doplní v těchto případech kategorii vozidla s označením B3, tj. kategorie D maxi.

3)

Dotaz:

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

Dle přílohy č. 2 zadávací dokumentace Technické a provozní standardy (dále jen „příloha č. 2“), bodu 2.1 základní požadavky zadavatel požaduje, aby vozidla B1, B2 a B3 byla homologována pro maximální rychlost nejméně 90 km/hod.

Uchazeč považuje tento požadavek za velice nestandardní, jelikož autobusy jsou obvykle

homologovány pro maximální rychlost 80 km/hod. nebo 100 km/hod. Požadavek na homologaci pro maximální rychlost nejméně 90 km/hod. tak neodpovídá běžným parametrům produktů nacházejících se na relevantním trhu.

Zadavatel požaduje autobusy s nestandardním parametrem, uchazeč tak žádá o zdůvodnění tohoto nestandardního požadavku. Současně uchazeč žádá o sdělení, zda zadavatel přistoupí k úpravě technických podmínek takovým způsobem, aby požadavky na autobusy odpovídaly běžným podmínkám na relevantním trhu.

Běžná průměrná cestovní rychlost autobusu zdaleka nedosahuje hodnot 90 km/hod. a obvykle se pohybuje v rozmezí 40 – 60 km/hod. Z tohoto důvodu považujeme tento požadavek za nedůvodný.

Uchazeč žádá o přehodnocení situace, kdy zadavatel dle této podmínky požaduje homologaci pro maximální rychlost nejméně 90 km/hod., dle našich provozních zkušeností stačí převodovka homologovaná na 80 km/hod., což je standardní parametr u dodávaných autobusů v České Republice.“

Odpověď:

Maximální rychlost vozidel je stanovena na 90 km/h, což je maximální povolená rychlost na (krajských) pozemních komunikacích. Zadavatel tedy zcela logicky požaduje, aby dopravce nasadil vozidla, která jsou homologována pro provoz maximální povolenou rychlostí na předmětných pozemních komunikacích. Sám žadatel navíc uvádí, že vozidla „**jsou obvykle homologovány pro maximální rychlost 80 km/hod. nebo 100 km/hod**“, čímž sám deklaruje obvyklost takového požadavku. Zadavatel na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat.

4)

Dotaz:

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

Dle bodu 2.3.3 přílohy č. 2 Agregáty vozidla zadavatel požaduje, aby každé vozidlo bylo vybaveno automatickou převodovkou s retardérem.

Automatická převodovka však není s ohledem na předmět plnění spočívající v příměstské linkové dopravě vhodná. Tento požadavek zadavatele tak uchazeč považuje za neodůvodněný. Navíc při zástavbě automatické převodovky je maximální rychlost omezena na 80 km/hod. a vozidla s automatickou převodovkou mají také vyšší spotřebu.

Uchazeč proto žádá o vysvětlení, proč zadavatel připouští výhradně automatickou převodovku, a dále o vysvětlení, zda zadavatel zamýšlí připustit i manuální převodovku a v tomto smyslu změnit zadávací podmínky.“

Odpověď:

Zadavatel již opakovaně uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky.

5)

Dotaz:

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

Dle bodu 2.3.2 přílohy č. 2 Antikorozní ochrana zadavatel požaduje, aby vozidla B1, B2 a B3 měli antikorozní ochranu celého skeletu kataforézou, případně použitím materiálu nerez. Antikorozní ochrana celého skeletu (nerezové materiály nebo kataforéza), spolu s ochranným nátěrem musí mít zaručenou životnost min. 10 let na korozi.

Uchazeč uvádí, že požadavek na antikorozní ochranu provedenou konkrétním stanoveným způsobem (tj. kataforézou či nerez materiálem) je neodůvodněný a nepřiměřený, jelikož existuje více způsobů, jak zajistit požadovanou antikorozní ochranu se zaručenou životností min. 10 let. Zadavatel přitom požaduje tuto antikorozní ochranu pouze ve vztahu k jedné skupině vozidel. Má tento speciální požadavek na antikorozní ochranu specifický důvod?

Uchazeč žádá o vysvětlení, zda zadavatel připustí naplnění tohoto požadavku zadavatele jiným způsobem antikorozní ochrany, který bude zaručovat životnost min. 10 let a dodrží i ostatní požadované vlastnosti antikorozní ochrany?“

Odpověď:

Zadavatel již opakovaně uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky.

6)

Dotaz:

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

Dle bodu 2.3.4 přílohy č. 2 Skla zadavatel požaduje, aby vozidla měla dvojité zasklení, všechna okna byla plná, bez možnosti otevírání a skla tónovaná, u nichž je preferován index maximálně TL 35% a index TE maximálně 22%.

Uchazeč konstatuje, že uvedený požadavek je velmi nestandardní s ohledem na předmět plnění spočívající v příměstské linkové dopravě, přičemž v zeměpisných podmínkách České republiky

tento požadavek není opodstatněný. Dvojité zasklení značně zvyšuje hmotnost celého vozidla a tím se negativně projevuje ve zvýšení spotřeby vozidla. U dvojitého zasklení mají vozidla uchazeč hodnoty TL 56 % a TE 53 %, které jsou pro požadovanou linkovou dopravu v Plzeňském kraji vhodnější.

Uchazeč tak považuje požadavek za neodůvodněný a táže se zadavatele, zda zadavatel přistoupí k jeho odstranění či změně.

Zadavatel dle této podmínky pouze preferuje index maximálně TL 35% a index TE maximálně 22%. Uchazeč žádá o vysvětlení, zda tato formulace znamená, že podmínka indexu maximálně TL 35% a indexu TE maximálně 22% není obligatorní a dodavatel bude splňovat technické podmínky zadavatele i se skly s odlišnými (nižšími i vyššími) indexy tónování?

Uchazeč konstatuje, že otázka skel byla též předmětem předběžné tržní konzultace, v níž zadavatel uvedl, že bude požadovat dvojité zasklení a tónování skel indexem TL 35% a index TE 22%. Dle přílohy č. 9 zadávací dokumentace Zpráva o předběžných tržních konzultacích byla jednou z informací, které byly výsledkem předběžných tržních konzultací, také změna tónování skel. Nicméně k žádné změně tónování skel mezi technickými podmínkami uvedenými v předběžných tržních konzultacích a ve finální verzi technických podmínek nedošlo. Uchazeč žádá o vysvětlení, zda zadavatel odstraní tuto netransparentnost a upřesnění informace ohledně změny tónování skel dle předběžné tržní informace.“

Odpověď:

Zadavatel ve vztahu k požadavku na dvojité zasklení skel opakovaně uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky.

Zadavatel ve vztahu k požadavku na tónovaná skla uvádí, že v odst. 2.3.4 Technických a provozních standardů stanovuje, že skla vozidel musí být tónovaná. Z uvedeného tak vyplývá, že dodavatel je povinen nabídnout tónovaná skla vozidel.

K požadavku na tónovaná skla vozidel pak zadavatel dále v odst. 2.3.4 Technických a provozních standardů vyjadřuje výslovně preferenci na index, když uvádí „je preferován index maximálně TL 35% a index TE maximálně 22%“. V daném případě se tak jedná pouze o preferenci zadavatele, z čehož vyplývá, že dodavatel je oprávněn nabídnout i jiné hodnoty indexů.

7)

Dotaz:

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

Dle bodu 2.4 písm. b) přílohy č. 2 Klimatizace musí být všechna vozidla vybavena klimatizací a čidly pro snímání vnitřní a venkovní teploty. Vozidla kategorie B1 – B3 mají být vybavena plnohodnotnou automatickou kompresorovou celorozvodnou klimatizací, umožňující jak chlazení, tak topení v celoročních podmínkách s rozvodem vzduchu v kanálech po celé délce vozidla včetně

samostatně nastavitelné klimatizace řidiče. Vozidlo kategorie M1 má být vybaveno klimatizací s obdobnou funkcí. Informace z teplotních čidel klimatizace budou zasílány přes VŘJ na dispečink.

Uchazeč konstatuje, že uvedený požadavek na přenos informací z teplotních čidel přes VŘJ na dispečink není technicky proveditelný. Každý výrobce má svoje technické řešení klimatizace vozidla a není žádný jednotný protokol, který by definoval, jak se mají data z teplotních čidel zasílat. Na objektivní nemožnost splnění tohoto technického požadavku byl zadavatel již upozorněn v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. 3. Ponechání tohoto požadavku tak může v důsledku znamenat, že nebudou podány žádné nabídky splňující technické požadavky zadavatele.

Uchazeč tak žádá o vyjasnění, zda zadavatel na základě této informace přistoupí k odstranění tohoto požadavku, příp. k jeho změně z důvodu objektivní nemožnosti jeho splnění.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že stanovený požadavek považuje za splnitelný, a proto na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že informace o hodnotě teploty se zasílá do dispečinku zprávou č. 60. Zadavatel dále uvádí, že v zadávacích podmínkách veřejné zakázky nestanovil konkrétní podobu protokolu a je tedy na úvaze dodavatele, jaký konkrétní protokol v tomto případě pro splnění požadavku zadavatele zvolí.

8)

Dotaz:

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

Dle bodu 2.4 písm. i) přílohy č. 2 Interiér - podlaha, obložení, sedačky, bezpečnostní pásy zadavatel požaduje, aby sedadla byla v provedení pro třídu II, výška opěrky (od plochy sedáku) minimálně 680 mm, délka sedáku minimálně 400 mm, které jsou polstrované a mají sklopné opěrky rukou alespoň na straně do uličky. Sedadla dále musí být odolná proti promáčknutí nohami cestujícího sedícího na další řadě sedadel a zadní strana sedadel v plastovém (anti vandal) provedení, včetně držadla. Loketní opěrky do uličky musí být u všech sedadel.

Uchazeč konstatuje, že sedadla v požadovaných rozměrech jsou jedním z dodavatelů vyráběna s polstrovanými zády, ve kterém je zabudován kovový rám k ukotvení pásu. Toto provedení dle zkušeností dodavatele je odolné proti promáčknutí nohami v další řadě a jedná se i o anti vandal řešení díky kovovému rámu. Uchazeč pak dále sděluje, že plastové provedení zadní částí sedadel nezajišťuje ochranu před poškozením, naopak bývá častěji poškozena než čalouněné sedadlo, a tedy požadavek zadavatele v tomto smyslu vychází z nesprávného předpokladu.

Uchazeč žádá o vyjasnění, zda zadavatel tento nepřiměřený a nedůvodný požadavek odstraní, případně žádá o vyjasnění, resp. odůvodnění toho, proč řešení popsané jedním z dodavatelů neodpovídá potřebám zadavatele a v čem.“

Odpověď:

Zadavatel již opakovaně uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky.

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

Dle bodu 2.3.5 přílohy č. 2 budou vozidla provozována v horských podmínkách. Z toho důvodu je zadavatelem požadováno maximalizovat světlou výšku vozidla a v zimním období se požaduje použití pneumatik dle ECE R117 pro kategorii severe snow conditions.

Uchazeč zde musí konstatovat, že pokud vozidla budou provozována na území Plzeňského kraje, jak předpokládají zadávací podmínky, rozhodně nebudou provozována v horských podmínkách. S ohledem na podnebí a klimatické podmínky na tomto území by byly zcela dostačující běžné zimní pneumatiky obvykle využívané v jiných oblastech České republiky s obdobným charakterem podnebí.

Uchazeč proto žádá o vysvětlení, čím přesně zadavatel odůvodňuje tento nestandartní a výrazně nepřiměřený požadavek. Současně uchazeč žádá o vysvětlení, zda zadavatel přistoupí k odstranění tohoto požadavku, případně k jeho výraznému zmírnění, aby respektoval zásadu přiměřenosti.“

Odpověď:

Zadavatel již opakovaně uvádí, že na stanoveném požadavku trvá a nebude ho upravovat. Zadavatel uvádí, že vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení zadavatele, který zadávací podmínky veřejné zakázky stanovil tak, aby odpovídaly jeho potřebám a požadavkům na plnění veřejné zakázky.

PODPIS**Plzeňský kraj**

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát