



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

02.06.2023 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 2

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2024 - oblast č. 2

spisová značka zadavatele: **KVAD2402**

evíd. číslo veřejné zakázky: **Z2023-017156**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Kraj Vysočina

se sídlem: Žižkova 57, 587 33 Jihlava

IČO: 70890749

(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.

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

Helfertova 2040/13, 613 00 Brno–Černá Pole | Anglická 140/20, 120 00 Praha-Vinohrady

+420 541 211 528 | recepce@akfiala.cz | www.akfiala.cz

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Zadavatel stanovuje v příloze č. 11 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy VDV – oblast 1 – v části 3.9 požadavky na průměrné stáří vozidel a to tak, že nesmí v žádný okamžik přesáhnout 9 let, nebo pokud se uchazeč rozhodne poskytovat veřejnou službu novým vozovým parkem k zahájení plnění smlouvy, poté 11 let. Současně zadavatel v zadávací dokumentaci stanovuje jako hodnotící kritérium maximální garantované průměrné stáří vozového parku 7 let, které má váhu 10% a je hodnoceno pouze splněno x nesplněno.

Uchazeč se domnívá, že takto nastavené hodnotící kritérium maximálního garantovaného průměrného stáří vozového parku je diskriminační a netransparentní vůči zájemcům o veřejnou zakázku a nesplňuje požadavky dle § 116 zákona o zadávání veřejných zakázek. Dle předběžných propočtů splnění tohoto hodnotícího kritéria přinese uchazeči 10 bodů v hodnocení, což se rovná cca 4,50 Kč/km v hodnotícím kritériu nabídková cena, tzn. uchazeč, který by se nezavázal k dodržení maximálního garantovaného průměrného stáří vozového parku by musel podat nabídku o 4,50 Kč/km výhodnější než uchazeč, který se k tomuto zaváže. Současně rozdíl mezi průměrným stářím 9 let požadovaným po všech zájemcích o veřejnou zakázku a 7 let není z pohledu kvality poskytované služby natolik zásadní aby byl nepřiměřeně bonifikován při hodnocení nabídek.

Vzhledem k tomu, že jeden z majoritních dopravců v kraji Vysočina má provozní model obnovy vozového parku založený na pravidelné obnově vozového parku po cca 5 letech stáří jednotlivého autobusu, uchazeč se domnívá, že uvedeného hodnotící kritérium je v zadávací dokumentaci pouze za účelem ochrany a zvýhodnění tohoto uchazeče v této veřejné zakázce, čímž je porušena zásada rovného zacházení a nediskriminace ve vztahu k dodavatelům dle § 6 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek.

Uchazeč proto požaduje přepracování hodnotících kritérií tak, aby garantovala rovné zacházení se všemi uchazeči o veřejnou zakázku.“

Odpověď:

Zadavatel odmítá, že by stanovil hodnotící kritéria v rozporu se zákonem či se zásadou zákazu diskriminace a zásadou netransparentnosti. Zadavatel odmítá, že by stanovením hodnotících kritérií jakkoli zvýhodňoval kteréhokoli dopravce. Kterýkoli dopravce může toto hodnotící kritérium naplnit, jedná se pouze o jeho obchodní strategii. Kritéria hodnocení vyjadřují preference zadavatele a dodavatelům nepřísluší hodnotit, zda je určitý rozdíl kvality „natolik zásadní“ či nikoli či aby hodnotil „přiměřenost“ bonifikace. Pokud je dopravce toho názoru, že je pro něj výhodnější zavázat se k maximálnímu průměrnému stáří nejvýše 84 měsíců, nechť tak učiní. Pokud je dopravce toho názoru, že je pro něj naopak výhodnější toto kritérium nenaplnit

a nabídnout nižší cenu, tak se rozhodne tímto způsobem. Na výše uvedeném není nic nezákonného, diskriminačního (ani negativně ani pozitivně) ani netransparentního.

2)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, definice Dopravního roku

Uchazeči není zřejmý význam a výklad ustanovení definujícího dopravní rok, kdy zejména vzhledem k předpokládanému Zahájení provozu v září 2024, což povede ke zkrácení prvního a posledního dopravního roku. Jaké všechny důsledky ze zkrácení vyplývající ve smyslu definice Dopravního roku má zadavatel na mysli, když ve smlouvě je jediný význam Dopravního roku pro výpočet subdodávky?“

Odpověď:

Jedná se o obecnou a zavedenou formulaci, a protože dopředu nelze vždy všechny důsledky domyslet, je formulována takto obecně. Příkladem právě může být dopad do odst. 11.6 Návrhu smlouvy, který stanovuje povolenou míru poddodávek za Dopravní rok.

3)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, definice Nabídkové ceny

Uchazeč se táže, co znamená datum 1. 9. 2024 uvedené v definici a na co se váže? Textace celé věty je nesrozumitelná ve vztahu k vlastní smlouvě, když čl. 3.4 – 3.6 dojde k úpravě nabídkové ceny v prosinci 2023 s účinností od 1. 1. 2024, tj. před 1. 9. 2024.“

Odpověď:

Termín 1. 9. 2024 je předpokládané datum celostátní změny jízdních řádů v září 2024, tj. předpokládaný termín Zahájení provozu. Definice Nabídkové ceny pouze potvrzuje skutečnost uvedenou také dále v Návrhu smlouvy (odst. 3.3 a násl.), že k první indexaci dojde s účinností od 1. 1. 2024, tj. před zahájením provozu. Pokud by však došlo k uzavření smlouvy po 1. 1. 2024, tak by byla provedena indexace zpětně s účinností od 1. 1. 2024. Ani uzavření smlouvy po 1. 1. 2024 totiž nevylučuje, že by k Zahájení provozu došlo od změny jízdních řádů v září 2024 (byť by to vyžadovalo dohodu zadavatele s dopravcem).

4)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, definice Zahájení provozu

V definici je zjevná chyba, kdy v části týkající neuzavření smlouvy v termínu nejpozději do, je uvedeno datum 31.8.2023.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

5)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek 3.3.

Rozumí uchazeč vzorci pro indexaci ceny správně, že nabídková cena bude automaticky navýšena o 5% bez ohledu na jakékoliv další podmínky?“

Odpověď:

Dodavatel vzorci pro indexaci nerozumí správně. Vzorec obsažený v odst. 3.3 Návrhu smlouvy je následující:

$$C_{kmN} = 0,05 \times C_{km} + C_{kmIN} + C_{kmPN} + C_{kmMN}$$

Část vzorce $0,05 \times C_{km}$ označuje část ceny, která nepodléhá indexaci. Dle následujících ustanovení smlouvy by šel vzorec rozepsat takto:

$$C_{kmN} = (0,05 \times C_{km}) + (0,25 \times C_{km} \times CPI) + (0,3 \times C_{km} \times PHM) + (0,4 \times C_{km} \times MZD)$$

kde

C_{kmN} představuje Nabídkovou cenu za 1 km upravenou podle tohoto ustanovení. Nabídková cena za 1 km bude následně zaokrouhlena na 2 desetinná místa.

C_{km} představuje Nabídkovou cenu za 1 km uvedenou v Příloze č. 2 této Smlouvy.

CPI představuje koeficient změny, který se vypočítá jako podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 3 kalendářní měsíce předcházejícího kalendářního roku (říjen až prosinec) a 9 kalendářních měsíců kalendářního roku (leden až září) dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ (aritmetický průměr měsíčních údajů zaokrouhlený na jedno desetinné místo) a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného Objednatelem, který činí **133,6**.

PHM představuje koeficient změny, který se vypočítá jako podíl průměrné ceny motorové nafty za předcházející kalendářní čtvrtletí dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ (aritmetický průměr

měsíčních údajů zaokrouhlený na dvě desetinná místa) a výchozí referenční hodnoty výchozí referenční ceny motorové nafty stanovené Objednatelem, který činí **43,42 Kč/l** (vč. 21 % DPH).

MZD koeficient změny, který se vypočítá jako:

a) podíl průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví Doprava a skladování vypočtené jako aritmetický průměr průměrných mezd v odvětví Doprava a skladování za 3. kalendářní čtvrtletí předcházejícího kalendářního roku, za 4. kalendářní čtvrtletí předcházejícího kalendářního roku, za 1. kalendářní čtvrtletí kalendářního roku a za 2. kalendářní čtvrtletí kalendářního roku, dle hodnot vyhlášených ČSÚ, zaokrouhlený na celé Kč, a výchozí referenční výše měsíční hrubé nominální mzdy v ČR stanovené Objednatelem, který činí **36.346 Kč**;

b) podíl měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády platné a účinné od 1. dne následujícího kalendářního roku a výchozí referenční výše měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády stanovené Objednatelem, která činí **24.100 Kč**.

Jednotlivé koeficienty („0,05“, „0,25“, „0,3“, „0,4“) značí podíl jednotlivých indexů na jednotkové ceně (C_{km}). Jak je zřejmé ze vzorce, z 5 % není C_{km} (výchozí jednotková cena) indexována vůbec, z 25 % je C_{km} indexována inflací, z 30 % je C_{km} indexována pohonnými hmotami a ze 40 % je C_{km} indexována podle mezd, což dohromady dává součet 100 % C_{km} .

C_{km} tak naopak z 5 % nebude indexována vůbec a 5 % C_{km} zůstane po celou dobu trvání smlouvy v původní (výchozí) výši.

6)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek 3.10

V čl. 3.10 návrhu Smlouvy o veřejných službách je uvedeno, že „Pro výpočet aktuálního průměrného proběhu na Vozidlo bude vycházeno z minimálního počtu Vozidel, které je potřeba na zajištění jednotlivých Spojů dle Jízdního řádu za běžný pracovní den...“. Uchazeč se dotazuje, jak se bude stanovovat minimální počet Vozidel pro jednotlivý kalendářní rok a proč není použitý minimální počet vozidel stanovený pro oblast č. 1 v Technických a provozních standardech? Má počet stanovený v technických a provozních standardech závazný charakter? Uchazeč upozorňuje, že minimální počet Vozidel má zásadní vliv výpočet průměrného proběhu na Vozidlo a tedy na úpravu výše Nabídkové ceny dle čl. 3.7 a 3.8 Smlouvy o veřejných službách.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky. Základní roční proběh na vozidlo bude stanoven bez operativní a provozní zálohy.

7)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek 4.11

Uchazeč upozorňuje, že lhůta 10 pracovních dní na zavedení nově vyhlášeného Jiného tarifu dle uvedeného ustanovení je technicky nerealizovatelný, neboť úprava odbavovacího systému zabere mnohem více času. Vztahuje se uvedené ustanovení i na změny stávajícího tarifu nebo pouze na další tarif odlišný od stávajícího?“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky. Odst. 4.11 Návrhu smlouvy se dle svého textu vztahuje na vyhlášení Jiného tarifu včetně požadavku platnosti více tarifů ve vybraných relacích. Tarif VDV je řešen v odst. 10.1 Návrhu smlouvy.

8)

Dotaz:

„Ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách, článek 12.4

Skutečnost, že objednatel má možnost vypovědět smlouvu bez uvedení důvodu ve výpovědní lhůtě 2,5 roku vede k nepřiměřenému riziku na straně dopravce, kdy nejsou nijak chráněny jeho investice do vozového parku. V nejhorším případě se může stát, že uchazeč vyhraje veřejnou zakázku a uzavře smlouvu s objednatelem, ale protože nebude objednatelem preferovaným dopravcem, tento mu hned druhý den po zahájení provozu smlouvu vypoví, aby mohl soutěž znovu vypsat. Uvedené ustanovení v sobě tedy obsahuje značný korupční potenciál, kdy se dopravce bude snažit si udržet přízeň objednatele, resp. jeho politického vedení, tak aby mu nebyla smlouva vypovězena. Uchazeč tedy požaduje vypuštění tohoto ustanovení.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že citované ustanovení je vyrovnané pro obě smluvní strany. Zadavatel s ohledem na povinnost postupovat s péčí řádného hospodáře oprávnění smlouvu vypovědět bez důvodu ani využít nemůže, takže se jedná pouze o možnost, ke které by zadavatel přistoupil ve výjimečných případech. Obdobné ustanovení je obsaženo například ve smlouvách uzavíraných s dopravci v Jihomoravském kraji.

Zadavatel důrazně odmítá, že by postupoval tak, jak uvádí tazatel a odmítá jakékoliv úvahy o „preferovaných“ či „nepreferovaných“ dopravcích. Zadavatel postupuje a bude postupovat zcela korektně a v souladu s právními předpisy, které na zadavatele kladou vysoké nároky stran vynakládání veřejných prostředků a řádného odůvodňování jednotlivých kroků zadavatele, a to i v případě využití smluvního oprávnění, které by znamenalo ukončení smlouvy, tedy jednalo by

se o jakési krajní řešení například za situace, kdy by dopravce závažně a dlouhodobě porušoval své povinnosti.

Obdobnou „nejistotu“ má také zadavatel v případě, kdy by se dopravce rozhodl smlouvu z nějakého důvodu vypovědět. S ohledem na dlouhodobost smlouvy zadavatel považuje za vhodné, aby smlouva umožňovala také její předčasné ukončení, byť by se dle zadavatele jednalo až o krajní řešení.

Zadavatel proto trvá na zadávacích podmínkách.

9)

Dotaz:

„Ve vztahu k příloze č. 11 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy VDV – oblast 2

Uvedený dokument na straně 6 obsahuje Minimální počet vozidel a minimální počet vozidel operativní zálohy ve vztahu k oblasti Bystřicko a Velkomeziříčsko. Uchazeč proto žádá o opravu.“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

10)

Dotaz:

„Ve vztahu k příloze č. 11 zadávací dokumentace – Technické a provozní standardy VDV – oblast 2

Uvedený dokument stanovuje na straně 41 místo vyjetí operativní zálohy jako Bystřici nad Pernštejnem a Velké Meziříčí které ovšem spadají do oblasti 1. Opravu zadavatel požaduje i pro oblast 2 výchozí místo v oblasti 1 nebo se jedná o chybu?“

Odpověď:

Zadavatel upravil zadávací podmínky.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s **Vysvětlením, změnou nebo doplněním č. 1** zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **01_ZD**
- **05_ZD_Priloha_3_Návrh smlouvy**
- **07_NS_Priloha_2_NCDV**
- **09_TPS_Priloha_9_Obchodni mista - oblast 2-19_05_23**
- **10_TPS_Priloha_10_Souhrnny seznam zastavek - oblast 2-19_05_23**
- **19_ZD_Priloha_11_Technicke a provozni standardy VDV - oblast 2**
- **Nezavazny navrh obehu vozidel oblast 2 - Zdarsko - 19_05_23 (součást 06_NS_Priloha_1_Ramcove JR, Nezavazny navrh obehu vozidel)**

Zadavatel vyjma dokumentů **07_NS_Priloha_2_NCDV, 10_TPS_Priloha_10_Souhrnny seznam zastavek - oblast 2-19_05_23** a **Nezavazny navrh obehu vozidel oblast 2 - Zdarsko - 19_05_23 (součást 06_NS_Priloha_1_Ramcove JR, Nezavazny navrh obehu vozidel)** uveřejnil zbylé dokumenty ve formátu *.docx se zobrazenými revizemi změn, aby bylo zřejmé, jaké změny byly v dokumentech provedeny. Tyto dokumenty byly rovněž uveřejněny v čistopise.

PODPIS

Kraj Vysočina

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

Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)