

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE ZE DNE 20. 9. 2022

Zadavatel Středočeský kraj
Sídlem: Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5
IČO: 708 91 095
(pro účely vysvětlení „Zadavatel“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE: Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Sídlem: Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00
IČO: 283 60 125

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast oblast A7 – Velvarsko“, ev. č. VVZ: Z2022-028132 („Veřejná zakázka“).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 1

„V čl. XVII obou smluv na zajištění dopravní obslužnosti zadavatel stanovil povinnost odkupu vozidel. Tazatel upozorňuje na skutečnost, že v řadě případů zadavatel požaduje odkup vozidel na konci své životnosti (např. v oblasti A4, kde jsou mezi odkupovanými vozidly zařazeny 3 kloubové autobusy s očekávaným nájedem 655.000 km až 768.000 km). Z pohledu tazatele zůstatková hodnota těchto vozidel zjevně neodpovídá skutečné hodnotě vozidel, provozování vozidel po dobu jejich odepisování bude neúměrně nákladné a prakticky neproveditelné. Vozidla tak budou novým dopravcem odkoupena, ale dopravce je reálně bude muset nahradit jinými vozidly, neboť odkoupená vozidla jsou na konci životnosti. S ohledem na výše uvedené se tazatel dotazuje, zda zadavatel odstraní z povinnosti odkupu vozidla na konci jejich životnosti (zejména, nikoli však výlučně, výše uvedená vozidla v oblasti A4).“

Vysvětlení Zadavatele:

V případě odkupu vozidel pořízených ve druhé polovině trvání smlouvy se jedná o postup, který Zadavatel v souladu s platnou legislativou smluvně zakotvil se stávajícími dopravci (mj. i tazatelem), a to v souvislosti s požadavky na rozvoj integrovaného systému a prodloužení platnosti smluv do 30. 11. 2024. Tento krok byl Zadavatelem pečlivě zvažován tak, aby stávající dopravci veřejných služeb byli motivováni obnovovat vozový park a souvisejícím závazkem odkupu nezískali nevhodnou komerční výhodu (např. tím, že by jim objednatel uhradil odpisy vozidel v odlišném odpisovém plánu). Odkup vozidel pořízených ve druhé polovině trvání smlouvy byl tudíž nejrationálnější řešením ve vztahu k zajištění veřejných služeb v požadované kvalitě a za nejlepší cenu. Zároveň se jedná o postup předvídaný zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Zadavatel zdůrazňuje, že podmínky odkupu jsou pro všechny dodavatele shodné, transparentní, přičemž budoucí dopravci mají mj. možnost vyžádat si detailní dokumentaci k odkupovaným vozidlům (na základě uzavřené dohody NDA – viz čl. 3.1 dokumentace zadávacího řízení). Zadavatel závěrem připomíná, že povolené stáří vozového parku je stanoveno ve Standardech kvality PID v čl. 4.2.2 (příloha č. 10 Závazného návrhu smlouvy) s tím, že pro vozidla z odkupů je možno využít ještě dalších 7,5 roku, a to včetně vozidel s nejvyšším možným stářím. Dodavatel zároveň pro přípravu nabídky potřebuje připravit plán obnovy vozidel a na základě tohoto plánu kalkulovat odpisy, opravy a delší související položky. Zadavatel zdůrazňuje, že odkup je důležitou podmínkou zadání a tato podmínka nebude měněna.

Dotaz č. 2

„Jako přílohu č. 6 dokumentace zadávacího řízení zadavatel zahrnul Formulář pro zpracování nabídkové ceny. Tazatel je přesvědčen, že tento formulář je nadbytečně podrobný a matoucí pro dopravce ve vztahu k jeho vyplnění. Doplní zadavatel do zadávací dokumentace podrobné pokyny k vyplnění formuláře?“

V opačném případě je tazatel přesvědčen, že jednotliví dodavatelé vyplní formulář rozdílně, což může ve výsledku vést až k neporovnatelnosti nabídek.

Vysvětlení Zadavatele:

Příloha č. 6 dokumentace zadávacího řízení (Formulář pro zpracování nabídkové ceny) vychází z Přílohy č. 2 Výchozí finanční model Vyhlášky č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Uvedená vyhláška je základním právním předpisem, se kterým se relevantní dopravce běžně setkává a měl by s ním umět bez komplikací pracovat. Detailnější členění některých položek je jasně definováno a slouží k přesnější možnosti indexace. Zároveň lze upozornit, že Ministerstvo dopravy ČR zpracovalo metodiku výpočtu pro sestavení finančního modelu. Odkaz na tuto metodiku je uveden v řádku č. 51 uvedené přílohy (Formulář pro zpracování nabídkové ceny). Počínaje řádkem 49 jsou zároveň uvedeny nejdůležitější požadavky na sestavení nabídkové ceny (opět u každého požadovaného typu vozidla pro, který se nabídková cena vyplňuje). Zadavatel zároveň odkazuje na předchozí vysvětlení zadávací dokumentace, kde se vyjadřoval k některým aspektům vyplnění této přílohy, a to mj. s ohledem na požadavek odkupů vozidel. Zadavatel uzavírá, že kvalifikovaný a relevantní dopravce musí být schopen vyplnit tuto přílohu, která je z pohledu Zadavatele důležitou součástí nabídky.

Dotaz č. 3

„Jak tazatel uvedl v předchozím dotazu, považuje Formulář pro zpracování nabídkové ceny za značně matoucí pro dopravce ve vztahu k jeho vyplnění. Z tohoto důvodu tazatel žádá o zodpovězení následující dotazů ve vztahu k tomuto formuláři:

- 1) V tabulkách pro zpracování Nabídkové ceny NCDVi je dodavatelům umožněno nabídnout rozdílné ceny za 1 km pro Hlavní město Prahu a pro Středočeský kraj. Z pohledu tazatele by měl daný formulář fungovat tak, aby dodavatel nabídl celkovou cenu pro danou oblast dle jednotlivých položek, přičemž celková cena by se následně rozpočítala mezi oba zadavatele (podle počtu kilometrů). Upraví zadavatel v tomto smyslu Formulář pro zpracování nabídkové ceny?*
- 2) Jednou z položek pro zpracování Nabídkové ceny NCDVi je řádek č. 18 – Ostatní výkony. Tazatel žádá zadavatele o vysvětlení, jakým způsobem se údaj uvedený v této položce promítne do výpočtu NCDVi. Dále tazatel žádá zadavatele o sdělení, zda má tento údaj obsahovat i přejezdové kilometry z vzorových vozových jízdních řádů.*
- 3) V tabulkách pro zpracování Nabídkové ceny NCDVi je uveden mimo jiné sloupec F „pomocné údaje“. Tazatel žádá zadavatele o sdělení, jaké údaje má dodavatel v tomto sloupci vyplnit.*
- 4) Ve Formuláři pro zpracování nabídkové ceny je obsažena záložka „variabilní náklady“. Tazatel je ve vztahu k této záložce přesvědčen, že variabilní náklady na této záložce by měly být vypočteny automaticky. Upraví zadavatel Formulář pro zpracování nabídkové ceny tak, aby údaje v záložce variabilní náklady byly vypočítávány automaticky z ostatních údajů vyplněných dodavatelem v tomto formuláři?*
- 5) Ve Formuláři pro zpracování nabídkové ceny je obsažena záložka „mzdové náklady“. Tazatel je ve vztahu k této záložce přesvědčen, že údaje na této záložce (vyjma počtu řidičů/provozních zaměstnanců) nemají přímé propojení s výpočtem nabídkové ceny NCDVi a údaje uvedené na záložce „mzdové náklady“ tak nemusí přesně odpovídat údajům použitým pro výpočet nabídkové ceny NCDVi. Upraví zadavatel Formulář pro zpracování nabídkové ceny tak, aby byly údaje vyplňované dodavateli v záložce „mzdové náklady“ přímo propojeny s údaji použitými pro výpočet nabídkové ceny NCDVi?*
- 6) Ve Formuláři pro zpracování nabídkové ceny je obsažena záložka „plán obnovy vozidel“. Tazatel žádá zadavatele o sdělení, jaký údaj má dodavatel vyplnit do sloupce F – „zpočetná zůstatková cena“.*

Vysvětlení Zadavatele:

K jednotlivým dotazům uvádí Zadavatel následující.

- 1) Zadavatel opakovaně připomíná, že Příloha č. 6 dokumentace zadávacího řízení (Formulář pro zpracování nabídkové ceny) vychází z Vyhlášky č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Uvedená vyhláška je základním právním předpisem, se kterým se relevantní dopravce běžně setkává. Charakter poptávaných služeb může opravdu v některých případech vést k rozdílným nákladům na území HMP a SČK. Jedná se zejména o případy, kdy oblast obsahuje linky, které vedou kombinovaně na území HMP a SČK. Zadavatel přesto soutěží

a posuzuje nabídku jako jeden celek, dle předem stanovených a jasných kritérií. Ostatně, taktéž v současnosti se související smlouvy mezi dopravci a HMP a SČK cenově odlišují, přestože jsou objednávkou ve stejném standardu kvality.

- 2) Ostatní výkony jsou doplňkovým údajem. Jedná se o nájezdy na linku a zatažení vozidel po skončení výkonu linky, případně další režijní km (pro tyto účely dále jen společně „**režijní výkony**“), které dopravce při plnění veřejné služby generuje. Tyto režijní výkony nejsou hrazeny přímo, ale náklady z nich vzniklé dopravce do nabídkové ceny kalkuluje – jedná se o běžnou praxi od roku 1994. Dodavatel tento údaj uvádí proto, aby do ceny zahrnul všechny potřebné náklady. Platí rovněž, že dopravci budou hrazeny jen km dle závazného jízdního řádu postupem stanoveným dle Závazného návrhu smlouvy. Co se týče přejezdových kilometrů, tyto jsou ve vzorových jízdních řádech započteny do hrazených výkonů = referenčních výkonů oblastí. Tato informace je vyplývá z přílohy č. 1 Závazného návrhu smluv – v záložce „přívodní list“.
- 3) Pomocnými údaji jsou myšleny podíly objednávaných výkonů, které bude dopravce zajišťovat např. v dieselu nebo v CNG. Pokud bude dodavatel naceňovat pouze tato dvě pohonná média, stanoví si podíl výkonů v dieselu a podíl výkonů v CNG dle vozových jízdních řádů; dílčí výkony za naftový pohon budou uvedeny v řádku 1a (excel řádek 10 příslušného Formuláře pro zpracování nabídkové ceny) a za CNG v řádku 1b (excel řádek 11 příslušného Formuláře pro zpracování nabídkové ceny). Podrobnější pokyn k vyplnění těchto údajů je uveden pod (naceňovací) tabulkou, a to mj. v části: „*v buňkách F10,F11,F12,F13 doplňte podíl výkonů, který budete zajišťovat uvedeným druhem pohonů vozidel (proběhy stanovte dle vozových jízdních řádů v příloze č. 2), součet v buňce F9 musí souhlasit s referenčními dopravními výkony (...)*“.
- 4) Záložka „variabilní náklady“ se nemůže vyplnit automaticky, protože se jedná o detailní rozpis zbytkových variabilních nákladů z řádku 14 (excel řádek 32 příslušného Formuláře pro zpracování nabídkové ceny); podrobnější vysvětlení je opět uvedeno pod tabulkou (řádek 67 excel), kde je uvedeno, že „*vzhledem k tomu, že jednotlivé řádky tabulky obsahují náklady jak fixní, tak i variabilní, doplňte pouze do NCDDV zbytkové variabilní náklady ze smíšených položek/řádků a doplňte na list variabilní náklady jejich strukturu a hodnoty.*“
- 5) Zadavatel nebude uvedenou přílohu – Formulář pro zpracování nabídkové ceny – upravovat s ohledem na položku „mzdové náklady“. Zadavatel trvá na tom, že vyplnění této položky je běžnou praxí a z pohledu Zadavatele i zcela oprávněné.
- 6) Zadavatel pro vyloučení pochybností uvádí, že v daném případě se jedná o zjevnou chybu v psaní, přičemž správně nemá být slovo „*početná*“ ale „*započtená*“ zůstatková cena. S ohledem na uvedené tedy dodavatel vyplňuje započtenou zůstatkovou cenu pro dané vozidlo.

Dotaz č. 4

„Přílohou č. 6 smluv na zajištění dopravní obslužnosti jsou pravidla pro indexaci nabídkové ceny. Tazatel má ve vztahu k obsahu tohoto dokumentu následující dotazy:

- 1) *Mzdové náklady budou indexovány podle Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování“. Doplní zadavatel indexační vzorce pro úpravu mzdových nákladů i o zohlednění změny výše minimální zaručené mzdy řidičů tak, jak je to běžné u jiných zadavatelů obdobných veřejných zakázek (např. Jihomoravský kraj)?*
- 2) *Odpisy dlouhodobého majetku vozidla budou indexovány podle ceny autobusů uveřejněných Ministerstvem dopravy nebo objednatelem. Tazatel považuje tento postup za netransparentní, když je přesvědčen, že Ministerstvo dopravy nezveřejňuje ceny autobusů od roku 2019. Je tak předem jasné, že si zadavatel stanoví ceny autobusů sám a libovolně. Upraví zadavatel způsob odepisování této položky tak, aby byly transparentně uvedeny ceny jednotlivých typů vozidel za rok 2021, z nichž by následně vycházel při indexaci této položky (pokud by tyto údaje dodatečně nezveřejnilo Ministerstvo dopravy)?*

Vysvětlení Zadavatele:

K jednotlivým dotazům uvádí Zadavatel následující.

- 1) Zadavatel trvá na znění podmínek zadávací dokumentace a nepřistoupí k její úpravě. Zadavatelem stanovené výchozí podklady pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění vyšly z jeho vlastní zkušenosti, podle které je dlouhodobě nejrelevantnějším podkladem pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění v současné době

průměrná hrubá mzda podle odvětví – sekce CZ-NACE „H“ – Doprava a skladování. Zadavatel však za účelem zajištění udržitelnosti smluvního vztahu mezi ním a (budoucím) vybraným dodavatelem, jakožto i s ohledem na společensky odpovědné zadávání, zapracoval do Závazného návrhu smlouvy možnost nahradit tento podklad pro indexaci uvedených nákladových položek podkladem vhodnějším. Tento postup je upraven v čl. VII odst. 8 Závazného návrhu smlouvy.

- 2) Zadavatel má za to, že ceny jednotlivých typů vozidel PID jsou relevantním a transparentním podkladem pro indexaci, protože Zadavatel je oprávněn kontrolovat investice z veřejných prostředků u dopravců (odpisy, přiměřený zisk, finanční prostředky určené na obnovu vozidel) a údaje pochází přímo od dopravců PID. Vzhledem k tomu, že Zadavatel tyto investice sleduje a vztahují se přímo k vozidlům s výbavou ve Standardu PID, jsou podklady Zadavatele ze své podstaty přesnější než podklady Ministerstva dopravy ČR. Zadavatel dále konstatuje, že spolupracuje s Ministerstvem dopravy ČR na uveřejnění cen jednotlivých typů vozidel. Po zveřejnění údajů Ministerstva dopravy ČR, budou využívány tyto údaje.

Dotaz č. 5

„Ze zadávací dokumentace k veřejné zakázce vyplývá, že od 01.12.2024 nebude možné použít pro zajišťování dopravní obslužnosti v rámci plnění této veřejné zakázky vozidla kategorie M3/I (ve velkém technickém průkazu zapsané jako městské). Tazatel v této souvislosti žádá zadavatele o sdělení, zda lze od 01.12.2024 použít pro plnění této veřejné zakázky vozidla kategorie M3/I za předpokladu, že tato vozidla jsou v současné době používána pro zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu zadavatele, splňují Standardy kvality PID a jsou certifikované pro provoz v PID. Dále tazatel žádá o sdělení, zda se změní odpověď na předchozí otázku za předpokladu, že výše uvedená vozidla budou použita pro plnění veřejné zakázky v jiné provozní oblasti než v té, v níž jsou aktuálně používána.“

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel v první řadě uvádí, že tazatel v daném případě nesprávně interpretuje zadávací podmínky Veřejné zakázky, neboť ze zadávací dokumentace k Veřejné zakázce **nevyplyvá**, že by od 01.12.2024 nebylo možné využít k zajišťování dopravní obslužnosti v rámci plnění Veřejné zakázky vozidla kategorie M3/I.

V čl. I Závazného návrhu smlouvy je mj. uvedeno následující: **„Pokud by se na tuto Smlouvu povinně vztahoval zákon o podpoře nízkoe emisních vozidel, který provádí směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, nebo jiný právní předpis se stejnými účinky, je Dopravce povinen v případě, že by zařadil od Zahájení provozu této Smlouvy vozidla s Homologací „Městský“ (M3/trídy I nebo třídy A), současně zařadit v souladu s touto směrnicí ekologicky čistá vozidla, případně včetně vozidel s nulovými emisemi, tak aby byly naplněny podmínky stanovené touto směrnicí o podílu ekologicky čistých vozidel, nestanoví-li právní předpisy podmínky přísnější, a zahrnout je do kalkulace nabídkové ceny přímo“.**

Zadavatel byl při formulaci této „podmíněné“ smluvní podmínky veden snahou o jednotnost Závazného návrhu smlouvy. Jak Zadavatel uvedl jednoznačně již v čl. 5 dokumentace zadávacího řízení, jednotlivé oblasti jsou zadávány v samostatných zadávacích řízeních, přičemž Zadavatel předpokládá zahájení jednotlivých zadávacích řízení ve čtyřech etapách po cca deseti oblastech v každé etapě. Návrh zákona o podpoře nízkoe emisních vozidel, který implementuje Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel do českého právního řádu, v jeho současném znění stanovuje svou závaznost tak, že **se vztahuje na zadávací řízení zahájená po nabytí účinnosti tohoto zákona. Jelikož tento zákon před zahájením zadávacího řízení účinnosti nenabyl, tak se na zadávací řízení nevztahuje.** Jinak tomu může být v pozdějších etapách. Proto Zadavatel stanovil jednotné a zcela jednoznačné znění zadávacích podmínek, kterým toliko upozornil na skutečnost, že dodavatel, stejně jako Zadavatel, je vázán právními předpisy. **Předmětné ustanovení se však v tomto zadávacím řízení nepoužije.**

Zadavatel tedy v návaznosti na shora uvedený dotaz pro úplnost konstatuje, že od 01.12.2024 lze použít pro plnění Veřejné zakázky vozidla kategorie M3/I (bez ohledu na provozní oblast v níž jsou v současnosti tyto vozidla užívána) za předpokladu, že tato vozidla jsou v současné době používána pro zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Zadavatele, splňují Standardy kvality PID a jsou certifikované pro provoz v PID.

Za Zadavatele

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách
PID – oblast A7 – Velvarsko

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.,
osoba zmocněná zastupovat Zadavatele při výkonu zadavatelských činností