Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

23.1.2019 I Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 11

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:
Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje
Spisová značka zadavatele: **KHKAD1018**
Evid. číslo veřejné zakázky: **Z2018-037822**

(dále jen „***veřejná zakázka***“)

ZADAVATEL:
Královéhradecký kraj
se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové, Česká republika
IČO: 70889546

(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:

„V čl. 10.3.Metoda hodnocení nabídek v jednotlivých kritériích hodnocení je uvedeno:

Zadavatel stanovil v souladu s § 115 odst. 1 písm. b) ZZVZ metodu vyhodnocení Nabídek v jednotlivých kritériích hodnocení takto:

Pro vyhodnocení Nabídek bude použita bodovací metoda se stupnicí v rozsahu 0 až 100 bodů. Každé Nabídce bude přidělena bodová hodnota, která bude odrážet úspěšnost Nabídky v rámci příslušného kritéria hodnocení.

Pro číselně vyjádřitelné kritérium hodnocení, pro které má nejvýhodnější Nabídka nejnižší hodnotu kritéria, tj.:

- ***a. Celková nabídková cena,***
- ***b. Jednotková variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu***

získá hodnocená Nabídka bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty nejvýhodnější nabídky k hodnocené Nabídce.

Bodové hodnocení bude vypočteno podle vzorce:

$$\text{Počet bodů kritéria} = \frac{\text{hodnocená Nabídka}}{\text{Nabídka s nejvyšší hodnotou}} \times 100(\text{bodů})$$

K tomu dále uvedl:

"Bližší informace a pokyny pro kritérium hodnocení „Jednotková variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu“:

Jednotkovou variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu jsou dodavatelé povinni stanovit pro každou Část Veřejné zakázky, na kterou podávají Nabídku.

Jednotkovou variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu se rozumí cena označená jako „Jednotková variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu“ v Závazném nástroji na listu „5_Hodnotící kritéria“ v poli „K16“.

Požadavky na způsob a formu zpracování Jednotkové variabilní části ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu jsou uvedeny v Závazných pokynech (viz Příloha 6 Zadávací dokumentace)."

Variabilní cena dopravního výkonu je hodnota, o kterou bude Dopravci úhrada odměny za dopravní služby zvýšena při zvýšení objednávky na zajištění dopravní obslužnosti vyjádřené v km nebo naopak snížena při snížení. Uchazeč předpokládá, že hodnotící kritérium by mělo sloužit k posouzení výhodnosti nabídky pro Objednatele a použití tohoto kritéria k hodnocení nabídek nerozumí, protože tím stimuluje uchazeče, aby tuto část ceny dopravního výkonu nabídli co nejnižší. Může tak zakázku získat dopravce, který má sice nižší variabilní část nákladů, ale celková cena je vyšší.

Uchazeči o zakázku tak mohou ve snaze po získání co největšího počtu hodnotících bodů nacenit variabilní náklad velmi nízko, což se může velmi negativně projevit v budoucnu v případě, že by objednatel zvýšil objednávku. Problémy, které způsobuje nedofinancování veřejné dopravy jsou v současné době dobře známy z mnoha krajů celé České republiky.
Na druhé straně lze předpokládat, že v průběhu příštích 12 let (10 let zakázka + 2 roky do jejího zahájení) přijde ekonomický útlum (ne-li hospodářská krize). Kraje v takovém případě obvykle dohání chybějící peníze v rozpočtu škrty v jízdních řádech. Pak dojde ke snížení objednávky. Obsluha území se tím výrazně sníží, ale peněz se ušetří podstatně méně, než kolik by se ušetřilo, kdyby cena byla stanovena korektně.

Vzhledem k tomu, že zvolené hodnotící kritérium může způsobit nestabilitu systému v případě navyšování dopravního výkonu a zbytečně vyplácené prostředky z Krajského rozpočtu při snížení objednávky, není nám zřejmé, v čem spočívá výhodnost hodnotícího kritéria zvlášť, když uměle zvyšuje celkovou nabídkovou cenu za dopravní výkon. Jestliže např. bude úspěšný uchazeč, který z důvodu nabídky nízké části variabilní ceny dopravního výkonu zakázku získal, i když celková cena byla vyšší než konkurenčního uchazeče, pak se bude jednat o trvalé navýšení. V případě, že nebude docházet v průběhu plnění zakázky ke změnám, bude Zadavatel platit vyšší cenu po celou dobu plnění zakázky.

Dotaz:

1a) Konstrukce kritéria hodnotícího variabilní část nabídkové ceny nutí uchazeče snížit tuto hodnotu na minimální možnou. Jakým způsobem bude Zadavatel posuzovat reálnost nabídky?

1b) V čem spatřuje Zadavatel výhodnost nízké hodnoty variabilní části ceny dopravního výkonu, když dosažení nízké hodnoty může znamenat zdražení celé zakázky a případné snížení objednávky bude pro Zadavatele nevýhodné?“

Odpověď:

Zadavatel k dotazu uvádí, že v žádném případě nenutí dodavatele snižovat hodnotu variabilních nákladů na minimální možnou hodnotu. Zadavatel pouze preferuje nabídky s nižší hodnotou variabilních nákladů. V případě, že bude mít zadavatel pochybnosti o „reálnosti“ nabídkové ceny, bude postupovat v souladu se zákonem, zejm. § 113 zákona.

Zadavatel k dalšímu dotazu uvádí, že dodavatelem požadované není nezbytné pro zpracování nabídky a účast dodavatele v zadávacím řízení, přičemž zadavatel uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Nad rámec tohoto však zadavatel uvádí, že nižší hodnota variabilní části ceny dopravního výkonu je pro zadavatele výhodná právě při navyšování dopravního výkonu.

2)

Dotaz:

„Čl.4 .2 Smlouvy

"Časovou polohu a trasu Spojů uvedenou v návrhu Jízdního řádu pro každou Autobusovou linku zpracovává za účelem zajištění dopravní obslužnosti a časových návazností Spojů v Královéhradeckém kraji Objednatel. Objednatel se zavazuje předložit Dopravci přesné vymezení trasy Autobusových linek platné ke dni Zahájení provozu nejpozději do 4 měsíců před Zahájením provozu. Nejpozději do 1 měsíce po předložení vymezení Autobusových linek dle předchozí věty pak Objednatel sdělí Dopravci vymezení časových poloh a tras Spojů v Jízdním řádu platné pro tyto Autobusové linky. V případě, že by v důsledku postupu podle tohoto článku bylo potřeba změnit počet Základních vozidel nebo Cyklozařízení požadovaných Objednatelem pro příslušnou Výběrovou oblast oproti Referenčnímu počtu Základních vozidel nebo Referenčnímu počtu Cyklozařízení, předloží Objednatel Dopravci přesné vymezení Autobusových linek platné ke dni Zahájení provozu nejpozději do 7 měsíců před Zahájením provozu."

V Zadávací dokumentaci jsou uvedeny referenční hodnoty dopravní zakázky pro každou oblast. Pro výpočet jedné z nejdůležitějších nákladových položek, kterou jsou mzdy, je potřeba znát pracovní dobu řidičů, tj. dobu jízdy, bezpečnostních přestávek, čekání atd.) Zadávací dokumentace poskytuje tuto informaci zprostředkovaně, a to v podobě referenčních jízdních řádů a oběhů vozidel.

Shora uvedený článek Smlouvy počítá s tím, že Dopravci budou skutečné jízdní řády sděleny až před zahájením provozu.

Nelze odhadnout, jak nové dopravní zadání v podobě nových jízdních řádů ovlivní uvedenou nákladovou položku. Zatímco pro ostatní nákladové položky existuje vzorec pro přepočet na nový stav, u mezd chybí vliv změny jízdních řádů na cenu dopravního výkonu. Při změně jízdních řádů může dojít k zásadní změně vyjádřené dopravním výkonem v km na hodinu práce řidiče.

Potřebu úpravy aktualizace ceny dopravního výkonu v závislosti na zadané práci vztažené k hodinám dopravního výkonu podtrhuje článek Smlouvy 4.6, který Dopravci ukládá povinnost akceptovat změny časových poloh a tras Spojů v jízdních řádech. Tyto změny mohou vyvolat významné změny nákladů bez toho, aby se promítly do změny sjednané ceny dopravního výkonu. Tzn., že k aktualizaci spravedlivé ceny pouhý přepočet podle sjednané jednotkové ceny vzhledem k novému dopravnímu výkonu v km nestačí. (Např. zavedení nového páru spojů, mezi nimiž je několikahodinové čekání, může představovat náklad násobně převyšující částku, na kterou má podle této smlouvy dopravce nárok. Naopak zrušení pozdních odpoledních spojů může znamenat snížení čekacích dob řidičů i jejich počet bez snížení ceny za dopravu, pokud tyto spoje budou přeřazeny do jiných časů, např. do dopoledních sedel. Koncepce budoucí objednávky o jejíž podobě rozhodne Zadavatel bez možnosti jakékoli korekce ze strany Dopravce tak může Dopravce velmi poškodit nebo také zvýhodnit.)

Požadavek na zajištění dopravní služby nelze bez údaje o časové náročnosti služby s dostatečnou přesností nacenit. Změna požadavku na zajištění dopravní služby nemůže být vyjádřena pouze dopravním výkonem v km nebo změnou kategorie vozidla, ale také časovou náročností v podobě požadovaného výkonu v hodinách. (Mzdy jsou nejvyšší nákladovou položkou a jejich změny ovlivní změnu celkové ceny nejvíce.) Prostor pro zahrnutí možných rizik z těchto změn pravidla zadávacího řízení neumožňují vzhledem k „zastropované“ celkové nabídkové ceně.

Dotaz:
Jaká je rozvojová koncepce veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji v oblasti tvorby jízdních řádů? Předpokládá Zadavatel další rozšiřování dopravy v pozdních večerních hodinách, o sobotách, nedělích svátcích? Vzhledem k tomu, že Smlouva je navržena na období 10 let, je obtížné zahrnout do nabídkové ceny dopravního výkonu všechny varianty možných řešení. Proto navrhujeme doplnit vzorec pro aktualizaci ceny dopravního výkonu o údaj popisující časovou náročnost objednané dopravní služby.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že s ohledem na měnící se požadavky samosprávy a cestující veřejnosti není z logiky věci možné přesně predikovat vývoj v nadcházejících 10 letech. Jelikož se ve veřejné hromadné dopravě mění poptávka po přepravě v čase, lze logicky očekávat, že v průběhu plnění smlouvy dojde ke změnám oběhů, změnám jízdních řádů a vzniku nových linek a spojů či naopak zániku některých stávajících linek a spojů v případě změny v přepravní poptávce.

Zadavatel v odst. 4.6. zadávací dokumentace a v čl. 5.3 a následujících návrhu smlouvy jednoznačně stanovil možnou variabilitu změny rozsahu výkonu směrem nahoru i dolů, tj. zvýšení i snížení rozsahu výkonu, přičemž stejně tak stanovil také podmínky, za jejichž splnění k těmto změnám rozsahu může dojít.

Zadavatel v této souvislosti dále odkazuje na odst. 4.1 zadávací dokumentace, v němž pro vyloučení jakýchkoliv pochybností o předmětu veřejné zakázky jednoznačně uvedl, že předmětem plnění veřejné zakázky je služba v podobě dopravního výkonu určeného určitým počtem kilometrů a určitým územím specifikovaným v čl. 4 zadávací dokumentace, ve kterém je garantován začátek a konec oběhů vozidel dle přílohy zadávací dokumentace (viz příloha č. 10 zadávací dokumentace). Předmětem veřejné zakázky tedy nejsou skupiny konkrétně vymezených spojů a autobusových linek. Zadavatel požaduje od dodavatelů poskytnutí určité kapacity, s níž bude následně zadavatel za podmínek stanovených ve smlouvě nakládat. U takto poptávaného dopravního výkonu následně zadavatel určí způsob, jakým bude využit, a tímto bude zajištěna dostatečná flexibilita při organizování veřejné linkové dopravy v Královéhradeckém kraji.

Zadavatel na stanovených zadávacích podmínkách trvá, považuje je za jednoznačné, zpracované v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení a nebude je upravovat.

PODPIS

Mgr. Jan Tejkal

Digitálně podepsal Mgr. Jan Tejkal
Datum: 2019.01.23 19:38:27 +01'00'

Královéhradecký kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát