

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 3

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec
Předmět veřejné zakázky:	Služby
Dle předpokládané hodnoty:	Nadlimitní veřejná zakázka
Druh zadávacího řízení:	Užší řízení
Název zadavatele:	statutární město Třinec
Sídlo zadavatele:	Jablunkovská 160, 739 61 Třinec
IČO zadavatele:	00297313
Právní forma zadavatele:	801 - Obec
Zastoupen:	RNDr. Věra Palkovská, primátorka
Adresa profilu zadavatele:	https://zakazky.trinecko.cz/

V souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“), sděluje zadavatel všem dodavatelům vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace takto:

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 1:

Dotaz:

V odpovědi na dotaz uchazeče ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 ze dne 23.9.2020 zadavatel mění ZD následovně: Zadavatel upravuje „Smlouvu o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třince“ v bodě 6.1.5., a to takto - větu „Stáří každého jednotlivého Používaného vozidla (včetně zálohových vozidel) nepřesáhne u elektrobusů 7,5 let, u naftových motorů 11 let, přičemž další podmínky jsou stanoveny v Příloze č. 20.“ nahrazuje věta „Maximální stáří každého jednotlivého Používaného vozidla (včetně zálohových vozidel) nepřesáhne u elektrobusů 15 let, u naftových motorů 11 let, přičemž další podmínky jsou stanoveny v Příloze č. 20.“

Dotaz

Uchazeč má za to, že upravené stáří každého jednotlivého používaného vozidla u elektrobusů na 15 let zvyhodňuje stávajícího dopravce, a tak vytváří nerovné podmínky mezi uchazeči. Úprava maximálního stáří elektrobusů je výhodná pro stávajícího dopravce, který nemusí pořizovat nové elektrobusy a může k plnění veřejné zakázky v celé její délce použít stávající elektrobusy.

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

Stávající dopravce již příslušnými elektrobusey MHD Třinec zajišťuje a jejich pořizovací náklady již má z větší části uhrazeny z předchozího plnění zakázky, přičemž tyto elektrobusey byly navíc pořízeny s dotační podporou 85%. Při odepisování zbylé 15% pořizovací částky, tak bude mít stávající dopravce již 5 let (polovinu) takto uhrazených nákladů. Pro deset let nové zakázky tak činí náklad na odpisy vozidel pouze 7,5% jejich pořizovací ceny. Přičemž jakýkoliv jiný uchazeč musí elektrobusey pořídit nové za plnou cenu. Jiný uchazeč ani nemůže využít například dotačního titulu na pořízení elektrobusek, neboť taková dotace je podmíněna smluvním závazkem veřejné služby (který je ale teprve soutěžen).

Přibližné promítnutí rozdílů odpisových nákladů v závislosti na délce trvání zakázky uvádíme v následujícím modelovém příkladu:

<i>Minimální potřebný počet elektrobusek</i>	10
<i>Běžná délka odpisů</i>	10 let
<i>Pořizovací cena elektrobusek dle požadované specifikace (cca)</i>	13 500 000 Kč

<i>Příklad výpočtu rozdílu Nový vs. Stávající dopravce</i>	<i>vzorec</i>	<i>částka</i>
<i>přibližná zůstatková cena elektrobusek po 5 letech, při odečtu přidělené dotace</i>	$(13\,500\,000 \cdot 0,15) / 2$	1 012 500 Kč
<i>cena odpisu na rok (1 stávající elektrobusek)</i>	$(1\,012\,500 / 10)$	101 250 Kč
<i>cena na km</i>	$(101\,250 \text{ Kč} / 1\,141\,696 \text{ km})$	0,089 Kč
<i>cena na km při 10 elektrobusech</i>	$(0,089 \text{ Kč} \cdot 10 \text{ elektrobusek})$	0,887 Kč

<i>cena odpisu na rok /1 nový elektrobusek</i>	$(13\,500\,000 / 10)$	1 350 000 Kč
<i>cena na km</i>	$(1\,350\,000 \text{ Kč} / 1\,141\,696 \text{ km})$	1,182 Kč
<i>cena na km při 10 elektrobusech</i>	$(1,182 \text{ Kč} \cdot 10 \text{ elektrobusek})$	11,825 Kč

<i>Zvýhodněný rozdíl v nákladové jednotce na kilometr Starý vs. Nový dopravce</i>	$(0,887 - 11,825 \text{ Kč})$	- 10,938 Kč
<i>Zvýhodněný rozdíl v Kč za rok Starý vs. Nový dopravce</i>	$(10,938 \text{ Kč} \cdot 1\,141\,696 \text{ km})$	-12 487 500,000 Kč

Dle této modelové situace je zřejmé, že stávající dopravce může být zvýhodněn v celkové ceně zakázky cca až o 124 875 000 Kč

Výše uvedeným postupem zadavatele jednoznačně dochází ke zvýhodňování stávajícího dopravce, a tudíž k porušení § 6 odst. 2 (zákaz diskriminace) a § 36 odst. 1 ZZVZ, dle kterého „zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže“.

Zadavatel je povinen při formulaci technických podmínek dodržovat zásady nediskriminace, nesmí vymezením technických podmínek zvýhodnit některé dodavatele či jakýmkoliv způsobem bránit hospodářské soutěži.

Uchazeč navrhuje, aby zadavatel sjednotil požadavek na průměrné stáří pro obě vozidlové kategorie, tedy elektrobusy a autobusy s naftovými motory například na 7,5 let, případně stanovil maximální stáří pro obě vozidlové kategorie, tedy elektrobusy a autobusy s naftovými motory shodně na 11 let. Uchazeči není zřejmé, z jakých technických či provozních důvodů zadavatel rozděluje maximální stáří používaných vozidel na elektrobusy a naftové autobusy. Tímto krokem však zaručí zajištění dopravy moderním vozovým parkem a zároveň sníží případné zvýhodnění stávajícího dopravce a přiblíží se rovným podmínkám soutěže.

Odpověď na dotaz:

Zadavatel předně konstatuje, že si je vědom svých povinností stanovit zadávací podmínky mimo jiné v souladu s § 6 a 36 ZZVZ (a samozřejmě dalšími příslušnými ustanoveními). Současně je však zadavatel povinen postupovat v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, a nakládat s majetkem (včetně financí) účelně a hospodárně. Obdobně lze vyjít i ze zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně pak definice hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti jsou definovány v § 2 citovaného zákona, kdy platí, že se rozumí:

- hospodárností takové použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů,*
- efektivností takové použití veřejných prostředků, kterým se dosáhne nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů ve srovnání s objemem prostředků vynaložených na jejich plnění,*
- účelností takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů.*

S ohledem na současný nejasný vývoj veřejných financí a očekávaný pokles příjmů veřejných subjektů, zadavatele nevyjímaje, je zadavatel nucen vzít v úvahu i tuto situaci. Je zřejmé, že by pro zadavatele bylo neoptimálnější uzavřít smlouvu s provozovatelem, který bude pro plnění závazku používat výhradně nově pořízená vozidla (v ideálním případě). Takový model by byl čistě teoreticky také možný, nicméně by pro zadavatele znamenal neúměrné navýšení ceny plnění závazku. Zadavatel je tak nucen (v rámci trvalé udržitelnosti) poskytovat občanům určitý standard služeb, ale vždy prioritně s ohledem na efektivní správu financí města.

Jinými slovy zadavatel je povinen při dodržení výše uvedených předpisů hledat takové nastavení podmínek, které zajistí co nejkvalitnější plnění smlouvy při vynaložení přijatelných nákladů. Zadavatel je přesvědčen, že takto zadávací podmínky nastavil. Také není možné konstatovat, že stávající dodavatel je v rozporu se zásadou zákazu diskriminace jakkoli zvýhodněn. Toto tvrzení by bylo přijatelné pouze za situace, kdy by na relevantním trhu neexistoval žádný jiný dopravce, který by disponoval uvedeným vozovým parkem. Toto tvrzení se však nezakládá na pravdě. Současně je nezbytné zmínit, že závazek bude plněn od 1. 1. 2022, potencionální provozovatel tak bude mít dostatečný časový prostor zajistit financování

Vysvětlení zadávací dokumentace – „Zajištění dopravní obslužnosti městskou autobusovou dopravou na území statutárního města Třinec“

vozového parku prostřednictvím dotačních prostředků ještě před zahájením samotného plnění závazku.

Zadavatel se nedomnívá, že by podmínkou „Maximální stáří každého jednotlivého Používaného vozidla (včetně zálohových vozidel) nepřesáhne u elektrobusů 15 let, u naftových motorů 11 let, přičemž další podmínky jsou stanoveny v Příloze č. 20.“ omezoval hospodářskou soutěž. Rovněž tak je přesvědčen, že výše uvedeným postupem nedochází ke zvýhodnění (či naopak ke znevýhodnění) některého z potencionálních účastníků a zároveň je přesvědčen, že dodržuje zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.

Zadavatel tak trvá na stanovených zadávacích podmínkách a nebude je v kontextu výše uvedeného dotazu měnit.

V Brně dne 14. 10. 2020

Za statutární město Třinec
PMA tender s.r.o., smluvní zástupce zadavatele
JUDr. Michal Šilhánek