



|                   |                                       |
|-------------------|---------------------------------------|
| Název zadavatele: | Karlovarský kraj                      |
| Sídlo:            | Závodní 353/88<br>360 06 Karlovy Vary |
| IČO:              | 708 91 168                            |
| Vyřizuje:         | Dominika Horká                        |

V Praze dne 12. 7. 2021

#### **Vysvětlení, doplnění, změna zadávací dokumentace č. 4**

v souladu s § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) veřejné zakázky

#### **Nákup CNG autobusů pro Karlovarský kraj (dále jen „Veřejná zakázka“)**

identifikátor zakázky (systémové číslo VZ): **P21V00000430**

evidenční číslo ve VVZ: **Z2021-020615**

Zadavatel dne 2. 7. 2021 obdržel celkem tři žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace k Veřejné zakázce s níže uvedeným zněním. Zadavatel na jednotlivé dotazy v souladu s § 98 poskytuje ke každému dotazu své vysvětlení.

#### **Dotaz č. 1:**

V rámci zadávací dokumentace na shora uvedenou veřejnou zakázku jsme nenarazili na požadavek k implementaci HW zařízení pro zajištění C-ITS komunikace – V2X řešení, tj. evropského komunikačního standardu (vozidlo – vozidlo, vozidlo – infrastruktura – vozidlo), který vede k významnému zvýšení bezpečnosti veřejné dopravy a přepravovaných cestujících. Pro všechny obce a kraje, které připravují nebo plánují výběrová řízení pro pořízení dopravních prostředků pro zajištění veřejné dopravy, či budou provádět opravy nebo update infrastruktury města, zejména pak křižovatek, je doporučeno, aby příslušné zadávací dokumentace obsahovaly požadavky na C-ITS technologie v konkrétní specifikaci dle realizované zakázky.

V rámci uvedené veřejné zakázky jsme bohužel neidentifikovali jakýkoliv požadavek na vybavení autobusů standardizovanou a certifikovanou C-ITS jednotkou, která by byla připravena pracovat v rámci standardů C-ITS systémů, které města, kraje a stát budují a rozvíjejí.

**Dotaz:** skutečně zadavatel nepožaduje, aby dopravní prostředky dodané na základě této veřejné zakázky nebyly vybaveny standardizovanou a certifikovanou C-ITS komunikační jednotkou?



**Odpověď zadavatele:**

Zadavatel ve vztahu k dotazu dodavatele uvádí, že implementace standardizované a certifikované C-ITS komunikační jednotky pro V2X řešení není pro nákup CNG autobusů pro Karlovarský kraj požadována, neboť přínosy řešení pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy nemohou vzhledem k charakteru plánovaného území nasazení vozidel, jeho venkovskému charakteru, absenci velkých měst a dopravně přetížených úseků a očekávanému minimálnímu vybavení infrastruktury v době životnosti autobusů vyvážit zvýšení pořizovacích nákladů vozidel.

**Dotaz č. 2**

Současně si vás tímto dovoluujeme požádat o prodloužení termínu pro odevzdání nabídek. Důvodem je omezené fungování nejen poddodavatelských společností a dodavatel není schopen zpracovat nabídkovou dokumentaci na uvedenou veřejnou zakázku v odpovídající kvalitě v požadovaném termínu pro podání nabídek, tj. do 19.7.2021. Dovolujeme si tímto požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek min. o 3 týdny, tj. do 9.8.2021.

**Odpověď zadavatele:**

Zadavatel v současné době nepřistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek, přičemž na základě předchozího vysvětlení zadávací dokumentace došlo k prodloužení lhůty pro podání nabídek do 28. 7. 2021.

**Dotaz č. 3**

Zadavatel v Příloze č. 1b Technická specifikace středních autobusů definuje mimo jiné následující (vzájemně související) technické parametry:

- v bodě 2.1.1 celková délka vozidla je nejvíce 11 m,
- v bodě 2.1.2 maximální provozní hmotnost vozidla je 10 500 kg,
- v bodě 2.1.5 vnější obrysový poloměr zatáčení je nejvíce 10,5 m,
- v bodě 2.2.3 Výkon motoru je nejméně 130 kW a nejvíce 220 kW.

Uchazeč má za to, že zadavatel stanovil konkrétní technické požadavky na autobusy v rozporu se zásadou přiměřenosti, když nedůvodně formuluje detailní technické požadavky tak, aby eliminoval potenciální uchazeče. Takto se formulace technických požadavků stává prostředkem skryté diskriminace, v důsledku čehož někteří z potenciálních uchazečů mají bez rozumných ekonomických důvodů znemožněnu účast v tomto zadávacím řízení, byť by předmět veřejné zakázky mohli realizovat.

Uchazeč má zájem o účast v tomto zadávacím řízení. Uchazeč proto žádá zadavatele o změnu specifikace, resp. o vysvětlení, tak, aby byly odstraněny technické požadavky, který bez odpovídajícího důvodu do tohoto zadávacího řízení vnáší prvek skryté diskriminace.



Uchazeč si je vědom toho, že z podstaty věci prakticky každá zadávací podmínka vytváří překážku hospodářské soutěže. Nedovolenou překážku hospodářské soutěže však představuje ve smyslu § 36 odst. 1 ZZVZ podmínka, která vytváří překážku hospodářské soutěže bezdůvodně, tj. jde o podmínku, u níž zadavatel nemůže logicky zdůvodnit, proč ji stanovil. Uchazeč je přesvědčen, že zadavatelem stanovená limitace délky vozidla, které zadavatel v zadávací dokumentaci označuje jako střední, na 11 metrů není logicky zdůvodnitelná. A tedy nejsou zdůvodnitelné ani další shora uvedené technické podmínky vyplývající z délky vozidla (tj. maximální provozní hmotnost vozidla, vnější obrysový poloměr zatáčení a nejvyšší přípustný výkon motoru).

Lze předeslat, že obecně jsou jako vozidla střední velikosti chápána vozidla mající délku 12 - 13 metrů. Již samotné vymezení vozidel o délce max. 11 metrů jakožto *střední autobus* je zavádějící.

Pro zadavatele nepřináší (i s ohledem na množství vozidel, které zadavatel v tomto zadávacím řízení poptává o rozměru do 8,5 metru) žádný podstatný rozdíl to, zda mu budou dodána vozidla o rozměru cca. 12 metrů, když právě tento rozměr je v kategorii středních autobusů nejběžnější nebo zda mu budou dodána vozidla o metr kratší.

Například nemůže dojít prakticky k žádné zhoršené provozní manipulaci s vozidlem majícím délku cca. 12 metrů oproti v zadávací dokumentaci požadovanému vozidlu o délce 11 metrů, když zadavatel ohledně klíčového parametru *vnější obrysový poloměr zatáčení* připouští maximální hodnotu 10,5 metru, přičemž hodnota dosažená vozidlem, které může dodat uchazeč, a které má délku 12,05 metru, činí 10,72 metrů (tedy odlišnost oproti parametru specifikovanému zadavatelem, který vycházel z délky vozidla max. 11 metrů, představuje pouhých 2,2 %, což je rozdíl, který v praxi nemá žádný význam, resp. nepůsobuje žádné problémy při manipulaci s vozidlem).

Stejně tak se pro zadavatele nijak nezmění význam a hodnota plnění v důsledku toho, že hmotnost vozidla o délce 12 metrů je pochopitelně o něco větší než hmotnost o metr kratšího vozidla a i maximální výkon motoru je v relaci s vyšší délkou vozidla. Ostatně i s ohledem na skutečnost, že hodnotícím kritériem o váze 15 % je spotřeba pohonných hmot, je uchazeč přesvědčen, že to, jakým způsobem se hmotnost vozidla a výkon motoru projeví v reálném provozu, tj. mimo jiné ve spotřebě pohonných hmot, má být předmětem soutěže uchazečů (v kritériu, které předmětná zadávací dokumentace stanoví, tj. spotřeba pohonných hmot). Uchazeč je přesvědčen, že vozidla, která může dodat (byť v délce cca. 12 metrů) nebudou mít vyšší spotřebu, než jakou uvede uchazeč, který bude způsobilý vozidla o délce do 11 metrů dodat (o omezení soutěže v důsledku velmi limitovaného počtu takových uchazečů viz další části této žádosti). Bylo by tedy velmi nešťastné a pro zadavatele nevýhodné, pokud by stanovením objektivně nezdůvodnitelného technického parametru zcela vyloučil některé potenciální uchazeče z možnosti podat nabídku. Obzvláště, když si zadavatel zahrnutím spotřeby jakožto hodnotícího kritéria zajistil, že uchazeči jsou motivováni k realizaci technických řešení směřujících k tomu, aby bez ohledu na pochopitelné a zcela běžné rozdíly v dílčích parametrech vozidel, byl respektován klíčový zájem zadavatele, tj. co nejnížší náklady spojené s provozem. Proto by nedávalo smysl, aby zadavatel současně stanovením objektivně nezdůvodnitelných technických parametrů soutěž uchazečů zcela eliminoval.



Uchazeč podává tuto žádost o vysvětlení zadávací dokumentace ve smyslu § 98 ZZVZ i s ohledem na skutečnost, že ohledně stanovení parametru maximální délky vozidla jakožto diskriminačního prvku již existuje níže popsaná rozhodující praxe ÚOHS (v posuzovaném zadávacím řízení šlo o trolejbus). V zájmu zachování právní jistoty zadavatele i uchazečů a v zájmu minimalizace zbytečných nákladů v souvislosti se zadávacím řízením tedy uchazeč věří, že zadavatel vyjasní zadávací podmínky již na základě této žádosti (případně tak může učinit prostřednictvím vysvětlení poskytnutého z vlastní iniciativy ve smyslu § 98 odst. 1 ZZVZ či postupem dle § 99 ZZVZ). Taková je ostatně i běžná praxe v řadě zadávacích řízení.

V zadávacím řízení posuzovaném ÚOHS („Dodávka 9 ks parciálních trolejbusů“) stanovil zadavatel Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. požadavek na maximální délku trolejbusu 18,5 metru. Ačkoliv byl zadavatel formou žádosti o vysvětlení požádán jedním z potenciálních uchazečů o úpravu požadovaných parametru délky kloubového vozidla (resp. o akceptování odlišné délky nelišící se nijak významně od maximální délky stanovené v zadávací dokumentaci), zadavatel tento parametr nezměnil. ÚOHS následně v rozhodnutí č.j. ÚOHS-S0117/2018/VZ-14887/2018/533/PŠo, kterým zadávací řízení zrušil, dospěl k závěru, že zadavatel stanovení maximální hranice délky karoserie dostatečně neodůvodnil objektivními skutečnostmi, čímž vytvořil bezdůvodné překážky hospodářské soutěže a porušil tak zásadu zákazu diskriminace. Následně zadavatel vyhlásil řízení nové („Dodávka 9 ks parciálních trolejbusů II“), ve kterém již diskriminující technický požadavek na délku trolejbusů nestanovil.

Pro účely tohoto zadávacího řízení lze poukázat na to, že v rámci zadávacího řízení, které ÚOHS shledal nezákonným, zadavatel jakožto klíčový argument, proč trvá na požadavku max. délky trolejbusu 18,5 metrů (v reakci na žádost uchazeče o vysvětlení zadávací dokumentace) uváděl, že dosud užívá trolejbusy o délce 17,72 m, 18,00 m a 18,50 m a pořízení trolejbusů delších než dosud užívaných by znamenalo významné provozní problémy s ohledem na potřebu dodatečného prostoru a zvýšené náklady spojené s údržbou delšího (většího) trolejbusu.

Tento argument zadavatele nepovažoval ÚOHS (a to ani ve spojení s dalšími argumenty) za dostatečný pro závěr, že stanovení tohoto technického parametru je odůvodněno objektivní skutečností. Nicméně s ohledem na skutkové okolnosti tohoto zadávacího řízení považuje uchazeč za nezbytné zdůraznit, že je mu známo, že aktuálně jsou v Karlovarském kraji běžně provozována vozidla o délce cca 12 metrů, což je nejrozšířenější kategorie autobusů nabízená většinou výrobci a používaná většinou dopravci. Tedy budoucí dodávky vozidel v délce cca. 12 metrů by nepředstavovaly žádnou významnou změnu. Zadavatel ve *Vysvětlení, doplnění, změně zadávací dokumentace č. 2* avizoval, že zamýšlí v rámci záměru směřujícího k zajištění dopravní obslužnosti na území Karlovarského kraje pořídit vlastní autobusy, které bude následně provozovat třetí osoba. Zadavatel samotný tedy v této fázi nemůže předpokládat, že by snad taková třetí osoba pocítovala pro provoz autobusů jako významný problém to, že přibližně třetina z poskytnutých autobusů bude mít rozměr nikoliv 11 metrů, ale 12 metrů. Naopak lze předpokládat, že tato třetí osoba bude vycházet z toho, že jí bude poskytnut určitý počet vozidel střední velikosti, tj. v obecném chápání vozidel o délce 12 až 13 metrů a při organizaci provozu tuto



skutečnost zohlední. Rozhodně tedy v souvislosti s plánovaným provozem autobusů třetí osobou nevzniká zadavateli žádný důvod, pro který by prostřednictvím parametru délky vozidla měl omezovat cenovou soutěž, diskriminovat potenciální uchazeče a proč by se v konečném důsledku měl vystavovat do situace, že bude nucen uhradit za dodávku vyšší částku, než jaké by dosáhl při zadávacím řízení, kterého by se mohl účastnit co nejvyšší počet účastníků nelimitovaný stanovenou délkou vozidla do 11 metrů.

Pro provozovatele a v konečném důsledku i pro cestující naopak bude významné, že s dodávkou mírně delších vozidel bude zvýšen i provozní komfort.

Zadavatel by při umožnění dodávek autobusů mírně delších než 11 metrů získal v první řadě výhodu plynoucí z toho, že by nabídku předložilo více uchazečů. Další výhody by zadavateli plynuly např. z vyšší kapacity vozidel o délce cca. 12 metrů (oproti vozidlům o délce max. 11 metrů). Lze předpokládat, že po skončení epidemie koronaviru se opět navýší počet lidí přepravovaných hromadnou dopravou (příčemž uchazeč zaznamenal, že skutečnost, že pro určité obsluhované oblasti budou postačovat autobusy o nižší kapacitě, zadavatel již v zadávacím řízení zohlednil tím, tím, že celých cca. 65 % dodávky budou představovat vozidla o maximální délce 8,5 metrů s kapacitou min. 30 osob).

**S ohledem na vše shora uvedené tedy uchazeč žádá, aby zadavatel sdělil, zda bude akceptovat i vozidla, která budou mít následující parametry, jakožto vozidla odpovídající zadávací dokumentaci (ve smyslu Přílohy č. 1b Technická specifikace středních autobusů):**

- **2.1.1 celková délka vozidla bude max. 12,1 m**
- **2.1.2 maximální provozní hmotnost vozidla bude max. 12 600 kg**
- **2.1.5 vnější obrysový poloměr zatáčení bude max. 10,8 m**
- **2.2.3 Výkon motoru je nejméně 130 kW a nejvíce 265 kW**

Ohledně těchto parametrů uchazeč vycházel z parametrů vozidel, které může uvést ve své nabídce, když tyto hodnoty jsou ovlivněny právě délkou vozidel cca. 12 metrů (a uchazeč tyto hodnoty uvádí v zájmu transparentnosti, když věří, že zadavatel upraví všechny shora uvedené hodnoty, které jsou ve větší či menší míře navázané na parametr délky vozidla a nepředpokládá, že zadavatel upraví jen některé z nich, což by uchazeče a rovněž další potenciální uchazeče i nadále vyřazovalo z možnosti podání nabídek). Samozřejmě však je plně na rozhodnutí zadavatele, jaké konkrétní hodnoty stanoví, pokud stanovení takových hodnot nebude prostředkem skryté diskriminace.

Uchazeč ještě pro úplnost uvádí, že stanovení shora uvedených technických parametrů zakládá samo o sobě skrytou diskriminaci. Diskriminační charakter zadávacího řízení je však posílen ještě tím, že zadavatel v něm sloučil dodávky způsobem, který vede k tomu, že se zadávacího řízení bude účastnit výrazně méně uchazečů, než kolik by se jich účastnilo ve dvou samostatných zadávacích řízeních (příčemž vysvětlení poskytnuté zadavatelem v rámci *Vysvětlení, doplnění, změna zadávací dokumentace č. 2*, není nijak přesvědčivé i proto že opomíjí, že dodávky CNG autobusů v délce do 11



metrů jakožto středních autobusů nejsou v oboru standardem a specifická potřeba právě takto dlouhých autobusů nemůže být racionálně odůvodněná).

I proto tedy uchazeč věří, že v situaci, kdy zadavatel sloučil požadované dodávky do jednoho zadávacího řízení, vyjasní technické parametry tak, aby byla odstraněna neodůvodněná překážka hospodářské soutěže.

#### **Odpověď zadavatele:**

Zadavatel ve vztahu k dotazu dodavatele uvádí, že maximální celková délka vozidla „střední autobus“ vychází z objektivních potřeb zadavatele vyplývajících z charakteru území nasazení těchto vozidel, jeho převážně venkovskému a hornatému charakteru, když vozidlo této velikostní kategorie musí vyhovovat podmínkám provozu na síti silnic III. třídy s velice nízkými kvalitativními parametry co do jejich dopravně-technického a stavebního stavu, a to jak z pohledu jejich značně omezené šířky, tak omezené únosnosti. Vozidla této kategorie budou též nasazována na linkách, které jsou ukončeny v horských oblastech nebo malých venkovských sídlech, kde jsou jen velice omezené prostorové podmínky pro jejich obratiště. Zadavatel tak nemůže parametr definující délku a tím i spojené parametry (hmotnost vozidla, vnější obrysový poloměr zatáčení apod.) změnit, neboť by mohl získat vozidla, která budou vzhledem k výše uvedeným specifickým místním podmínkám nevyhovující. Z tohoto důvodu nepřistoupil zadavatel k požadované změně zadávacích podmínek dle návrhu dodavatele s ohledem na požadovanou délku středních autobusů a s tím související parametry.

#### **Dotaz č. 4**

V Příloze č. 1a Kupní smlouvy „Technická specifikace malých autobusů“, která je součástí zadávací dokumentace, je uvedeno v části 2.8.5 Topná, větrací a klimatizační soustava pro cestující : „**Vozidlo musí být vybaveno plnohodnotnou automatickou, kompresorovou, celovozovou klimatizací o výkonu min. 16 kW, podmínkou jsou výdechy klimatizace po celé délce interiéru vozidla**“.

**Dotaz:** Uchazeč o veřejnou zakázku se táže Zadavatele, zda je akceptovatelná varianta provedení vybavením automatickou kompresorovou klimatizací o výkonu 5 kW v přední části vozidla a 14,5 kW v prostoru pro cestující. Jedná se o 2 samostatné klimatizace o celkovém výkonu 19,5 kW.

#### **Odpověď zadavatele:**

Zadavatel ve vztahu k dotazu dodavatele vysvětluje a potvrzuje, že tuto zadávací podmínku lze splnit i dodavatelem navrhovaným způsobem, přičemž v zájmu předejití pochybnostem toto výslovně uvádí i do předmětného odst. 2.8.5 Přílohy č. 1a Provozní a technické specifikace pro vozidlo pro příměstskou autobusovou dopravu v Karlovarském kraji – malý autobus.



#### **2.8.5. Topná, větrací a klimatizační soustava prostoru pro cestující**

Vozidlo musí být vybaveno plnohodnotnou automatickou, kompresorovou, celovozovou klimatizací o výkonu min. 16 kW, nebo více samostatnými automatickými, kompresorovými klimatizacemi o celkovém výkonu min. 16 kW, podmínkou jsou výdechy klimatizace po celé délce interiéru vozidla.

Odpověď (ANO/NE):

**[DOPLNÍ DODAVATEL]**

Obdobně pak ve vztahu ke středním autobusům zadavatel upřesňuje odst. 2.8.5 Přílohy č. 1b Provozní a technické specifikace pro vozidlo pro příměstskou autobusovou dopravu v Karlovarském kraji – střední autobus:

#### **2.8.5 Topná, větrací a klimatizační soustava prostoru pro cestující**

Vozidlo musí být vybaveno plnohodnotnou automatickou, kompresorovou, celovozovou klimatizací o výkonu min. 24 kW, nebo více samostatnými automatickými, kompresorovými klimatizacemi o celkovém výkonu min. 24 kW, umožňující jak chlazení, tak topení v celoročních podmínkách, aby ve vozidlech byl splněn požadavek vnitřní teploty v rozmezí 18-26 °C bez ohledu na venkovní teplotu (-30 °C až +50 °C) – podmínkou jsou výdechy klimatizace po celé délce interiéru vozidla.

Odpověď (ANO/NE):

**[DOPLNÍ DODAVATEL]**

S ohledem na shora uvedené zadavatel nepřistoupil ke změně zadávacích podmínek Veřejné zakázky. Zadavatel však přistoupil k prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to z důvodu dle § 98 odst. 4 ZZVZ o jeden pracovní den. Lhůta pro podání nabídek tedy nově končí 29. 7. 2021 v 10:00 hod.