

Zadavatel:

**Pardubický kraj**

se sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

IČO: 708 92 822

Veřejná zakázka:

**„Zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje“**

nadlimitní veřejná zakázka na služby zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) a rozdělená na části dle § 101 ZZVZ

### **VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE X.**

dle ust. § 98 a násl. ZZVZ

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, sídlem Jakubská 1, 602 00 Brno, jako zástupce výše uvedeného zadavatele v předmětném zadávacím řízení, obdržel k výše uvedené veřejné zakázce žádosti dodavatelů o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popř. poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Zadavatel poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace na základě obdržené žádosti:

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 8 (obdržena dne 20.6.2019):**

##### **Dotaz č. 1:**

#### **Aktualizace ceny dopravního výkonu v průběhu plnění Smlouvy**

Pro účely úpravy kompenzace Zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci cenové indexy, které budou použity u jednotlivých nákladových položek z nabídky dopravce. V případě nákladových položek pohonné hmoty - ostatní, cestovné, pojištění, ostatní přímé náklady, ostatní služby, režijní náklady a finanční náklady a položky zisk stanovil zadavatel použití upraveného indexu spotřebitelských cen  $I\hat{S}C_t$ , který je definován následovně:

$$I\hat{S}C_t = I\hat{S}C_{t-1} \times (1 + \Delta I\hat{S}C_t), \text{ kde}$$
$$\Delta I\hat{S}C_t = \max \left[ \frac{ISC_t - ISC_{t-1}}{ISC_{t-1}} - 1\%, 0 \right].$$

Ze vzorců je patrné, že v předchozím textu zmíněné nákladové položky jsou upravovány o změnu indexu spotřebitelských cen, který je dále ponížen o jeden procentní bod.

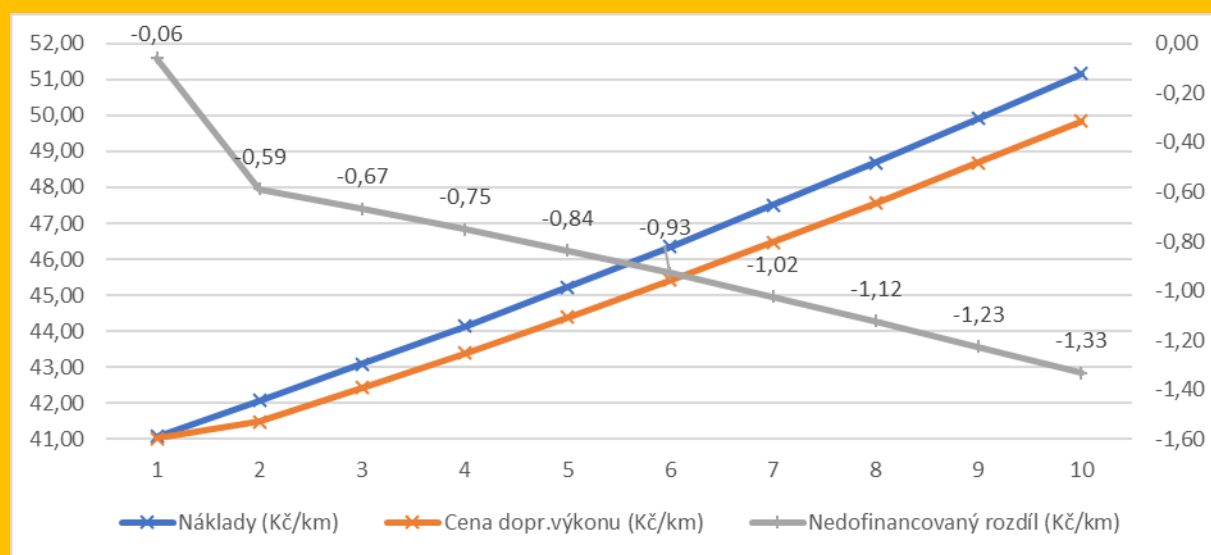
Účel této úpravy však není dodavateli ze zadávací dokumentace zřejmý a v této souvislosti upozorňuje, že průměrná roční míra inflace za rok 2018 činila 2,1% a pro další roky je inflační cíl ČNB nastaven opět kolem 2%. Proto redukce o 1 procentní bod prakticky znamená redukci změny indexu spotřebitelských cen na polovinu.

Touto úpravou evidentně vzniká rozdíl mezi nárůstem nákladů dodavatele, které porostou rychleji, a nárůstem ceny dopravního výkonu, která je dopravci hrazena. Vzniklý rozdíl (ztráta dopravce) se bude s postupujícím časem zvyšovat a dodavatel si tak musí již na začátku vytvořit dostatečný prostor pro jeho pokrytí ve formě navýšení nabídkové ceny. V opačném případě by narůstající ztráta v průběhu smlouvy z důvodu nedostatečné indexace nákladů ohrozila jeho finanční stabilitu a udržitelnost příslušné smlouvy.

Avšak vzhledem k limitaci nabídkové ceny nevzniká dopravci dostatečný prostor, aby mohl tento negativní dopad nedostatečné indexace zahrnout do nabídkové ceny.

Pro ilustraci závažnosti této situace si dodavatel provedl vlastní kalkulaci a na jejím základě dospěl k závěru, že pro jednoduchost při 3% nárůstu nákladových položek ročně po předpokládanou dobu platnosti smlouvy bude výše ztráty dopravce dosahovat v průměru cca 0,95 Kč/km. A minimálně o tuto částku by tak dodavatel měl navýšil nabídkovou cenu, aby v souhrnu za celé období platnosti smlouvy nebyl ve ztrátě. Uvedená částka je však průměrem a v druhé polovině smlouvy by dodavatel nutně zaznamenával ztrátu i při zahrnutí této částky do nabídkové ceny.

Výsledek kalkulace dopravce je pro názornost uveden níže. Pro účely kalkulace použil dodavatel předpoklad, že výše nákladů, na které se vztahuje redukce cenového indexu o jeden procentní bod, činí 6 Kč/km v cenách roku 2019 a představuje cca 15% nákladové ceny (bez započtení zisku), kterou dodavatel vypočítal na cca 40 Kč/km.



A pokud by se dodavatelem vypočtená průměrná ztráta vztáhla na veškeré výkony v Pardubickém kraji, celková ztráta dodavatelů za celé období by mohla dosáhnout částky cca 157 mil. Kč. Tato hodnota je tak významná, že by mohla způsobit ekonomické potíže provozovatelům dopravy, a je případné uvažovat o možnosti opakování současné situace, kdy dopravci zvažují možnost vypovědět smlouvy z důvodů jejich ztrátovosti způsobené nedofinancováním ze strany kraje.

Pokud dodavatelé budou položky oceňovat reálně, zcela jistě se v průběhu plnění smlouvy dostanou do finančních potíží, neboť pravidla aktualizace ostatních nákladů jsou stanovena chybně. Dodavatelé pak budou usilovat o ukončení takovéto smlouvy a zadavatel tak již nyní vytváří situaci, kdy bude nucen vypisovat nové zadávací řízení mnohem dříve než po plánovaných 10 letech. To vše v důsledku chybně nastavených maximálních cen a pravidel pro indexaci nákladotvorných položek.

**Dodavatel tak vznáší následující dotazy:**

- **Proč a na základě čeho zadavatel stanovil korekci změny indexu spotřebitelských cen ve výši 1 procentního bodu?**
- **Přistoupí zadavatel k úpravě způsobu indexace, aby nedocházelo k odečítání 1 procentního bodu od změny indexu spotřebitelských cen, aby dopravce nemusel očekávanou ztrátu z nedostatečné indexace promítat do nabídkové ceny?**
- **Umožní zadavatel dodavatelům vypovědět smlouvu, pokud v důsledku nastavené aktualizace nebude výše odměny dodavatele pokrývat dodavatelem vynakládané náklady? Bude taková situace považována za nepředvídatelnou?**

**Informace zadavatele:**

Zadavatel uvádí, že na obdobný dotaz dodavatele již v rámci tohoto zadávacího řízení několikrát reagoval a dotaz zodpověděl. Konkrétně se jednalo o písemné vysvětlení č. III ze dne 27. 3. 2019 a odpověď na dotaz č. 25 a dále písemné vysvětlení č. V ze dne 29. 4. 2019 a odpověď na dotaz č. 6.

Jak již zadavatel jednou uvedl, značnou část nákladů dopravce představují položky indexované jiným způsobem, než upraveným ISC, nebo položky, které se ze své podstaty neindexují. Konkrétně položky Pohonné hmoty a oleje, Přímý materiál a energie, Opravy a udržování, Přímé mzdy, Sociální a zdravotní pojištění jsou položky indexované jiným způsobem. Položky Odpisy, Leasing (pronájem) se ze své podstaty neindexují.

Upraveným ISC se tak indexuje jen zbývající část položek. Na užití upraveného indexu spotřebitelských cen (tedy indexu sníženého o 1 procentní bod) zadavatel trvá, a to vzhledem k metodice výpočtu indexu spotřebitelských cen, která odráží krátkodobé výkyvy spotřebního koše. Zadavatel totiž předpokládá, že řadu položek zahrnutých pod indexaci formou upraveného indexu spotřebitelských cen dokáže Dopravce vzhledem k dlouhodobému smluvnímu vztahu se Zadavatelem ošetřit u svých dodavatelů (pojištění, služby) s patřičnou ochranou proti inflaci, případně je může ovlivnit i sám (režijní náklady, zisk).

Zadavatel na nastavení indexace trvá a nebude na ní nic měnit.

Možnosti předčasného ukončení smlouvy jsou již ve smlouvě zapracované, a to na základě písemného vysvětlení č. VIII ze dne 17. 5. 2019. Dopravce může vypovědět Smlouvu bez uvedení důvodů po uplynutí prvních dvou Dopravních roků s výpovědní lhůtou 18 měsíců. Žádné další úpravy zadavatel provádět nebude.

## **Dotaz č. 2:**

### **Aktualizace ceny dopravního výkonu v průběhu plnění Smlouvy**

Zadavatel v Příloze číslo 13 Zadávací dokumentace – Definice pojmů uvedl definici pro tzv. Dopravní rok, který „*znamená období, ve kterém je poskytována Služba, jež počíná dle čl. 11 Smlouvy buď v prosinci příslušného kalendářního roku, nebo v červnu příslušného kalendářního roku v den celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě, a končí ve dvanáctém následujícím kalendářním měsíci v den předcházející celostátní změně jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě. Za předpokladu uzavření Smlouvy do 31. 12. 2019 platí, že první Dopravní rok začíná 1. 7. 2020 a končí v den předcházející celostátní změně jízdních řádů v červnu 2021.*“

Uchazeč se domnívá, že správně má být v definici uvedeno dle čl. 10 Smlouvy, který přesně vymezuje Dobu trvání a poskytování smlouvy.

Dále je v článku 10.6. Smlouvy uvedeno, že Dopravce je povinen poskytovat Službu od 1.7.2020 v délce trvání 10 Dopravních roků. To vše v případě, že dojde k uzavření Smlouvy do 31.10.2019, což je odlišný termín, než je uveden v definici pojmu Dopravní rok, kde se uvádí datum 31.12.2019. V současné době je termín podání nabídek 29.7.2019 a tudíž lze předpokládat, že dojde k uzavření Smlouvy včas dle výše uvedených termínů.

Dále je v Příloze číslo 11 Zadávací dokumentace – Manuál pro výpočetní nástroj uvedeno, že „*První Dopravní rok v buňce H6 je zadán ve smyslu Přílohy č. 1 Smlouvy. Objednatel výslovně uvádí, že v případě posunu zahájení prvního Dopravního roku nedochází k žádné úpravě ve způsobu hodnocení obdržených nabídek.*“

K Dopravnímu roku je vztažena také úprava kompenzace (indexace jednotlivých nákladotvorných položek), což znamená, že při jeho začátku k 1.7. kalendářního roku, bude v první polovině příslušného kalendářního roku aplikována stejná cena jako pro druhou polovinu předchozího kalendářního roku a nebude tak zohledňovat nárůst nákladů dodavatele odpovídající první polovině příslušného kalendářního roku.

Takto nastavený způsob úpravy kompenzace bude znamenat, že dodavatel bude předplácet zvýšené náklady z vlastních zdrojů, což bude nucen promítnout do výše nabídkové ceny, která je ale v současnosti omezena institutem maximální ceny, jenž je však stanovena neadekvátně nízko vůči požadavkům a rizikům vyplývajícím ze zadávací dokumentace.

Výše uvedený problém je významný zejména ve spojení s mzdovými náklady (především

řidičů), neboť ty představují nejvyšší nákladovou položku (cca 40% nákladů) dopravce. Růst této položky je v zásadě závislý na vývoji minimální zaručené mzdy stanovované vládním rozhodnutím. Rozhodnutí o změně (zvýšení) zaručené mzdy je zpravidla učiněno v prosinci kalendářního roku, který předchází roku, ve kterém má změna (navýšení) být aplikována. Dodavatel tak bude povinen od 1.1. začít vyplácet řidičům zvýšenou mzdu, avšak nastavená pravidla úpravy kompenzace znamenají, že toto navýšení mezd bude muset dopravce pokrýt v prvních 6 měsících z vlastních zdrojů.

Tato skutečnost musí jistě ovlivnit výslednou nabídkovou cenu, tedy nelze předpokládat to, co je uvedeno v Příloze č. 11, tedy že změna Dopravního roku nebude mít vliv na hodnocení obdržených nabídek. Nabídková cena musí být odlišná, pokud se bude cena dopravního výkonu aktualizovat v prosinci/lednu nebo v červenci.

Zároveň pokud by došlo z objektivních důvodů k posunu zahájení plnění smlouvy z 1.7. na například 1.12., nebude upravená výše kompenzace zohledňovat nárůst nákladů dodavatele za období od ledna do listopadu kalendářního roku, ve kterém dopravní rok začal. Na základě kalkulace dodavatele může v tomto případě vliv zpožděné indexace znamenat v součtu za všechny nákladové položky cca 1,8 Kč/km za celou dobu smlouvy, kterou dodavatel musí promítnout na začátku do své nabídkové ceny.

#### **Dodavatel tak vznáší následující dotaz:**

- **Přistoupí zadavatel pro dosažení porovnatelnosti nabídek ke změně způsobu načasování úpravy kompenzace (indexace nákladotvorných položek) tak, aby nebyla spojena se začátkem dopravního roku ale s prosincovou změnou jízdních řádů nebo datem 1.1. daného kalendářního roku, tj. aby zvýšená cena platila již od 1.1. a nikoli až od 1.7.?**

Takto upravená indexace umožní uchazečům nabídnout nižší cenu dopravního výkonu při zachování porovnatelnosti předložených nabídek.

Závěrem by dodavatel chtěl na tomto místě poukázat na současnou rozporuplnost zadávací dokumentace a snah zadavatele, kdy se na jedné straně snaží získat co nejnižší nabídkové ceny, a proto limituje jejich maximální výši, ale na druhé straně neumožňuje včasnou a odpovídající aktualizaci nákladotvorných položek. Domníváme se, že takový postup nemůže vést k ničemu jinému než, že veřejná zakázka nebude zadána nebo z ní vzešlé smlouvy nebudou moci být plněny po celou předpokládanou dobu.

#### **Informace zadavatele:**

K první části dotazu zadavatel uvádí, že u data uvedeného v definici Dopravního roku v příloze č. 13 Zadávací dokumentace – Definice pojmů došlo k překlepu. Má zde být samozřejmě uvedeno datum 31. 10. 2019 (nikoli tedy 31. 12. 2019), které je shodně uvedeno i na dalších místech v zadávací dokumentaci. Zadavatel tento překlep opravuje a upravenou přílohu č. 13 Zadávací dokumentace přikládá přílohou tohoto písemného vysvětlení.

Pokud se jedná o druhou část dotazu musí zadavatel bohužel konstatovat, že se v myšlenkových pochodech tazatele poněkud ztratil a není mu tak úplně jasné, na co se tazatel vlastně ptá.

Zadavatel nicméně pro odstranění jakýchkoli pochybností uvádí, že v souladu s odst. 6.3 Smlouvy o veřejných službách (příloha č. 6 ZD) platí, že k první pravidelné aktualizaci Vážené průměrné jednotkové ceny dojde s účinností ke dni zahájení prvního Dopravního roku (tedy od 1. 7. 2020, za předpokladu, že Smlouva bude uzavřena do 31. 10. 2019). S touto skutečností není nijak v rozporu tazatelem odkazované ustanovení v příloze č. 11 ZD – Manuál pro výpočetní nástroj, kde je mimo jiné uvedeno, že v případě posunu zahájení prvního Dopravního roku nedochází k žádné úpravě ve způsobu hodnocení obdržených nabídek. Zadavatel tím pouze pro úplnost (a možná trochu nadbytečně) zdůraznil, že případný posun v zahájení plnění nebude mít jakýkoli vliv na hodnocení nabídek, tedy že hodnocení nabídek bude provedeno podle původních hodnot nabídnutých účastníky v jejich nabídkách.

**Přílohy:**

- PK\_Dopravni obsluznost\_ZD P13\_Definice pojmu\_rev DIX\_190625

Praze dne 25. 6. 2019

Pardubický kraj  
právně zastoupený MT Legal s.r.o., advokátní kancelář  
Mgr. Darja Kosmáková, advokát  
na základě plné moci