

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 XII.

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. 10 (obdržena dne 27.6.2019):

Dotaz č. 1:

Zadavatel poskytl ve Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace X. odpověď na Dotaz číslo 2, který se týkal vztahu dopravního roku a aktualizace ceny dopravního výkonu. Zadavatel zde uvedl, že se ztratil v myšlenkových pochodech Uchazeče a zřejmě z tohoto důvodu neodpověděl na podstatu tohoto dotazu.

Uchazeč tak znovu a jiným způsobem formuluje dotaz za použití zjednodušeného ilustrativního příkladu.

Nejdůležitější položkou v aktualizaci ceny dopravního výkonu jsou mzdové náklady, které jsou spojeny s úpravami minimální zaručené mzdy. K těmto změnám dochází zpravidla k 1. lednu příslušného roku formou vládního rozhodnutí a dopravce je povinen toto promítnout

do odměňování řidičů.

Pro zjednodušení a lepší uchopitelnost našeho příkladu níže ilustrujeme **pouze vývoj mzdových nákladů** a jejich dopad na kompenzaci poskytnutou Zadavatelem při dvou různých variantách počátku Dopravního roku.

Příklad č. 1

V Příkladu č. 1 ukazujeme vývoj indexace Ceny dopravního výkonu v případě, že smlouva bude uzavřena následovně:

- Zadavatel s Uchazečem uzavřou Smlouvu do 31. 10. 2019.
- Zahájení plnění dle Smlouvy bude od 1. 7. 2020.
- První Dopravní rok, tak bude trvat od 1. 7. 2020 do dne předcházející celostátní změně jízdních řádů v červnu 2021.
- Druhý Dopravní rok bude trvat ode dne celostátní změny jízdních řádů v červnu 2021 do dne předcházející celostátní změně jízdních řádů v červnu 2022.
- Podobně tomu bude v dalších Dopravních letech, a to v celkovém trvání deseti Dopravních let.

Indexace dle smlouvy tedy bude následující:

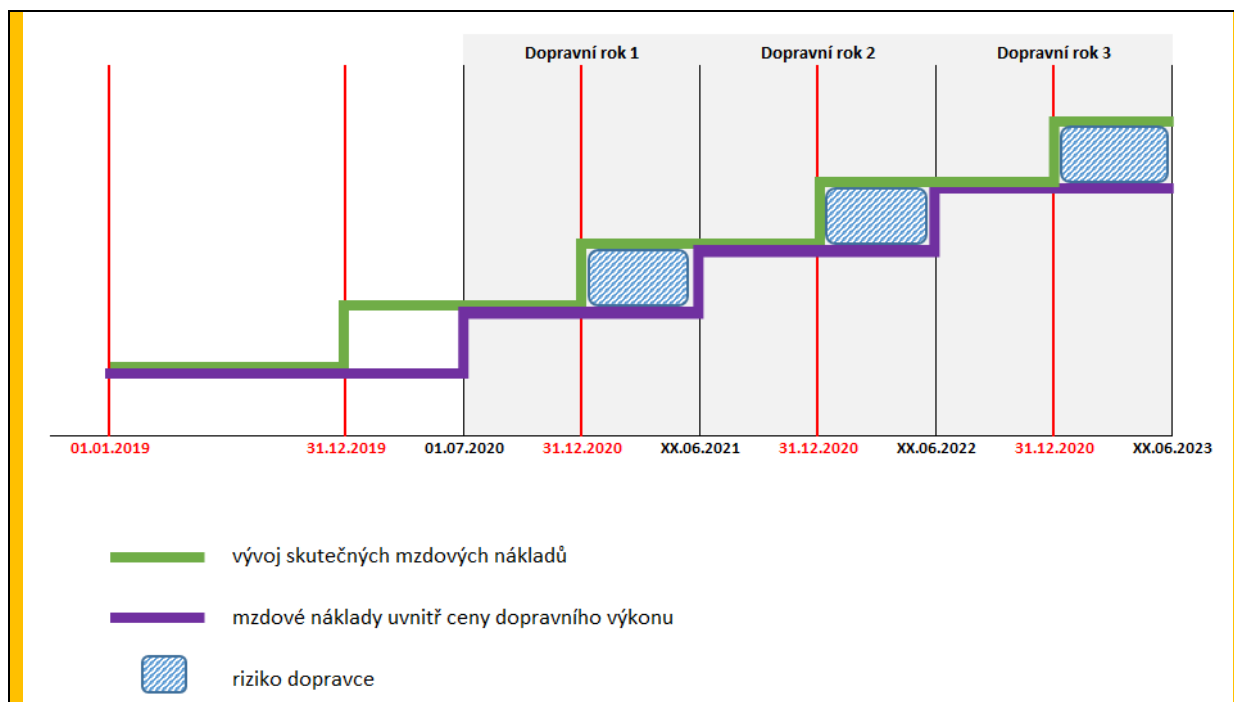
- První indexace nabídkové ceny proběhne k 1. 7. 2020.
- Použité indexy budou odpovídat meziroční změně v roce 2019 vůči roku 2018.

Graf níže ilustruje vývoj kompenzace mzdových nákladů jakožto součásti Ceny dopravního výkonu (**fialová linie**) a vývoj skutečných mzdových nákladů dopravce (**zelená linie**).

Mzdové náklady z důvodu výše zmíněné aktualizace minimální zaručené mzdy zpravidla nerostou lineárně, uvažujeme proto jejich skokový nárůst k počátku kalendářního roku (ovšem podobná logika ilustrace by byla zachována i při jejich lineárním růstu).

Z grafu je patrné, že k aktualizaci ceny dopravního výkonu dojde až o 6 měsíců po tom, co tyto zvýšené náklady začne Dopravce reálně vyplácet svým zaměstnancům. V tomto případě tak Dopravce musí do ceny dopravního výkonu započíst skutečnost, že tyto náklady bude po dlouhou dobu hradit z vlastních zdrojů bez zajištěné úhrady ze strany objednatele. Ze zkušeností z posledních let víme, že tato navýšení mezd jsou skoková a mnohdy se projeví ve výsledné ceně dopravního výkonu v řádu několika korun.

Rozdíl mezi skutečnými náklady jejich zpožděnou kompenzací je tedy rizikem dopravce (**modře šrafovaná oblast**), které musí do své nabídky nacenit.



Příklad č. 2

V Příkladu č. 2 ukazujeme vývoj indexace Ceny dopravního výkonu v případě, že smlouva bude uzavřena následovně:

- Zadavatel s Uchazečem uzavřou Smlouvu **po** 31. 10. 2019.
- Zahájení plnění dle Smlouvy bude od XX. 12. 2020.
- První Dopravní rok, tak bude trvat od XX. 12. 2020 do dne předcházející celostátní změně jízdních řádů v prosinci 2021.
- Druhý Dopravní rok bude trvat ode dne celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2021 do dne předcházející celostátní změně jízdních řádů v prosinci 2022.
- Podobně tomu bude v dalších Dopravních letech, a to v celkovém trvání deseti Dopravních let.

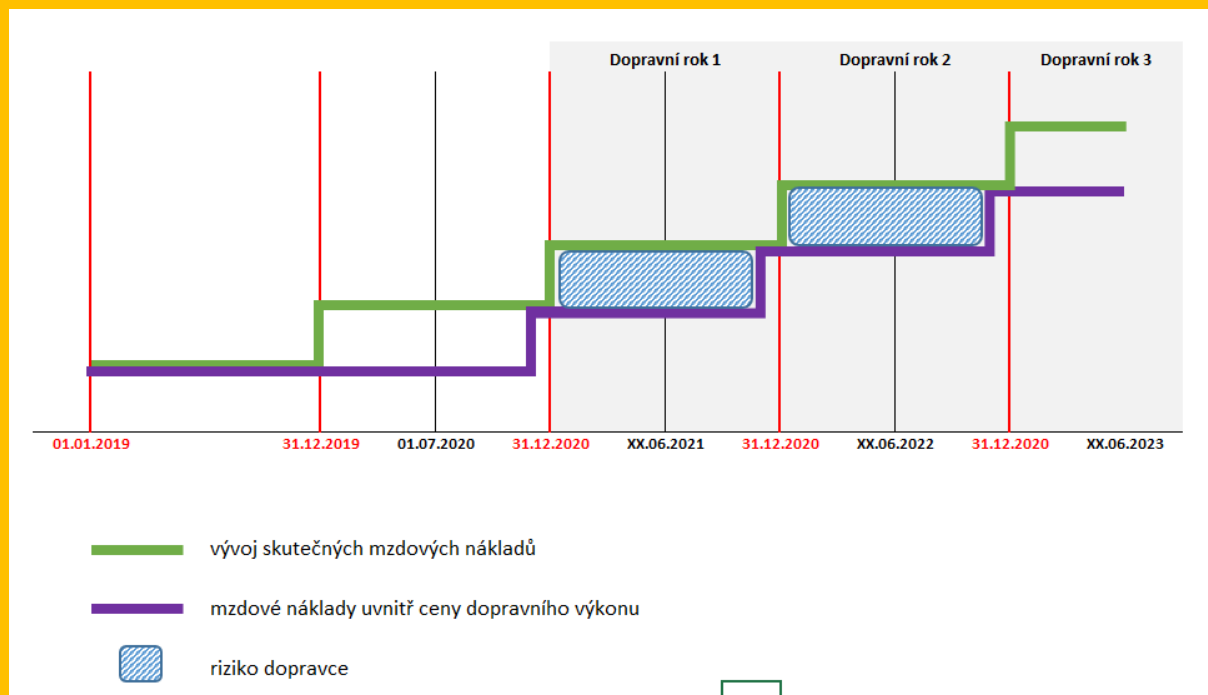
Indexace dle smlouvy tedy bude následující:

- První indexace nabídkové ceny proběhne k XX. 12. 2020.
- Použité indexy budou odpovídat meziroční změně v roce 2019 vůči roku 2018.

Graf níže ilustruje vývoj kompenzace mzdových nákladů jakožto součásti Ceny dopravního výkonu (**fialová linie**) a vývoj skutečných mzdových nákladů dopravce (**zelená linie**).

K indexaci Ceny dopravního výkonu v Příkladě č.2 dojde až s téměř ročním zpožděním, k počátku Dopravního roku v prosinci.

Rozdíl mezi skutečnými náklady jejich zpožděnou kompenzací je tedy rizikem dopravce (**šrafovaná oblast**), které musí do své nabídky nacenit.



V Příkladu č. 1 bude docházet k aktualizaci ceny dopravního výkonu ke dni celostátní změny jízdních řádů v červnu. V Příkladu č. 2 bude docházet k aktualizaci ceny dopravního výkonu ke dni celostátní změny jízdních řádů v prosinci. V obou případech vzniká dopravci významné riziko, které musí nacenit ve své nabídkové ceně.

Dopravce tak upozorňuje, že nastavená pravidla aktualizace Ceny dopravního výkonu vedou k neporovnatelnosti nabídek, protože posun zahájení poskytování služeb na prosinec 2020 znamená výrazně odlišné (vyšší) riziko dopravce než v případě zahájení v červnu 2020 a tím pádem i odlišnou cenu. Skutečné datum zahájení prvního Dopravního roku nelze v tuto chvíli predikovat a každý dopravce tak může počítat s odlišným datem zahájení provozu, což povede k neporovnatelnosti cenových nabídek.

Dopravce je proto přesvědčen, že současné pojetí zadávací dokumentace neumožňuje z důvodu neznámého data aktualizace ceny dopravního výkonu řádné ocenění nabídek a tedy ani jejich transparentní porovnatelnost, jelikož dodavatel není schopen spolehlivě a jednoznačně ocenit výše uvedené riziko spojené s indexací nabídkové ceny.

Dopravce tedy žádá Zadavatele o úpravu Zadávací dokumentace tak, aby umožnila porovnatelnost nabídek, například stanovením pevného data, ke kterému bude prováděna aktualizace ceny bez ohledu na začátek dopravního roku.

Informace zadavatele:

Zadavatel na nastavení zadávacích podmínek trvá a měnit je nebude. Podmínky jsou pro všechny dopravce nastaveny shodným způsobem a nemohou tak vést k neporovnatelnosti nabídek.

Dotaz č. 2:

Zadavatel v zadávacích podmínkách stanovil limitaci nabídkové ceny pro jednotlivé části, a to následovně:

Dílčí část veřejné zakázky	Referenční rozsah dopravního výkonu	Maximální výše Nabídkové ceny	kč/km
část 1: Jevíčko	1 754 582	63 164 952 Kč	36,00 Kč
část 2: Litomyšlsko	2 192 316	78 923 376 Kč	36,00 Kč
část 3: Lanškrounsko	2 006 366	74 235 542 Kč	37,00 Kč
část 4: Ústeckoorlicko	2 087 519	79 325 722 Kč	38,00 Kč
část 5: Poličsko	1 894 182	68 190 552 Kč	36,00 Kč
část 6: Chrudimsko	2 549 956	96 898 328 Kč	38,00 Kč
část 7: Holicko	2 014 548	74 538 276 Kč	37,00 Kč
část 8: Přeloučsko	1 921 677	71 102 049 Kč	37,00 Kč

Dodavatel se domnívá, že zadavatel při stanovení uvedených limitů nechal v úvahu všechny relevantní skutečnosti a stanovením shora uvedených limitů, jež dodavatel považuje za nízké, zásadním způsobem ohrožuje realizaci veřejné zakázky.

Dodavatel uvádí, že jím tvrzené skutečnosti nejsou pouhými účelovými spekulacemi, ale jsou podloženými reálnými obavami o udržitelnost zakázky pro celou předpokládanou dobu. Dodavatel své tvrzení zakládá na kalkulaci stávajících nákladů, které se **v současné době pohybují kolem 36,00 Kč/km**. Dle informací dopravce činí v Pardubickém kraji průměrná smluvní cena za 1 km cca 34,00 Kč/km, která však i navzdory nedávnému navýšení generuje dopravcům ztrátu ve výši cca 2,- Kč/km. Tyto náklady přitom dopravci dosahují i díky tomu, že přijali veškerá možná úsporná opatření, aby ztrátám zabránili, přičemž zdůrazňujeme, že se jedná pouze o hodnotu nákladů bez započtení přiměřeného zisku a neberoucí v úvahu růst nákladů v čase.

Zadavatelem stanovená maximální cena, která dosahuje částky v rozmezí 36 - 38 Kč/km se tak již v této úrovni jeví jako nedostatečná. V probíhajícím zadávacím řízení je pak navíc třeba zohlednit další níže uvedené skutečnosti.

Zadání dopravní práce s perspektivou na 10 let je obvykle doprovázeno stanovením technických a provozních podmínek, jejichž cílem je zajistit vysokou kvalitu dopravy na celou dobu takto dlouhé zakázky. Stejná snaha je patrná z textu zadávací dokumentace i v tomto

případě.

Základní charakteristika požadavků:

Standard vybavení vozidel:

- Průměrné stáří do 9 let
- Žádné z vozidel nesmí být starší 12 let
- Zvýšený požadavek na nízkopodlažnost
- Nasazení vozidel vyšších kategorií než doposud
- U nových vozidel povinně klimatizace
- Sledování polohy vozidla na náklady dopravce
- Aktualizace polohy každého vozidla
- Signalizační zařízení uvnitř vozidla
- Informační vitríny a schránky na letáky a jejich údržba
- Internetové připojení se dvěma SIM a připojením min. 50 uživatelů ve stejnou chvíli a kapacitou min. 60 GB měsíčně
- Vybavení vozidel závěsy pro přepravu jízdních kol
- Vybavení USB porty
- Informační elektronické panely (přední vnější, boční směrový, zadní elektronický)
- Vnitřní informační systém pro cestující akustický (hlásiče zastávek) a vizuální (obrazovka pro zobrazení informací pro cestující, umožňující přímý vstup z dispečinku OREDO)
- Rozšíření provozu informačních center.

Všechny výše uvedené body mají vliv na výši nabídkové ceny oproti ceně stávající.

Nabídkovou cenu zvyšuje i požadavek na nové odbavovací zařízení, které bude dopravce pořizovat na své náklady na rozdíl od současnosti, kdy cena dopravního výkonu tuto položku neobsahuje, protože současné odbavovací zařízení bylo financováno z fondů EU.

Uvedené požadavky zvýší standard kvality cestování, avšak zároveň představují pro dopravce další výdaje (jak v investiční, tak v provozní oblasti), budou mít vliv na jeho náklady a tedy i výši nabídkové ceny.

Orientačně lze stanovit vliv těchto faktorů na změnu skutečných nákladů dopravců, které se projeví v konstrukci nabídkové ceny. Pro ukázkový výpočet dodavatel zvolil oblast Chrudimsko.

V následující tabulce jsou kalkulovány náklady na odpisy investičního majetku, který je předepsán zadávací dokumentací. Jedná se především o autobusy v předpokládaném počtu, vybavené dle stanovených kritérií. K výpočtu dodavatel použil hodnoty z nabídek vozidel výrobců a obchodníků, které poptával v souvislosti s výběrovým řízením v Královéhradeckém kraji a které byly připraveny podle obdobných podmínek stanovených v technických a

provozních standardech.

Typ	Velikost busu	Potřebný počet vozidel vč. záložních	Cena	Vybavení	Celkem	Celkem za flotilu
A	standardní	19	4 500 000 Kč	250 000 Kč	4 750 000 Kč	90 250 000 Kč
B	střední	23	4 100 000 Kč	250 000 Kč	4 350 000 Kč	100 050 000 Kč
C	malý	5	3 100 000 Kč	250 000 Kč	3 350 000 Kč	16 750 000 Kč
Celkem		47				207 050 000 Kč

Jestliže dodavatel zvolí hodnotu odepisování vozidla na dobu celé zakázky, tj. 10 let, pak průměrná hodnota odpisů dosáhne výše 7,73 Kč/km, což je o cca 4 Kč/km více než současná úroveň.

Další nárůst ve výši cca 0,20 Kč/km je možné očekávat za nově zavedené služby, zejména přenos dat (požadované vybavení autobusu představuje 4 SIM karty na vozidlo a vysoký objem smluvně zajištěných dat).

Připočte-li tedy dodavatel náklady, které vzniknou požadavky na vyšší standard dopravy, musí se pak jen nákladová cena pohybovat okolo 40 Kč/km. Tato cena je daleko za hranicí pásma maximální ceny stanovené v zadávací dokumentaci, přestože neobsahuje ani přiměřený zisk dopravce.

V dalších oblastech pak navíc cenu zvyšují i požadavky na provoz informačních kanceláří, které mají v závislosti na konkrétní oblasti dopad do nákladů ve výši cca 0,30 až 0,60 Kč/km.

Prostudováním zadávací dokumentace a souvisejících materiálů, zejména doplňujících informací, dodavatel zjistil další skutečnosti:

Uchazeči se domáhali úprav textu zadávací dokumentace související s kalkulací nabídkové ceny. Ve všech případech zadavatel ve své odpovědi sdělil, že trvá na znění zadávacích podmínek, které nebude měnit s tím, že popsaná rizika je uchazeč oprávněn promítnout do nabídkové ceny:

Sada dotazů č. 3, dotaz č.3 k Zadávací dokumentaci, bodu 8.1

- Žádost uchazeče o přehodnocení využití institutu maximální ceny.

Sada dotazů č. 5, dotaz č.2 k Zadávací dokumentaci, bodu 8.1

- Žádost uchazeče o přehodnocení využití institutu maximální ceny.

Protože některá rizika mohou v konstrukci ceny dopravního výkonu tvořit významnou část a zadavatel odkázal na možnost promítnout tato rizika do ceny dopravního výkonu, musí dodavatel konstatovat, **že v důsledku nastavených maximálních cen není pro takové promítnutí rizik do ceny dopravního výkonu podmínkami zadávací dokumentace poskytnut žádný prostor.**

Jelikož očekávané skutečné náklady dopravního výkonu za rok 2019 jsou významně vyšší než předpoklad promítnutý do stávajících smluv uzavřených mezi dopravci a Pardubickým krajem a požadavky stanovené zadávací dokumentací na stáří vozidel, jejich technické vybavení a vyšší stupeň organizace provozu dále navyšují nákladovou cenu (bez zahrnutí přiměřeného zisku), která tak výrazně převyšuje maximální cenu stanovenou v zadávací dokumentaci, vznášejí dodavatel následující dotazy:

- **Disponuje zadavatel kalkulací pro stanovení maximální výše nabídkové ceny? Pokud ano, poskytne zadavatel tuto kalkulaci dopravcům, aby dopravci seznali, s jakým finančně ekonomickým modelem dopravy zadavatel počítá?**
- **S jakou výší aktuálních nákladů zadavatel při stanovení maximálního limitu kalkuloval?**
- **Z jakého důvodu obsahuje dokumentace zadávacího řízení limitaci výše nabídkové ceny a neponechává výši ceny na výsledku hospodářské soutěže účastníků?**

Absence shora uvedených informací u dodavatele vzbuzuje pochybnosti o pravých důvodech postupu zadavatele, když na jednu stranu prezentuje záměr uzavřít dlouhodobou smlouvu, na druhou stranu však stanoví takové podmínky plnění, které dlouhodobou udržitelnost smlouvy podstatným způsobem narušují.

Informace zadavatele:

Zadavatel na nastavení zadávacích podmínek trvá, jak již opakovaně uvedl ve svých předchozích písemných vysvětleních k tomuto dotazu totožného tazatele, přičemž v podrobnostech odkazuje tazatele na svá předchozí vysvětlení ZD v téže věci. Zadavatel současně v průběhu zadávacího řízení provedl dílčí úpravy v zadávacích podmínkách tak, aby maximálním způsobem snížil rizika na straně dodavatelů.

Zadavatel uvádí, že institut vysvětlení zadávacích podmínek dle § 98 ZZVZ má v souladu s účelem předmětné právní úpravy sloužit k vysvětlení a odstranění nejasností či rozporů v zadávacích podmínkách veřejné zakázky. Předmětný dotaz však k takovému vysvětlení či objasnění nesměřuje.

Praze dne 2. 7. 2019

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