



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

28.1.2019 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 13

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:

„Limitace nabídkové ceny

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

Dílčí část Veřejné zakázky	Maximální výše Nabídkové ceny bez DPH	Referenční rozsah dopravního výkonu pro příslušnou Výběrovou oblast	Kč/km
Část 1: Broumovsko	62000000	1 621 786	38,23
Část 2: Náchodsko	103000000	2 683 383	38,38
Část 3: Novoměstsko	118900000	3 384 784	35,13
Část 4: Rychnovsko	93000000	2 413 222	38,54
Část 5: Trutnovsko	86300000	2 423 554	35,61
Část 6: Královédvorsk	53300000	1 421 019	37,51
Část 7: Hradecko	88100000	2 497 376	35,28
Část 8: Jičínsko	72600000	1 957 955	37,08

Dodavatel pochybuje, že zadavatel při stanovení uvedených limitů vzal v úvahu všechny relevantní skutečnosti a stanovením shora uvedených limitů, jež dodavatel považuje za nízké, zásadním způsobem ohrožuje realizaci veřejné zakázky. K uvedenému dodavatel uvádí následující.

Aktuální zpráva o výpovědích ze stávající smlouvy většiny z 12 dopravců, kterou zveřejnil na svých webových stránkách 1. náměstek Mgr. Martin Červíček, je signálem pro zjištění aktuálních nákladů ve veřejné dopravě v Královéhradeckém kraji.

Dodavatel uvádí, že jím tvrzené skutečnosti nejsou účelovými spekulacemi, ale jsou podloženými reálnými obavami o udržitelnost zakázky pro celou předpokládanou dobu. Dodavatel přitom jako základ bere odhad stávajících nákladů. Podle předběžných výsledků za dopravce v Královéhradeckém kraji, jež dodavatel nashromáždil, průměrná smluvní cena za 1 km činila cca 30,-Kč/km, což však pro dopravce generuje ztrátu ve výši cca 4,- Kč/km (důkazem jsou podané

výpovědi), tedy v přepočtu cca 4 Kč/km. **Skutečné náklady se v současné době tedy pohybují kolem 34,00 Kč/km.** Tyto náklady přitom dopravci dosahují i díky tomu, že přijali veškerá možná úsporná opatření, aby ztrátám zabránili, přičemž je potřeba vzít v úvahu, že se jedná o hodnotu nákladů, tedy bez zisku.

Zadavatelem stanovená maximální cena přitom dosahuje částky kolem 37 Kč/km. Tato částka se přitom nejeví být dostatečná. Je totiž třeba zohlednit další níže uvedené skutečnosti pro **posouzení vlivu podmínek zadávací dokumentace na cenu dopravního výkonu.**

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 6 let
- Žádné z vozidel nesmí být starší 12 let
- Zvýšený požadavek na nízkopodlažnost
- Nasazení vozidel vyšších kategorií než doposud
- U nových vozidel povinně klimatizace
- A další vybavení (záclonky, tónovaná okna)
- Sledování polohy vozidla na náklady dopravce
- Aktualizace polohy každého vozidla minimálně každých 6 sekund
- Signalizační zařízení uvnitř vozidla na 6 místech
- 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)
- Povinnost provozu informačních center,
- Vyšší standard pro označení a údržbu zastávek, včetně osazení štítky pro nevidomé

Cenu zvýší i odbavovací zařízení, které bude dopravce pořizovat na své náklady na rozdíl od současnosti, kdy cena dopravního výkonu tuto položku neobsahuje, protože současné bylo hrazeno z fondů EU.

Uvedené požadavky sice zvýší standard kvality cestování, ale představují hodnotu jak v investiční, tak v provozní oblasti, která bude mít vliv na konečné náklady, které dopravci vynaloží. Nová pravidla pro umístování reklam naopak sníží dosavadní příjmy dopravců.

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

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

Kategorie	počet	cena	vybavení	celkem	za flotilu
A+	1	5 700 000	250 000	5 950 000	5 950 000
A	20	4 500 000	250 000	4 750 000	95 000 000
B+	9	4 080 000	250 000	4 330 000	38 970 000
B	6	3 800 000	250 000	4 050 000	24 300 000
C	2	2 875 000	250 000	3 125 000	6 250 000
CELKEM					170 470 000

Jestliže dodavatel zvolí hodnotu odepisování vozidla na dobu celé zakázky, tj. 10 let, pak průměrný odpis je 6,82 Kč/km, což je o cca 3,50 Kč více, než je současný odpis v posuzované ekonomice.

Další nárůst, přibližně 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 dodavatel náklady, které vzniknou požadavky na vyšší standard dopravy, pak výsledná cena (bez zisku) se bude pohybovat okolo 37,50 Kč/km. Tato cena je přitom na hranici pásma maximálních cen, které může dopravce v nabídce uvést.

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.4 k závaznému textu Smlouvy, bodu 6.5

- Žádost uchazeče o přehodnocení nutnosti okamžité náhrady novým vozidlem s plným standardem v případě mimořádných událostí, např. zničení vozidla.

Sada dotazů č. 3, dotaz č.7 k závaznému textu Smlouvy, bodu 13.6

- *ve kterém se stanovují týdenní limity dopravního výkonu pro posuzování porušení Smlouvy. Uchazeč se vzhledem k nízké postavené hranici pro porušení limitu počtu ujetých km domáhá změny tak, aby poměrově odpovídala rozsahu zajišťovaného výkonu v jednotlivých oblastech.*

Sada dotazů č. 6, dotaz č. 1, Příloha č. 2 návrhu smlouvy, bod 2.3

- *Uchazeč se domáhá změny indexace údržbových nákladů a dokládá, že zvolená metodika povede k nedostatečné kompenzaci nákladů v důsledku rozdílu mezi indexací stanovenou Smlouvou a skutečným růstem nákladů.*

Sada dotazů č. 8, dotaz č. 32, Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny

- *Uchazeč upozorňuje zadavatele, že indexace cen v průběhu smlouvy je nastavena nesprávně, když nepochopitelně redukuje oficiální inflační koeficienty o zadavatelem vymyšlené hodnoty.*

Sada dotazů č. 5, dotaz č. 2, Příloha ZD č. 14 Návrh smlouvy, str. 5, čl. 2 Definice pojmů

- *Uchazeč žádá o vysvětlení, které přejezdy budou součástí objednávky. Zadavatel v odpovědi uvádí: "Přejezdy v rámci katastru se zavazuje Objednatel hradit až po překročení hranice 1 % Referenčního rozsahu dopravního výkonu v daném Dopravním roce."*

*Přestože některá rizika mohou v konstrukci ceny dopravního výkonu tvořit vysoké hodnoty, zadavatel odkázal na možnost promítnut tato rizika do ceny dopravního výkonu. **Z dosavadního textu a z předchozího odhadu skutečných nákladů lze soudit, že pro jakékoliv "naceňování rizik" není podmínkami zadávací dokumentace poskytnut žádný prostor.***

Zjištěné skutečné náklady dopravního výkonu za rok 2018 jsou významně vyšší než předpoklad promítnutý do stávajících smluv uzavřených mezi dopravci a Královéhradeckým krajem. Požadavky stanovené zadávací dokumentací na stáří vozidel, jejich technické vybavení a vyšší stupeň organizace provozu tyto náklady zvýší tak, že i bez započtení přiměřeného zisku bude jejich hodnota srovnatelná s maximální cenou stanovenou v zadávací dokumentaci výběrového řízení.

Dodavatel tak vznáší 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 snahu prezentuje záměr uzavřít dlouhodobý kontrakt, na druhou stranu však stanoví takové podmínky plnění, které dlouhodobost kontraktu podstatným způsobem vyvrací.“

Odpověď:

Zadavatel k první otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná kalkulace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení a zadavatel ji nebude poskytovat.

Zadavatel k druhé otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení a zadavatel ji nebude poskytovat.

Zadavatel ke třetí otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení a zadavatel ji nebude poskytovat. Zadavatel nicméně navíc uvádí, že je jeho zákonným oprávněním takovou limitaci nabídkové ceny stanovit.

2)

Dotaz:

„Aktualizace ceny dopravního výkonu v průběhu plnění Smlouvy

Vzhledem k neadekvátní limitaci nabídkové ceny, zkoumal dodavatel též skutečnost, zda zpočátku jím generovaná ztráta nemůže být dodatečně kompenzována pravidly pro aktualizaci ceny dopravního výkonu, byť si je plně vědom, že aktualizace ceny dopravního výkonu má sloužit k udržitelnosti veřejné zakázky, nikoli jakýmkoli kompenzacím podhodnocené nabídkové ceny.

Pro modelování vývoje ceny dopravního výkonu v průběhu plnění smlouvy v závislosti na aktualizaci podle podmínek smlouvy dodavatel zvolil modelové hodnoty dle následující tabulky:

Kalkulované náklady	řádek	Kč/km
Pohonné hmoty a oleje	1	6,20
Přímý materiál a energie	2	0,20
Opravy a údržba vozidel	3	2,70
Odpisy dlouhodobého majetku	4	6,80
Pronájem a leasing vozidel	5	0,00
Mzdové náklady	6	10,30
Sociální a zdravotní pojištění	7	3,50
Cestovné	8	0,50
Úhrada za použití infrastruktury	9	0,00
Silniční daň	10	0,00
Elektronické mýto	11	0,00
Pojištění (zákonné, havarijní)	12	0,30
Ostatní přímé náklady	13	0,50
Ostatní služby	14	2,50
Provozní režie	15	2,00
Správní režie	16	0,50
Náklady celkem (řádek 1 až 16)	17	36,00

Zadavatel tuto strukturu nákladů rozdělil do skupin:

	podíl	Kč/km
Pohonné hmoty	17,2%	6,20
Údržbové náklady	8,1%	2,90
Mzdové náklady	38,3%	13,80
Ostatní náklady	36,4%	13,10
CELKEM	100,0%	36,00

První skupinu tvoří náklady na pohonné hmoty. Jejich aktualizace je odvozena od průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu zveřejněné ČSÚ. První cenová aktualizace bude vypočtena na základě údajů zjištěných poslední pracovní den měsíce března 2020. Další aktualizace cen bude prováděna jednou ročně v termínu březnových změn jízdních řádů.

Druhou skupinu tvoří údržbové náklady. Zadavatel uvádí vzorec pro jejich aktualizaci:

$$UN_{var_{akt}} = UN_{var_{vých}} \cdot (s - 0,01)$$

Zadavatel zavedl pomocí vzorce úpravu indexace jejím snížením o 1%. Účel této úpravy dodavatel nezjistil.

Koeficient *s* Zadavatel definuje:

je koeficient změny, který se v případě první cenové aktualizace vypočítá jako podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku, a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného Objednatelem. V dalších letech *r* se vypočítá jako podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců kalendářního roku *r*-1, a průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců kalendářního roku *r*-2.

To znamená, že pokud bude inflace postupovat lineárně, pak roční průměr bazických indexů bude ve výši 1/2 meziroční inflace. Od této hodnoty Zadavatel odečte 1%. **To znamená, že bude-li v prvním roce meziroční inflace ve výši 2%, pak výše údržbových nákladů bude beze změn. V dalších letech Zadavatel složitým způsobem sděluje, že bude cenu aktualizovat o meziroční inflaci sníženou o 1%.** Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že průměrná roční míra inflace za rok 2018 činila 2,1%.

Dodavatel v této souvislosti pokračuje, že zadavatel dále v zadávacích podmínkách stanovil výchozí referenční bazický index spotřebitelských cen na hodnotu 106,5. Tato hodnota však neodpovídá hodnotě stanovené Českým statickým úřadem pro rok 2018, která činí 105,3. Tato hodnota byla přitom zveřejněna 11.1.2019, tedy před odesláním vysvětlení zadávacích podmínek č. 8. Dodavateli není zřejmé proč zadavatel stanovil tuto hodnotu, resp. proč ji neupravil dle skutečné výše, když k tomu měl příležitost. Zadavatelem zvolená úprava nepovede k ničemu jinému, než že uvedené nákladotvorné položky nebudou indexovány, přestože toto zadavatel zamýšlí a zadávací podmínky jsou vnitřně rozporné. Aby totiž mohlo dojít k indexaci, musela by hodnota bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců kalendářního roku přesáhnout hodnotu 107,6. To však v tuto chvíli dodavatel nepovažuje za reálné, když průměrná roční míra inflace za rok 2018 činila 2,1%, při stejném trendu bude průměrná hodnota bazického indexu za rok 2019 odpovídat číslu 107,4. Pokud zadavatel zamýšlel indexovat od začátku plnění smlouvy, není zřejmé, proč stanovil hodnotu bazického indexu neodpovídající hodnotám zveřejněným ČSÚ a proč stanoví korekci ve výši 1%, když zároveň limituje výši nabídkové ceny.

Dodavatel tak vznáší následující dotazy:

- **proč a na základě čeho zadavatel stanovil korekci z podílu bazických indexů ve výši 0,01?**
- **proč a na základě čeho zadavatel stanovil výchozí referenční bazický index spotřebitelských cen na hodnotu 106,5?**
- **proč zadavatel neupravil hodnotu výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen na hodnotu publikovanou ČSU?“**

Odpověď:

Zadavatel k otázkám tohoto dotazu uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu zadávacího řízení veřejné zakázky došlo ze strany Českého statistického úřadu ke zveřejnění aktuálních hodnot statistických údajů za období roku 2018 a ze strany dopravců byly poskytnuty údaje o nákladech souvisejících s jimi poskytovanými službami v předchozím období, **zadavatel upravuje pravidla pro výpočet a aktualizaci (resp. indexaci) nákladotvorných položek odměny.**

Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele v tomto směru upravenou Přílohu č. 2 smlouvy – Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019“. Pro přehlednost provedených úprav zadavatel přikládá tento dokument rovněž v revizi provedených změn, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019_Revize změn“.

3)

Dotaz:

„Třetí skupinu tvoří mzdové náklady, které bude Zadavatel aktualizovat podle vzorce:

$$MN_{var_{akt}} = MN_{var_{vych}} \cdot I$$

Aktualizace je určena buď jako podíl průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví Doprava a skladování za 12 kalendářních měsíců nebo jako podíl aktuální měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu a výchozí referenční mzdy podle toho, která hodnota je vyšší.

Koeficient *I* Zadavatel definuje:

je koeficient změny, který se vypočítá jako:

a) podíl průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví Doprava a skladování za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ a výchozí referenční výše měsíční hrubé nominální mzdy v ČR stanovené Objednatelem;

b) podíl aktuální měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády a výchozí referenční výše měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády stanovené Objednatelem.

Pro výpočet aktualizace mzdových variabilních nákladů se použije koeficient s vyšší hodnotou.

Zadavatel stanovil výchozí referenční měsíční hrubou nominální mzdu v ČR ve výši 29.000,- Kč a referenční výši měsíční zaručené mzdy v ČR odpovídající 5. skupině dle nařízení vlády ve znění účinném ke dni zahájení veřejné zakázky, tj. ve výši 18.100 Kč. **Uvedená hodnota minimální zaručené mzdy přitom neodpovídá hodnotám platným a účinným v době podání nabídky. Dodavateli tak není zřejmé, zda může v nabídce kalkulovat se zákonnou výší ve stavu ke dni zahájení zadávacího řízení, k čemuž svádí výše referenční hodnoty, která je však stanovena pro účely kalkulace, a nabízet hodnotu neodpovídající právním předpisům nebo zda musí pro účely kalkulace nabídkové ceny vyjít z hodnoty vyplývající z platných a účinných právních předpisů.**

Dodavatel tak vznáší následující dotazy:

- **může dodavatel v nabídce kalkulovat se zákonnou výší mzdy ve stavu ke dni zahájení zadávacího řízení, tj. výší odpovídající 5. skupině dle nařízení vlády ve znění účinném ke dni zahájení veřejné zakázky, tj. ve výši 18.100,- Kč, přestože tato neodpovídá platným a účinným právním předpisům ke dni podání nabídky?**

Uvedený dotaz je zásadní s ohledem na zadavatelem stanovenou limitaci výše nabídkových cen.“

Odpověď:

Zadavatel k dotazu uvádí, že dodavatel může v rámci nabídky kalkulovat s minimální výší mzdy dle právních předpisů platných a účinných ke dni zahájení zadávacího řízení veřejné zakázky.

4)

Dotaz:

„Čtvrtou skupinu tvoří ostatní náklady. Pro jejich aktualizaci Zadavatel uvádí:

V případě, kdy je podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku, a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného Objednatelům vyšší než hodnota 1,1 dochází ke změně výše údržbových variabilních nákladů dle následujícího vzorce. Ve všech ostatních případech je nová výše ostatních variabilních nákladů beze změny.

$$ON_{var_{akt}} = ON_{var_{vých}} \cdot (s - 0,1)$$

Koeficient s Zadavatel definuje:

je koeficient změny, který se vypočítá jako podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen kalendářního roku r vyhlášeného ČSÚ, ve kterém začíná příslušný Dopravní rok a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen, která byla stanovena Objednatelům

To znamená, že ostatní náklady, které tvoří více než 1/3 celkové ceny, budou aktualizovány až po dosažení hodnoty inflace převyšující 10%. **Jinými slovy vyjádřeno k indexaci dojde až v okamžiku, kdy hodnota bazického indexu dosáhne výše 117,5. To při stávající výši inflace nelze očekávat dříve než za pět let, když zadavatel stanovil referenční hodnotu bazického indexu spotřebitelských cen ve výši 106,5 a průměrná roční míra inflace za rok 2018 činila 2,1%. Tato nákladotvorná položka tak po dobu 5 let nebude vůbec indexována a po dosažení stanovené hodnoty bude výše indexace výrazně limitována odečtem korekce ve výši 0,1. Takový postup nedává žádný smysl a popírá snahu o udržitelnost smlouvy.**

Dodavateli není navíc zřejmé, za jaké období se index použije, když v návěti zadavatel používá definici „průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku“ a při definici koeficientu s „průměrného bazického indexu spotřebitelských cen kalendářního roku r vyhlášeného ČSÚ, ve kterém začíná příslušný Dopravní rok“. Dodavateli tak není zřejmé, zda se použije období roku „ r “ nebo roku „ $r-1$ “.

Dodavatel tak vznáší následující dotazy:

- **proč a na základě čeho zadavatel stanovil korekci z podílu bazických indexů ve výši 0,1?**
- **proč a na základě čeho zadavatel stanovil výchozí referenční bazický index spotřebitelských cen na hodnotu 106,5?**

- **proč zadavatel neupravil hodnotu výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen na hodnotu publikovanou ČSU?**
- **použije se pro indexaci období roku „r“ nebo roku „r-1“?**

Uvedený dotaz je zásadní s ohledem na zadavatelem stanovenou limitaci výše nabídkových cen.“

Odpověď:

Zadavatel k otázkám tohoto dotazu uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu zadávacího řízení veřejné zakázky došlo ze strany Českého statistického úřadu ke zveřejnění aktuálních hodnot statistických údajů za období roku 2018 a ze strany dopravců byly poskytnuty údaje o nákladech souvisejících s jimi poskytovanými službami v předchozím období, **zadavatel upravuje pravidla pro výpočet a aktualizaci (resp. indexaci) nákladotvorných položek odměny.**

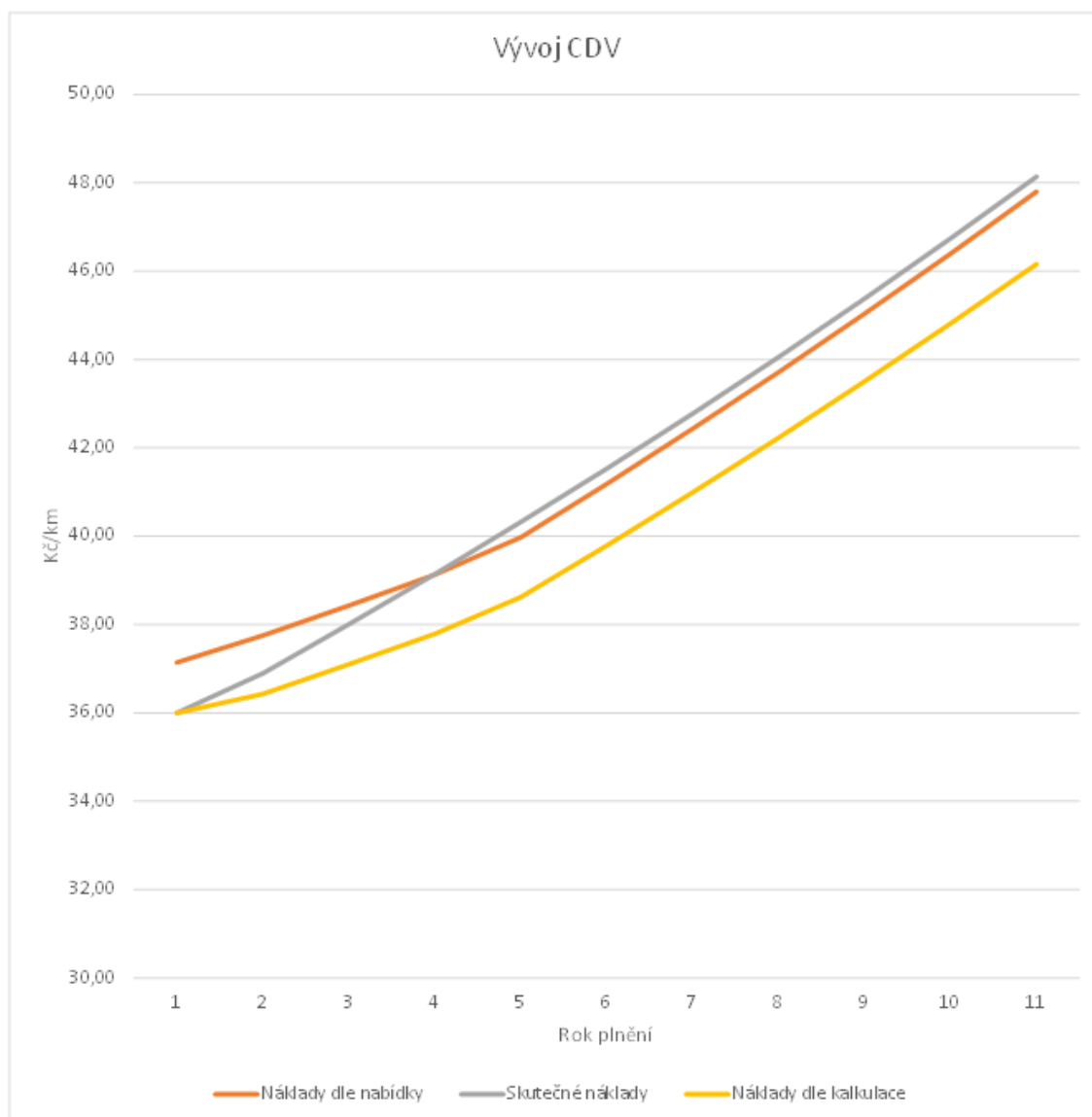
Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele v tomto směru upravenou Přílohu č. 2 smlouvy – Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019“. Pro přehlednost provedených úprav zadavatel přikládá tento dokument rovněž v revizi provedených změn, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019_Revize změn“.

5)

Dotaz:

„Z hodnot obsažených v tabulce "Kalkulované náklady" dodavatel vytvořil průběh vývoje ceny dopravního výkonu. Pro jednoduchost modelu předpokládá, že všechny ceny se budou vyvíjet shodně ve výši 3% meziroční inflace po celou dobu plnění zakázky. V následujícím grafu jsou předpokládané skutečné náklady zobrazené šedou čarou. Vývoj ceny dopravního výkonu podle pravidel aktualizace obsažené ve smlouvě znázorňuje žlutá čára.

Jestliže by uchazeč chtěl vyrovnat umělé snížení ceny dané vzorci ve Smlouvě, pak by musel zvýšit nabídkovou cenu, v modelu o 1,86 Kč/km. Tuto úpravu může použít pouze v případě, že mu to dovolí hodnota maximální nabídkové ceny uvedená v zadávací dokumentaci. Průběh vývoje takto upravené ceny znázorňuje červená čára.



Úpravu ceny pro uvedený model dodavatel provedl v položce ostatní náklady:

Hodnoty nákladů pro nabídku		kalkulované	nabídnuté
Pohonné hmoty	17,2%	6,20	6,20
Údržbové náklady	8,1%	2,90	2,90
Mzdové náklady	38,3%	13,80	13,80
Ostatní náklady dle SML	36,4%	13,10	14,24
CELKEM	100,0%	36,00	37,14

V případě, že by všichni dopravci nabídli cenu podle své skutečné kalkulace, pak by nedofinancování veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji za dobu trvání zakázky činilo částku blížíící se hodnotě 350.000.000,-Kč. Tato hodnota je tak významná, že by mohla způsobit

ekonomické potíže provozovatelům dopravy a je nutné uvažovat o možnosti opakování současné situace, kdy dopravci vypovídají smlouvy pro nedostatečnost financování.

Dodavatel tak konstatuje, že zadavatel učinil zadávací podmínky nepřehledné a vnitřně rozporné. V této souvislosti dodavatel sděluje, že **zadavatel na jednu stranu po dodavatelích požaduje rozpad ceny do jednotlivých položek, aby mohl ověřit jejich reálnost, ale nastavením jejich aktualizace, kdy některé aktualizuje od počátku v plné výši, jiné se zpožděním a s korekcí, nutí dodavatele, aby jednotlivé položky neoceňovali reálně, ale snažili se ocenit v co nejvyšší výši plně a od počátku aktualizované nákladotvorné položky (pohonné hmoty, mzdy).** To vše za situace, kdy je limitovaná maximální výše nabídkové ceny a dodavatel nemá jinou možnost, než účelově mezi položkami spekulovat. Jinými slovy vyjádřeno, **jak může požadovat zadavatel reálné ocenění položek, když nehodlá respektovat reálnou výši nákladů vynakládaných v průběhu plnění smlouvy na tyto položky?**

Pokud dodavatelé budou položky oceňovat reálně, zcela jistě se v průběhu plnění smlouvy dostanou do finančních potíží, neboť pravidla aktualizace údržbových nákladů a ostatních nákladů jsou stanovena chybně. Pak dodavatelům nezbyde než hledat, jak smlouvu ukončit a **zadavatel sám připravuje podklad pro vedení dalších jednacíh řízení bez uveřejnění. To vše v důsledku chybně nastavených limitů maximální ceny a pravidel pro aktualizaci nákladotvorných položek, které nezměnil, přestože na to byl dodavateli upozorněn.**

Dodavatel tak vznáší následující dotazy:

- **musí zadavatel ocenit jednotlivé položky reálnými cenami nebo je výše jednotlivých položek věcí uvážení dodavatele?**
- **může dodavatel s ohledem na chybně stanovenou aktualizaci rozpouštět náklady z jedné položky do jiné položky?**
- **podle jakých pravidel bude zadavatel posuzovat výši mimořádně nízké nabídkové ceny, podle jednotlivých položek, podle jejich souhrnů nebo celkovou výši nabídkové ceny?**
- **musí zadavatel použít prostředky odpovídající položce mzdové náklady na mzdy? Pokud ano, kde je to stanoveno a jak má dodavatel dokládat takové použití? Jaká je sankce za porušení této povinnosti?**
- **umožní zadavatel dodavatelům vypovědět smlouvu, pokud v důsledku nastavené aktualizace nebude výše odměny dodavatele pokrývat dodavatelem vynakládané náklady, zejm. dle bodu 13.4 smlouvy? Bude taková situace považována za nepředvídatelnou? (Dopravce je rovněž oprávněn Smlouvu vypovědět v případě, že po uzavření Smlouvy nastala okolnost, kteou Dopravce jednající s náležitou péčí nemohl předvídat, a která**

vede k takovému zvýšení nákladů Dopravce, že po něm nelze spravedlivě požadovat, aby nadále poskytoval Veřejné služby, zejména když Dopravce doloží, že po dobu alespoň jednoho účetního roku negeneruje zisk. Výpovědní doba počíná běžet od okamžiku, kdy byl Objednateli doručen projev vůle Dopravce tuto Smlouvu vypovědět (výpověď) a končí posledním dnem 24. měsíce, následujícího po měsíci, ve kterém byl takový projev vůle Objednateli doručen).

Dodavatel nezbývá než na tomto místě shrnout, že zadavatel postupuje naprosto iracionálně, když na jednu stranu se snaží získat co nejnižší nabídkové ceny, a proto limituje maximální výši nabídkových cen, ale na druhou stranu neumožňuje včasnou a odpovídající aktualizaci cenotvorných položek. Takový postup nemůže než vést k tomu, že veřejná zakázka nebude zadána nebo z ní vzešlé smlouvy nebudou moci být plněny po celou předpokládanou dobu.“

Odpověď:

Zadavatel k první otázce tohoto dotazu uvádí, že je zcela na rozhodnutí, znalostech a zkušenostech dodavatele, jakým způsobem výši ceny v jednotlivých položkách stanoví. Dodavatel by však při tomto postupu měl zohlednit zadávací podmínky veřejné zakázky, zejm. obchodní a smluvních podmínky stanovené v návrhu smlouvy, přičemž dodavatelem stanovená cena bude zadavatelem posuzována postupem dle § 113 zákona.

Zadavatel k druhé otázce tohoto dotazu uvádí, že odmítá názor dodavatele, že je aktualizace nastavena chybně. Zadavatel dále odkazuje na přílohu zadávací dokumentace Závazné pokyny pro vyplnění nástroje pro výpočet nabídkové ceny, ve které je stanoveno, že: „*Dodavatel by měl mít při vypracování Cenové nabídky Dopravce poskytovaných Veřejných služeb na zřeteli výše uvedené skutečnosti a věnovat přesnosti stanovení nabízených cen náležitou pozornost. Dodavatel stanovuje vyplněním jednotlivých nákladových položek referenční hodnoty, které budou sloužit po celou dobu plnění Veřejné zakázky. V jednotlivých položkách Jednotkové ceny dopravního výkonu, Jednotkové variabilní části ceny dopravního výkonu, Absolutního fixního nákladu za Základní vozidlo, Absolutního fixního nákladu na jedno Cyklozařízení a Příplatku k jednotkovým variabilním nákladům Základního vozidla ocení dodavatel pouze odpovídající náklady, které s danou položkou skutečně souvisí. Přesun nákladů v rámci položek je nepřípustný.*“

Zadavatel ke třetí otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení a zadavatel ji nebude poskytovat. Zadavatel nicméně navíc uvádí, že při posouzení mimořádně nízké nabídkové ceny bude postupovat v souladu se zákonem, zejm. § 113 zákona, a příslušnou rozhodovací praxí.

Zadavatel ke čtvrté otázce tohoto dotazu uvádí, že dodavatel je povinen nacenit svou nabídku dle Závazných pokynů pro vyplnění nástroje pro výpočet cenové nabídky dopravce a hodnocení veřejné zakázky, ve kterých je stanoveno, že: „*Dodavatel je povinen závazně vyplnit požadované hodnoty v Závazném nástroji, ze kterého se vychází po celou dobu trvání Smlouvy. Výstupem Závazného nástroje jsou závazné hodnoty Cenové nabídky Dopravce, kterými jsou Jednotková cena dopravního výkonu, Jednotková variabilní část ceny dopravního výkonu, Absolutní fixní náklady na Základní vozidlo, Absolutní fixní náklady na jedno Cyklozařízení, Příplatek k jednotkovým variabilním nákladům Základního vozidla a Celková nabídková cena.*“ a že „*Dodavatel stanovuje vyplněním jednotlivých nákladových položek referenční hodnoty, které budou sloužit po celou dobu plnění Veřejné zakázky.*“ Zadavatel dále odkazuje na návrh smlouvy, ve kterém je v odst. 12.19 uvedeno, že „*Dopravce je povinen finanční prostředky získané v důsledku změny výše mzdových nákladů (položky „Přímé mzdy“ a „Sociální a zdravotní pojištění“)* dle přílohy této Smlouvy (viz Příloha č. 2 Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny) využít výhradně ve prospěch zaměstnanců, zejména řidičů, kteří se podílí na plnění této Smlouvy. Tuto skutečnost je Dopravce povinen Objednateli na vyžádání průkazně doložit.“ Dodavatel bude uvedené využití finančních prostředků získaných v důsledku změny výše mzdových nákladů dokládat na výzvu zadavatele způsobem vhodným k prokazatelnému doložení takových skutečností. Ve vztahu ke smluvním sankcím zadavatel odkazuje na Přílohu č. 7 návrhu smlouvy – Tabulka smluvních pokut.

Zadavatel k páté otázce tohoto dotazu uvádí, že výpověď smlouvy je jednostranným právním jednáním, a není v kompetenci zadavatele takovou výpověď ze strany dodavatele umožňovat nebo povolovat. Z hlediska nabytí právních účinků výpovědi však musí být naplněny podmínky stanovené právním řádem nebo smlouvou, přičemž bude vždy záležet na konkrétních skutkových okolnostech daného případu. Zadavatel nicméně ve vztahu k otázce a odst. 13.5 návrhu smlouvy uvádí, že zadávací podmínky veřejné zakázky, tj. i pravidla pro cenovou aktualizaci, jsou dodavatelům známy již nyní, a proto se dle zadavatele nemůže jednat o situaci, kterou dopravce jednající s náležitou péčí nemohl předvídat.

6)

Dotaz:

„Hodnocení nabídek

Zadávací dokumentace stanoví v kapitole 10. HODNOCENÍ NABÍDEK mj. ekonomickou výhodnost podle nejvýhodnějšího poměru nabídkové ceny a kvality. Váhy jsou stanoveny tabulkou:

Pořadí	Kritérium hodnocení	Váha kritéria hodnocení v celkovém hodnocení
K1	Celková nabídková cena	82 %
K2	Jednotková variabilní část ceny dopravního výkonu při změně rozsahu dopravního výkonu	8 %
K3	Kvalita, vybavení vozidel a služeb	10 %

Pro vypracování připravil zadavatel elektronický nástroj, tj. tabulku, ve které může vyplnit jen ty buňky, které jsou vybarveny oranžovou barvou. Náklady jsou rozděleny na variabilní a fixní. Jednoznačně variabilními náklady jsou náklady na pohonné hmoty a přímý materiál. Ostatní jsou buď fixní, nebo částečně variabilní a částečně fixní.

Položky nabídkové ceny dopravního výkonu podle ZD, přílohy č. 13:

číslo řádku	název položky	fixní náklady za vozidlo [Kč/rok]	jednotkové variabilní náklady [Kč/km]	jednotkové fixní náklady [Kč/km]	podíl fixních nákladů
1	Pohonné hmoty a oleje	0	0,00	0	0%
1.1	z toho Pohonné hmoty (např. nafta)	0	0,00	0	0%
1.2	z toho Oleje, maziva a ostatní	0	0,00	0	0%
2	Přímý materiál a energie	0	0,00	0	0%
3	Opravy a udržování	0	0,00	0,00	0%
4	Odpisy	0	0	0,00	0%
4.1	z toho Odpisy Vozového parku	0	0	0,00	0%
4.2	z toho Odpisy ostatního majetku	0	0	0,00	0%
5	Leasing (pronájem)	0	0	0,00	0%
6	Přímé mzdy	0	0,00	0,00	0%
6.1	z toho Řidiči Vozidel	0	0,00	0,00	0%
6.2	z toho Ostatní zaměstnanci	0	0,00	0,00	0%
7	Sociální a zdravotní pojištění	0	0,00	0,00	0%
7.1	z toho Řidiči Vozidel	0	0,00	0,00	0%
7.2	z toho Ostatní zaměstnanci	0	0,00	0,00	0%
8	Cestovné	0	0,00	0,00	0%
9	Úhrada za použití infrastruktury	0	0	0	-
10	Silniční daň	0	0	0	-
11	Pojištění zákonné odpovědnosti	0	0	0,00	0%
12	Ostatní přímé náklady	0	0,00	0,00	0%
13	Ostatní služby	0	0,00	0,00	0%
14	Režijní náklady a zisk	0	0	0,00	0%
14.1	z toho Režijní náklady	0	0	0,00	0%
14.2	z toho Zisk	0	0	0,00	0%
15	Servis IDS	0	0	0,25	100,0%
16	Součet jednotkových nákladů (zaokrouhleno)		0,00	0,25	
17	Jednotková cena dopravního výkonu (Kč/km)		0,25		

Dodavatel na následujícím modelu představí úskalí zadavatelem nastaveného způsobu hodnocení. Model předpokládá nabídku dvou uchazečů, dopravce A, který bude kalkulovat hodnoty podle výsledků svých výpočtů pro jednotlivé položky a dopravce B, který bude spekulovat na co největší bodové hodnocení, a přitom co nejvyšší cenu s tím, že své výpočty upraví. Pro jednoduchost je předpokládáno, že kvalitu vybavení nastaví oba dopravci stejně.

Příklad hodnot podaných nabídek	Váha kritérií	Nabídnutá CDV		Bodové hodnocení	
		dopravce A	dopravce B	dopravce A	dopravce B
Celková nabídnutá cena	82%	34,00	36,00	82,0	77,4
Jednotková variabilní cena	8%	22,00	9,00	3,3	8,0
Kvalita vybavení	10%				
Bodové hodnocení celkem				85,3	85,4
Rozdíl ceny dopravního výkonu		-2,00			

Poznámka: Variabilní složka ceny je součástí celkové.

Dopravce B nabídne nízkou cenu variabilních nákladů tak, že kromě nafty a přímého materiálu bude považovat ostatní položky za konstantní, v čemž mu nebude možné bránit, pokud takovou metodiku pro své kalkulace zvolí a pokud bude mít tak nastavena vnitropodniková pravidla financování. (Např. bude mít plat řidičů stanoven podle odpracovaných směn, které se vztahují k počtu vozidel, místo podle odpracovaných hodin – obdoba odměňování řidičů v systémech MHD.)
V takovém případě může nabídnout cenu o 2 Kč vyšší než konkurence, a přesto bude vítězným uchazečem.

Dodavatel níže nastiňuje varianty, které mohou nastat v průběhu plnění zakázky:

1. *Zadavatel se rozhodne, že bude zvyšovat dopravní výkon.*
 - *Tato varianta má svá omezení v tom, že s přidáním nové linky je většinou potřeba přidat i autobus, tzn., přidat celé náklady. V takovém případě se výhoda nízké nákladové ceny neprojeví.*
 - *Pokud by došlo k zahuštění stávající dopravy v masivnějším rozsahu, zadavatel by šetřil cca 60% variabilní části ceny dopravního výkonu. Tuto výhodu by získal za tu cenu, že by dopravce mohl přestat plnit smlouvu z ekonomických důvodů, protože by jeho výnosy mohly být nižší než náklady. Systém by se stal labilní. Kromě toho je třeba dodat, že takovýto postup by byl s velkou pravděpodobností pro zadavatele i tak nákladný proto, že zahuštění provozu by znamenalo přidávat spoje do doby dopravních sedel, kdy poptávka po dopravě je nízká, což by se projevilo vysokou dotací na km i přesto, že by variabilní složka nákladů byla nízká.*
2. *Zadavatel se rozhodne, že bude snižovat dopravní výkon.*
 - *Tato situace může nastat v případě, že bude mít zadavatel potřebu ušetřit v rozpočtu významnější položku. Snižování objemu dopravního výkonu bez úspory vozidel znamená snižování ceny pouze o variabilní náklady. V uvedeném modelu by se tedy jednalo o úsporu jen asi 40% částky, která by byla uspořena, než kdyby cena byla stanovena korektně. Zatímco přidávat km má svá omezení, snižování v podobě rušení párů spojů lze teoreticky u jednotlivého vozidla až do nuly.*
3. *Zadavatel ponechá rozsah dopravního výkonu v nezměněné výši*
 - *V takovém případě bude zadavatel hradit dopravci po celou dobu vyšší cenu dopravního výkonu, než by platil bez použití posuzovaného kritéria. V popsaném modelu by to bylo o 2,--Kč na km více. K tomu pouze připomínáme, že zadavatel předpokládá tímto způsobem realizovat více než 180 000 000 km za celou dobu trvání smlouvy.*

Použití kritéria nízké variabilní části dopravního výkonu nutí uchazeče o její co největší stlačení vzhledem k tomu, že může mít zásadní vliv na hodnocení nabídky, i když má poměrně malou procentuální váhu (viz modelový příklad výše). Její význam způsobuje, že umožňuje stanovit její hodnotu s velkým rozptylem. Ačkoliv je toto kritérium velmi významné pro hodnocení nabídky, nemá dle dodavatele žádný velký užitek, aby vyvážil s ním spojená rizika spočívající ve spekulaci a výběru celkově dražší nabídky. Dle dodavatele tak dané kritérium neodpovídá principu užité hodnoty, jež by měla kritéria hodnocení vyjadřovat. Dle dodavatele je namístě uvedené kritérium vypustit.

Dodavatel v této souvislosti vznáší následující dotazy:

- **musí zadavatel ocenit jednotlivé položky reálnými cenami nebo je výše jednotlivých položek věcí uvážení dodavatele?**
- **může dodavatel s ohledem na uvedené dílčí kritérium přenášet variabilní a fixní náklady dle svého uvážení?**
- **podle jakých pravidel bude zadavatel posuzovat reálnost rozložení variabilních a fixních nákladů?**
- **z jakého důvodu činí váha uvedeného kritéria 8%?**

Odpověď:

Zadavatel k první otázce tohoto dotazu uvádí, že je zcela na rozhodnutí, znalostech a zkušenostech dodavatele, jakým způsobem výši ceny v jednotlivých položkách stanoví. Dodavatel by však při tomto postupu měl zohlednit zadávací podmínky veřejné zakázky, zejm. obchodní a smluvních podmínky stanovené v návrhu smlouvy, přičemž dodavatelem stanovená cena bude zadavatelem posuzována postupem dle § 113 zákona.

Zadavatel k druhé otázce tohoto dotazu uvádí, že je zcela na rozhodnutí, znalostech a zkušenostech dodavatele, jakým způsobem bude rozdělení nákladů mezi fixní a variabilní náklady koncipovat. Dodavatel by však při tomto měl zohlednit zadávací podmínky veřejné zakázky, zejm. obchodní a smluvní podmínky stanovené v návrhu smlouvy.

Zadavatel k třetí otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel nicméně navíc uvádí, že při posuzování „reálnosti“ nabídkové ceny, bude postupovat v souladu se zákonem, zejm. § 113 zákona, tj. institutem mimořádně nízké nabídkové ceny. Při posouzení mimořádně nízké nabídkové ceny bude zadavatel postupovat v souladu se zákonem a příslušnou rozhodovací praxí.

Zadavatel ke čtvrté otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení a zadavatel ji nebude poskytovat.

7)

Dotaz:

„Zadávání dopravní práce v průběhu plnění zakázky

S přihlédnutím k aktuálním nákladům ve veřejné dopravě lze předpokládat, že nastavení podmínek veřejné soutěže neumožní zvýšit celkovou cenu dopravního výkonu deformací variabilní části dopravního výkonu tak, jak je popsáno v modelovém příkladu v předchozí kapitole proto, že **maximální ceny pro jednotlivé oblasti jsou na hranici možných cen**. V takovém případě je možné očekávat, že celkové nabídkové ceny budou velmi podobné a o vítězi rozhodnou ostatní ukazatele, zejména ukazatel K2, tj. jednotková variabilní cena. **Uchazeči jsou tímto zadáním nuceni nabídnout nízkou jednotkovou variabilní cenu.**

Dodavatel uvažuje proto druhý krajní případ, kdy dva uchazeči nabídnou stejnou celkovou cenu dopravního výkonu, ale budou se lišit v nabídce jednotkové variabilní ceny dopravního výkonu a ukazatele kvality vybavení.

Příklad hodnot podaných nabídek	Váha kritérií	Nabídnutá CDV		Bodové hodnocení	
		dopravce A	dopravce B	dopravce A	dopravce B
Celková nabídnutá cena	82%	35,50	35,50	82,0	82,0
Jednotková variabilní cena	8%	22,00	9,00	3,3	8,0
Kvalita vybavení	10%			10	5,5
Bodové hodnocení celkem				95,3	95,5
Rozdíl ceny dopravního výkonu		0,00			

Poznámka: Variabilní složka ceny je součástí celkové.

V tomto případě bude také úspěšnější uchazeč B, i když nabídne významně nižší kvalitu služby, protože předloží lepší nabídku ve sporném ukazateli.

Pro posouzení, do jaké míry může uchazeč "upravit" jednotkovou cenu dopravního výkonu je třeba znát jeho možnosti a předpoklady v průběhu plnění vlastní zakázky.

Možné změny v dopravním zadání v průběhu plnění zakázky:

Zvýšení dopravního výkonu

- a. Přidáním spojů na začátku nebo na konci směny v oběhu vozidla. Tím se zvýší mzdové náklady za tuto dobu v plném rozsahu, zvýší se dopravní výkon vyjádřený km. Zadavatel v souladu se smlouvou uhradí dopravci jednotkovou variabilní část nákladů x počet přidaných km v ceně dle příslušných kategorií vozidel.
- b. Zvýšením výkonů uprostřed směny. Tím se zvýší náklady na pohonné hmoty a přímý materiál. Mzda řidiče se zvýší o rozdíl mezi čekáním a jízdou, který je po novele zákona týkající se mezd řidičů minimální.
- c. Zvýšením rozsahu zavedením nových spojů, které si vyžádají zařazení dalšího vozidla do systému. V takovém případě se hradí celá cena dopravního výkonu.

Snížení dopravního výkonu

- d. Zrušením spojů na začátku nebo na konci směny v oběhu vozidla. Tím se sníží mzdové náklady za tuto dobu v plném rozsahu, ubude dopravní výkon vyjádřený km.
- e. Zrušením spojů uprostřed směny. Sníží se náklady na pohonné hmoty a přímé náklady v celém rozsahu příslušném k rušenému dopravnímu výkonu, mzda řidiče se sníží o rozdíl mezi čekáním a jízdou, který je po novele zákona týkající se mezd řidičů minimální.
- f. Zrušením spojů v rozsahu, který umožní vyřazení vozidla z oběhu.

Finanční dopad změn dopravního zadání podle shora uvedených variant ve vztahu k pravidlům stanoveným ve smlouvě:

Přidání dopravního výkonu do dopravního zadání v případě, že není doprovázeno změnou počtu vozidel, znamená změnu v ceně dopravního výkonu ve výši:

$$\Delta CDV = CDV_j \times \Delta P_{km}$$

Kde ΔCDV je změna jednotkové ceny variabilních nákladů

CDV_j je jednotková cena variabilních nákladů příslušné kategorie vozidla

ΔP_{km} je změna počtu km

Vliv způsobu zadání změn dopravní práce na ekonomiku dopravce:

V tabulce je znázorněn případ, kdy součet přímých nákladů a PHM je 9,00 Kč/km a mzdové náklady na řidiče 13,00 Kč/km

Případ označený jako Výchozí označuje výchozí hodnoty uvedené v nabídce uchazečů A a B.

Případy (a), (b) a (d) a (e) jsou popsány v předchozím textu, případy (c) a (f) jsou vynechány, protože se v nich uvažuje změna dopravního výkonu spojená se změnou počtu vozidel.

Varianty změn dopravního zadání			variabilní CDV			Porovnání změn v Kč		
Případ	Dopravce	km	PHM+ přímé	mzdy řidičů	celkem	změny ceny dle Smlouvy	skutečná změna nákladů	finanční dopad pro dopravce
Výchozí	A	70000	9,00	13,00	22,00			
	B	70000	9,00		9,00			
(a)	A	84000	9,00	13,00	22,00	308 000,00	126 000,00	182 000,00
	B	84000	9,00		9,00	126 000,00	126 000,00	0,00
(b)	A	84000	9,00	13,00	22,00	308 000,00	308 000,00	0,00
	B	84000	9,00		9,00	126 000,00	308 000,00	-182 000,00
(d)	A	56000	9,00	13,00	22,00	-308 000,00	-126 000,00	-182 000,00
	B	56000	9,00		9,00	-126 000,00	-126 000,00	0,00
(e)	A	56000	9,00	13,00	22,00	-308 000,00	-308 000,00	0,00
	B	56000	9,00		9,00	-126 000,00	-308 000,00	182 000,00

Pokud nastanou změny v dopravním zadání:

Pokud budou do tabulky dosazeny hodnoty za celou zakázku ve všech oblastech, pak by hodnota v tomto popisovaném případě dosáhla finančního dopadu pro dopravce od - 478 milionů Kč do +478 milionů Kč. To znamená, že způsob zadávání dopravní práce ve formě jízdních řádů a oběhů vozidel může významně ovlivnit ekonomiku dopravce na jedné straně a výdaje z Krajského rozpočtu na straně druhé. Celková **teoretická hodnota rozsahu, který mohou ovlivnit jednotliví technologové dopravy**, se může za dobu trvání smlouvy v závislosti na výsledku výběrového řízení **blížit 1 miliardě Kč**.

Konstrukce podmínek zadávací dokumentace je charakterizovaná těmito významnými parametry:

- Nabídková cena dopravního výkonu je omezena stanovením maximální nabídkové ceny
- Maximální nabídková cena je stanovena na hranici aktuálních cen
- Pravidla pro aktualizaci ceny dopravního výkonu predikují snížení poměru ceny ke skutečným nákladům
- Významným kritériem pro hodnocení nabídek, které má za daných podmínek rozhodující sílu rozhodnout o vítězném uchazeči je jednotková cena dopravního výkonu, která nemá pro zadavatele žádnou zjevnou přidanou hodnotu
- V pravidlech pro aktualizaci ceny dopravního výkonu chybí parametr pro přepočítání na novou cenu zohledňující nutnou pracovní dobu řidičů na zajištění objednané služby.

Z hodnot uvedených v modelových příkladech a shora uvedených závěrů je zřejmé možné zneužití pravidel konstrukce a aktualizace ceny hrazené objednatelům dopravců za zajištění veřejné dopravy. Hodnota, o které mohou rozhodovat jednotliví pracovníci zadavatele dopravy je velmi vysoká.

V situaci, kdy maximální nabídková cena je stanovena na hranici současných nákladů a pravidla pro její aktualizaci predikují ztrátu v prvních letech zajištění dopravní služby, je velké nebezpečí, že cestu k řešení budou účastníci procesu zadávání dopravní práce a její realizace hledat v manipulaci se zadáváním dopravní práce. Způsob konstrukce oběhů ve smyslu skutečné potřeby počtu nasazených vozidel a jejich výkonu nebude ve své podstatě možné nijak kontrolovat. Pracovníci zadavatele tak budou mít přímý vliv na ekonomiku dopravce, a to v takovém rozsahu, že ho budou moci nejen významně ekonomicky zvýhodnit, ale také poškodit. Takový stav je nepřijatelný.

Z tohoto důvodu je třeba jednoznačně stanovit, že jak změny rozsahu plnění veřejné služby dle článku 5.3 návrhu smlouvy, tak jako jakékoli jiné změny jízdních řádů či oběhů vozidel či jiné změny dopravního zadání mohou být činěny pouze z objektivních důvodů, které objednatel dopravci doloží a to tak, aby byly minimalizovány zásahy do dopravního řešení a aby byly změny realizované tak, aby pro dopravce měly co nejmenší ekonomické dopady, resp. aby změny byly ekonomicky neutrální.

Návrh smlouvy upravuje změnu rozsahu plnění veřejné služby následovně:

*„Objednatel je oprávněn požadovat po Dopravci změnu v rozsahu plnění Veřejné služby proti Referenčnímu rozsahu dopravního výkonu odpovídajícímu zadávacím podmínkám Veřejné zakázky (dále jen „**Změna rozsahu**“). Dopravce přitom bere na vědomí a souhlasí s tím, že změna rozsahu může znamenat jak zvýšení dopravních výkonů, tak i jejich snížení (maximálně však v rozpětí stanoveném dále v této Smlouvě). Charakter Změny rozsahu může být dlouhodobý i krátkodobý, může se týkat i Autobusových linek vedoucích v souladu s touto Smlouvou po území sousedních krajů, a to **v závislosti na změnách potřeb Objednatele při plnění jeho povinnosti zajistit dopravní obslužnost na území Královéhradeckého kraje.** Objednatel může po Dopravci požadovat Změnu rozsahu **zejména, nikoli však výlučně, z následujících důvodů:***

a) v souvislosti se změnou přepravních potřeb ve Výběrové oblasti (např. vznik či zánik školského zařízení, úprava směnného provozu zaměstnavatelů, vznik nebo zánik pracovních příležitostí, požadavek na změnu Jízdního řádu ze strany obcí, změna dopravního řešení na území sousedního kraje nebo sousedního státu, uzavření smlouvy o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území jiného kraje nebo jiného státu s jiným objednatelem dopravy apod.);

b) na základě aktuálních přepravních potřeb Objednatele;

c) z důvodu dopravních omezení, Uzavírek a Objížděk;

d) zánik některých dopravních spojení (např. dopravních tras železnice);

e) změna standardů dopravní obslužnosti.“

Je třeba zdůraznit, že veškeré změny musí být obecně založeny na objektivních příčinách a nemůže se jednat o libovůli objednatele. Zároveň nemůže dojít k situaci, kdy objednatel konkrétnímu dopravci

odebere část výkonů a přidá je jinému dopravci. Přesouvání výkonu mezi jednotlivými dopravci by totiž značně ovlivnilo ekonomiku a mohlo by být nástrojem k likvidaci dopravce. Situaci by bylo možné připodobnit k nezákonné výpovědi dané zaměstnanci pro nadbytečnost, kdy jednání zaměstnavatele je posuzováno vždy v jeho úplnosti, souvislostech a logické návaznosti. Nelze tak ani připustit, aby došlo k odebrání výkonů konkrétnímu dopravci a po nějakém čase k přidání těchto výkonů jinému dopravci. Zadavatel vymezil jednotlivé oblasti veřejné zakázky a tyto by měl dodržovat v průběhu plnění smlouvy a účelově je neměnit.

Konstrukce výpočtu ceny dopravního výkonu v kombinaci se způsobem zadávání dopravní práce umožňuje odborným pracovníkům zadavatele významným způsobem zvýhodnit nebo na druhé straně ekonomicky poškodit smluvního dopravce.

Soubor podmínek stanovených zadávací dokumentací vytváří kritickou situaci, která dostává smluvního dopravce do naprosté závislosti na zpracování dopravního řešení pracovníky zadavatele. Dopravci je přitom upřeno právo k zadání se oborně vyjádřit nebo odmítnout ekonomicky nevýhodnou změnu přijmout.

Dodavatel v této souvislosti vznáší následující dotazy:

- **změní zadavatel podmínky aktualizace ceny dopravního výkonu tak, aby aktualizovaná cena v každém okamžiku odpovídala dopravnímu zadání a aby každá změna v dopravním systému byla pro dopravce ekonomicky neutrální?**
- **rozumí dodavatel správně návrhu smlouvy tak, že přestože jsou důvody změn rozsahu plnění veřejné služby uvedeny pouze příkladmo, musí se vždy jednat o objektivní a doložitelné důvody stojící vně objednatele a nemůže se jednat o prosté rozhodnutí zadavatele?**
- **je zadavatel oprávněn konkrétnímu dopravci odebrat určité výkony a tyto (anebo obdobné) následně přidělit jinému dopravci, například z toho důvodu, že jiný dopravce má výhodnější cenu?**
- **může zadavatel uvést nějaké další příklady, které mohou vést ke změnám rozsahu veřejné služby a popsat způsob, jakým se bude dopravce oprávněn k těmto důvodům vyjádřit?**
- **může dopravce v případě, že důvody objednatele nebudou objektivně podloženy, odmítnout změnu rozsahu plnění či obecně změnu dopravního řešení?**
- **pokud bude existovat více variant dopravního řešení, je zadavatel povinen vybrat takovou variantu, která bude pro dopravce ekonomicky neutrální? Pokud ne, jakou variantu zadavatel zvolí? Co když varianta nejlevnější pro zadavatele bude zároveň nejméně výhodná pro dopravce?“**

Odpověď:

Zadavatel k první otázce tohoto dotazu uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že v průběhu zadávacího řízení veřejné zakázky došlo ze strany Českého statistického úřadu ke zveřejnění aktuálních hodnot statistických údajů za období roku 2018 a ze strany dopravců byly poskytnuty údaje o nákladech souvisejících s jimi poskytovanými službami v předchozím období, **zadavatel upravuje pravidla pro výpočet a aktualizaci (resp. indexaci) nákladotvorných položek odměny.** Zadavatel spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele v tomto směru upravenou Přílohu č. 2 smlouvy – Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019“. Pro přehlednost provedených úprav zadavatel přikládá tento dokument rovněž v revizi provedených změn, viz dokument s názvem „14_02_Příloha 2 Smlouvy_Pravidla cenove aktualizace_rev28012019_Revize změn“.

Zadavatel k druhé až třetí otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel uvádí, že s ohledem na měnící se požadavky samosprávy a cestující veřejnosti není z logiky věci možné 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 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, přičemž toto považuje za jednoznačné a dostatečné. **Zadavatel v zadávacích podmínkách jednoznačně stanovil, že změny budou prováděny v závislosti na změnách potřeb objednatele při plnění jeho povinnosti zajistit dopravní obslužnost na území Královéhradeckého kraje. Z uvedeného tak vyplývá, že změna rozsahu může být provedena pouze na základě změn potřeb objednatele objektivního charakteru a nemůže se tak jednat o libovůli objednatele nemající základ v jeho potřebách. Zadavatel tak nebude oprávněn bez dalšího odebrat dopravní výkon jednomu dopravci a tento přidělit jinému.**

Zadavatel ke čtvrté otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel odkazuje na odpověď poskytnutou zadavatelem k druhé až třetí otázce tohoto dotazu a uvádí, že podmínky, za jejichž splnění ke změnám rozsahu může dojít, považuje za jednoznačné, dostatečné a nebude je dále nijak upravovat ani sdělovat žádné jiné důvody pro takové změny rozsahu.

Zadavatel k páté otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel v této souvislosti navíc odkazuje na odst. 5.5 návrhu smlouvy, kde je upravena povinnost dodavatele akceptovat změny rozsahu požadované dle

článku 5 návrhu smlouvy a podmínky takových možných změn rozsahu, a odst. 4.15 návrhu smlouvy, kde je upraveno oprávnění dopravce sdělovat objednateli podněty a vyjadřovat se k objednatelům zamýšleným a připravovaným změnám v organizaci dopravy v rámci příslušné výběrové oblasti a souvisejícím změnám jízdních řádů a autobusových linek.

Zadavatel k šesté otázce tohoto dotazu uvádí, že zadávací podmínky jsou stanoveny jednoznačně, srozumitelně, transparentně, jednotně a v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dodavatelem požadovaná informace není nezbytná pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel dále uvádí, že s ohledem na měnící se požadavky samosprávy a cestující veřejnosti není z logiky věci možné predikovat vývoj v nadcházejících 10 letech. Zadavatel nicméně uvádí, že zvolí variantu dopravního řešení nejvíce vhodného pro naplnění potřeb objednatelů při plnění jeho povinnosti zajistit dopravní obslužnost na území Královéhradeckého kraje.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel v souladu s § 99 odst. 2 zákona přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v tomto směru upravené verzi zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace pod názvem „00 ZD_rev28012019“, ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či profilu zadavatele.

PODPIS

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