

2 PREROVA 28.06.2014

Došlo: 20-06-2014	VP
č.j. MPr/ 075 053, 2014	
poč. listů 1	poč. příloh 3

statutární město Přerov  
Bratrská 709/34  
750 02 Přerov I-Město

**Věc: Žádost o poskytnutí informace dle zák.č. 106/1999 Sb., O svobodném přístupu k informacím**

povinný subjekt: statutární město Přerov, Bratrská 709/34, 750 02 Přerov I-Město

žadatel:

Na základě ustanovení zákona č. 106/1999 Sb., O svobodném přístupu k informacím, žádám o poskytnutí informací ve formě odpovědi na dotazy, uvedené v čl. II této žádosti.

**I.  
Odůvodnění**

Statutární město Přerov jako zadavatel vypsalo zadávací řízení na veřejnou zakázku „Městská autobusová doprava v Přerově 2013-2023“, ev. číslo zakázky 239005. Smlouva na plnění veřejné zakázky byla uzavřena se společností Dopravní a logistická společnost s.r.o., U Žebračky 3042/18a, 750 02 Přerov.

Po prozkoumání zadávací dokumentace, kupní smlouvy včetně příloh a další dokumentace k zadávacímu řízení jsem toho názoru, že kupní smlouva je uzavřena v rozporu s podmínkami zadávacího řízení, tudíž byl porušen zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách a při následném plnění smlouvy může statutární město Přerov porušovat povinnosti při správě cizího majetku.

Z kupní smlouvy, zveřejněné na profilu zadavatele, je zřejmé, že vítěz veřejné zakázky, Dopravní a logistická společnost s.r.o., nabídl za provozování dopravy cenu 136,8 mil. Kč bez DPH, což je o 113,2 mil. Kč méně, než byla původně předpokládaná hodnota veřejné zakázky 250 mil. Kč bez DPH.

Dle informací z tisku se vítězný uchazeč pokusil nabídkovou cenu změnit. Viz *Vítězná firma se ještě před podpisem smlouvy pokusila o dodatek ke smlouvě týkající se reálné ceny dopravního výkonu za příslušné období. V usnesení rady stojí, že změna formulace by znamenala navýšení celkové ceny zakázky zhruba o 110 milionů korun. "Nesouhlasíme se změnou dodatku, neboť by to mohlo ovlivnit nebo narušit zákon o zadávání veřejných zakázek a mohli bychom být sankcionováni," uvedl primátor Přerova Jiří Lajtoch (ČSSD). Podle něj tento dodatek rada zamítla, firma to akceptovala a v podpisu smlouvy nic nestojí v cestě.*

*Nižší cenu vítězný dopravce zdůvodnil tím, že dokoupili autobusy na plyn a náklady nebudou tak vysoké, jak předpokládali.*

Zdroj: *Denní zpravodajství o veřejných zakázkách, www.vz24.cz, 7.3.2014 (původní zdroj ČTK)*



Nabídka vítězného uchazeče byla zjevně a záměrně podhodnocena, přičemž vítězný uchazeč podával cenovou nabídku již se záměrem zvyšování ceny v následujících letech.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění mezi statutárním městem Přerov a Dopravní a logistickou společností s.r.o. určuje míru kompenzace takovým způsobem, že konečná nabídková cena za celé období může překonat původně předpokládanou hodnotu veřejné zakázky.

Smlouva totiž umožňuje zvýšit cenu dopravního výkonu v průběhu platnosti smlouvy dodatkem smlouvy v případě, že dojde ke změnám daňových právních předpisů, zavedení mýtného, přechodu na EURO, poklesu tržeb, nárůstu cen PHM, inflace, které prokazatelným způsobem zvýší nebo sníží náklady dopravce ve srovnání s náklady určujícími **výchozí cenu dopravního výkonu**.

Upravená výše ceny dopravního výkonu za 1 km bude přepočtena vždy k 30. 6. běžného roku, tzn. že první přepočet bude k 30. 6. 2014 a Cena dopravního výkonu dle tohoto přepočtu platná od 1. 1. 2015, dle následujícího vzorce:

$$C_{dv1} = C_{dv} + (Z_{cpi} + Z_{phm} + Z_{mzd})$$

kde platí, že

$$\begin{aligned} Z_{cpi} &= C_{dv} \times (0,30 \times CPI / 100) \\ Z_{phm} &= C_{dv} \times [0,28 \times (C_{phm1} - C_{phm}) / C_{phm}] \\ Z_{mzd} &= C_{dv} \times [0,27 \times (C_{mzd1} - C_{mzd}) / C_{mzd}] \end{aligned}$$

kde

- $C_{dv1}$  představuje Cenu dopravního výkonu za 1 km upravenou podle tohoto ustanovení. Cena dopravního výkonu za 1 km bude následně zaokrouhlena na 2 desetinná místa.
- $C_{dv}$  představuje Cenu dopravního výkonu za 1 km před úpravou podle tohoto ustanovení.
- $CPI$  představuje meziroční změnu indexu spotřebitelských cen zjištěného k rozhodnému datu podle ustanovení článku XI. odst. 7.1.1 Smlouvy vyjádřenou v procentech a zaokrouhlenou na jedno desetinné místo.
- $C_{phm}$  představuje meziroční průměrnou cenu motorové nafty (bez DPH) zjištěnou podle ustanovení článku XI. odst. 7.1.2 Smlouvy k dubnu 2013, respektive k datu předchozí úpravy Ceny dopravního výkonu podle tohoto ustanovení.
- $C_{phm1}$  představuje meziroční průměrnou cenu motorové nafty (bez DPH) zjištěnou podle ustanovení článku XI. odst. 7.1.2 Smlouvy tohoto ustanovení k datu úpravy.
- $C_{mzd}$  představuje meziroční průměrnou měsíční hrubou mzdou zjištěnou podle ustanovení článku XI. odst. 7.1.3 Smlouvy za rok 2012, respektive k datu předchozí úpravy Ceny dopravního výkonu podle tohoto ustanovení.
- $C_{mzd1}$  představuje meziroční průměrnou měsíční hrubou mzdou zjištěnou podle ustanovení článku XI. odst. 7.1.3 Smlouvy k datu úpravy.
- $Z_{cpi}$  představuje výpočet změny indexu spotřebitelských cen.
- $Z_{phm}$  představuje výpočet změny ceny PHM.
- $Z_{mzd}$  představuje výpočet změny průměrné měsíční hrubé mzdy.



Dá se tedy předpokládat, že cena dopravního výkonu, která je uvedena ve výchozím finančním modelu pro rok 2014 ve výši 46,09 Kč/km bude navýšena na rok 2015 výše uvedeným způsobem. Navýšena cena pro rok 2015 pak bude výchozí cenou dopravního výkonu pro výpočet ceny na rok 2016. A stejným způsobem se bude postupovat při stanovení ceny dopravního výkonu 2017, a každý následující rok.

Nicméně je nutné upozornit na fakt, že pro rok 2017 udává vítězný uchazeč cenu dopravního výkonu ve výši pouze 31,07 Kč/km, což je významný pokles proti prvním letům provozu. Reálně dle výše uvedeného výpočtu však k tomuto kroku nikdy nedojde. Cena dopravního výkonu totiž bude vycházet z ceny 46,09 Kč/km (z roku 2014) navýšené o nárůst cen za roky 2015 a 2016.

Z této možnosti smlouvy lze usoudit, že vítězný uchazeč zvítězil s neúměrně nízkou cenou s vědomím, že ji nikdy nebude muset dodržet.

Výchozí finanční model vítězného uchazeče je zpracován účelově tak, aby první 3 roky (do konce roku 2016) byla výše kompenzace cca 24,3 mil. Kč, od roku 2017 však dojde k jejímu snížení o více než polovinu na 12 mil. Kč a následně se ještě snižuje až na 8,6 mil. Kč. Snížení je pak způsobeno radikálním poklesem nákladů na Pronájem a leasing vozidel (pokles z 15,63 Kč/km na 1,69 Kč/km, což je pokles o více než 87 %) a dále poklesem Pohonných hmot a olejů (pokles z 10,01 Kč/km na 7,58 Kč/km, což je pokles o více než 24 %).

Při zadaných podmínkách a průměrném stáří vozového parku, který je přílohou č.5 smlouvy nelze se stávajícím vozovým parkem plnit podmínku průměrného stáří vozového parku po celou dobu trvání smlouvy. Dopravce by musel v průběhu plnění smlouvy částečně obnovit svůj vozový park a musel by tedy z této obnovy nést náklady ve formě zvýšených odpisů nebo zvýšeného pronájmu, či leasingu. Ve výchozím finančním modelu však v průběhu let k ničemu takovému nedochází, naopak dochází k již zmíněnému poklesu ceny dopravního výkonu.

Podmínka průměrného stáří koliduje s úsporou nákladové položky pohonné hmoty, která dle finančního modelu vítězného uchazeče výrazně klesá v letech 2017, 2019 a 2023. Praxe posledních let ve veřejné dopravě je právě opačná. Nákladová položka pohonných hmot je přímo závislá na vstupních cenách, které se dlouhodobě navyšují. Jedinou možností jak tedy docílit snížení této položky, je snížení průměrné spotřeby pohonných hmot vozidel. Za předpokladu, že bude závazek smlouvy zajišťován vozovým parkem, který je uveden v příloze č. 5 smlouvy, je prakticky nemožné aby stejná vozidla skokově snížila průměrnou spotřebu v letech 2017, 2019 a 2023. Pokud je toto snížení odvozeno případně od pořízení nových vozidel, znovu koliduje s finančním modelem vítězného uchazeče, ve kterém by muselo dojít k navýšení nákladových položek Odpisy autobusů nebo Pronájem a leasing vozidel. Jak je však patrné z textu výše, k tomuto nedochází, právě naopak.

Cena plnění byla v souladu se zadávací dokumentací konstruována na základě tabulky v Příloze 7 – výchozí finanční model. Rozpis předpokládal rozvržení ceny plnění do 10 let. Celková cena plnění a zároveň nabídková cena, podle které byly nabídky hodnoceny, byla tvořena součtem cen v každém roce plnění.

Návrh smlouvy nicméně stanoví jiný způsob odměny za plnění veřejné zakázky po dobu trvání platnosti smlouvy. Dle čl. XI, odst. 1 je rozsah Závazku veřejné služby (dopravního výkonu) v kalendářním roce trvání této Smlouvy stanoven na cca 750 000 Tarifních km a max. 9 % ostatních výkonů z Tarifních kilometrů. Cena dopravního výkonu pro účely smlouvy je pak stanovena jako cena za plnění v kalendářním roce.

Dle čl. XI, bod 7.2. je pak cena za plnění smlouvy (cena dopravního výkonu) pro další kalendářní roky stanovena jako součin ceny plnění v 1. kalendářním roce a indexu. Bod XI, čl. 7.2. předpokládá první přepočítání k 30. 6. 2014 a cena dopravního výkonu dle tohoto přepočítání bude platná od 1. 1. 2015. Cena plnění, hrazená zadavatelem v dalším roce trvání smlouvy, pak nemůže být nikdy nižší než nabízená cena v předchozím roce.



Je evidentní, že výpočet ceny plnění podle smlouvy v žádném případě neodpovídá způsobu stanovení ceny v Příloze 7 – výchozí finanční model a je sním v příkrém rozporu. Zadavatel by hradil plnění na základě jiných pravidel, než která byla vysoutěžena veřejnou zakázkou.

Plnění veřejné zakázky při této nabídkové ceně by do budoucna znamenalo, vedle porušení zákona o veřejných zakázkách, navyšování částky vynakládané na plnění této veřejné zakázky, mimo režim zákona a v rozporu se smlouvou na plnění veřejné zakázky. Tento postup je však v hrubém rozporu se zákonem o veřejných zakázkách a je rovněž způsobilý založit trestní odpovědnost konkrétních osob, např. za porušování povinností při správě cizího majetku.

Zásadní rozpor spatřuji ve vazbě mezi přílohou č. 7 smlouvy (výchozí finanční model) a stanovením celkové ceny plnění dle smlouvy.

## II.

### Dotazy

S ohledem na výše uvedené se statutárního města Přerova dotazuji,

- 1) Jakým způsobem bylo zjišťováno ze strany zadavatele, zda je možné meziročně snížit cenu dopravního výkonu (v položce pohonné hmoty, pronájem a leasing vozidel) při soustavném plnění podmínek smlouvy (zejména pak průměrné maximální stáří vozového parku 9 let)?
- 2) Bude statutární město Přerov v dalších letech hradit cenu plnění dle nabídnutých cen v jednotlivých letech dle přílohy č. 7 nebo použije výpočet ceny dle smlouvy, tzn. ceny indexované pouze z ceny plnění v prvním roce smlouvy?
- 3) Dle dokumentu *Závěrečný účet a výroční zpráva statutárního města Přerova za rok 2013* statutární město Přerov za zajištění provozu městské autobusové dopravy v Přerově za rok 2013 uhradilo dopravci Dopravní a logistické společnosti s.r.o. (dále DLS s.r.o.) kompenzaci ve výši 26 512 096 Kč a v roce 2014 uhradilo doplatek za rok 2013 ve výši 512 867 Kč. V roce 2012 uhradilo město Přerov dopravci částku 25 617 020 Kč. V příloze č. 7 je uvedeno, že vítězný uchazeč bude od 2017 dostávat kompenzaci ve výši 12 068 384 Kč a v roce 2023 pouze ve výši 8 637 448 Kč. Nechal si zadavatel ověřit u nezávislého odborníka, zda je reálné provozovat městskou dopravu v Přerově za takto nízkou cenu?
- 4) Posuzovali jste při výběru nejvhodnější nabídky mimořádně nízkou nabídkovou cenu vítězného uchazeče dle § 77 zákona o veřejných zakázkách?
- 5) Bylo záměrem zadavatele připravit zadávací podmínky tak, aby hodnotící kritérium s nejvyšší vahou - nabídková cena (136 781 455,- Kč) po dobu trvání zakázky umožňovalo zadavateli vyplatit cca 250 000 000 Kč?

S pozdravem a úctou

