

Liberecký kraj

Liberec 2, U Jezu 642/2a, PSČ: 461 80

Martin Půta, hejtman

V Praze, dne 28.8. 2017

VĚC: Stanovisko zpracovatele k připomínce p. náměstka Pietra ke Zprávě - ekonomické a právní poradenské služby související s přípravou podkladů pro rozhodnutí Objednatele o kapitálovém vstupu LK do společnosti ČSAD Liberec, a.s., Část č.1

Vážený pane Hejtmane,

v příloze zasíláme vyjádření k jednotlivým připomínce p. náměstka Pietra k předložené zprávě týkající se kapitálového vstupu LK do společnosti ČSAD Liberec, a.s. Naše vyjádření je v vždy obsaženo pod textem připomínky zelenou barvou

1. Str. 11 – nesouhlasím s textem

„ Investice je pro LK návratná do 3 let, vezmeme-li v úvahu již i úspory, které LK fakticky realizoval u ČSAD v r. 2017 v důsledku velmi nízké sazby CDV významně pod úrovní CDV konkurenčních dopravců (30,99 Kč/km a 34,77 Kč/km) a Očekáváme, že ČSAD jako vnitřní dopravce bude schopno zajišťovat dopravní obslužnost ve své oblasti s minimálně o 2-3 Kč/km nižším CDV, než současně budou výkony realizovat ostatní dopravci LK (roční úspora 8 – 12 mil. Kč v ceně dopravní obslužnosti regionu SEVER) a Z komparace CDV ČSAD vycházejících z finančního plánu 2017 - 2020 s podmínkami aktuálního CDV BusLine (od 30.5.2017 CDV 34,77 Kč/km, celoroční průměr 33,66 Kč/km), vyplývá i při zafixovaném CDV BusLine na současné úrovni 34,77 Kč/km pro 4 leté období celková úspora LK 31,2 mil. Kč (fakticky však CDV BusLine každoročně poroste zvyšování mzdových vstupů“

porovnáváme hrušky a jablka má být k JŘBU I, nebo k JŘBU II, případně k nejvíce obdobné oblasti Západ...více v připomíncekách ohledně str. 77 a 92, je zde špatně uváděná hodnota CDV u Busline má být 34,78Kč/km (ne - 34,77 Kč/km)

- a) Dle našeho názoru je investice LK **do ČSAD návratná do 3 let**. Tento náš závěr opíráme o tyto skutečnosti:

- **Již fakticky dosaženou úsporou LK z nízkého CDV ČSAD v r. 2017.** Tuto úsporu lze kvantifikovat, jak ve **vztahu k nabídce ČSAD v JŘBÚ II** (roční úspora 10,25 mil. Kč v dopravní obslužnosti – tu jsme do textu doplnili), až po úsporu k nejvyšší hodnotě CDV, s níž je aktuálně v LK operováno a za níž aktuálně poskytuje své výkony BusLine v regionu Východ (úspora 19,77 mil. Kč)
- **Očekávanou úsporou v budoucích letech provozu regionu SEVER kalkulovanou z očekávání,** jakou nabídku může LK obdržet pro region SEVER od jiného dopravce, pakliže nebude ČSAD region SEVER obsluhovat (např. proto, že už nebude existovat) za podmínek specifikovaných finančním plánem:
- V tomto ohledu jsme přesvědčeni, že vnitřní dopravce LK konstituovaný z ČSAD je **schopen operovat oblast SEVER s CDV o 2-3 Kč/km nižším než jiní dopravci, kteří by zde výkony nabízeli, pokud by už ČSAD na trhu nefungovalo. Je třeba zdůraznit, že r. 2017 se vyznačuje významným nárůstem mezd, který se bez všech pochybností promítne do nárůstů CDV pro r. 2018**
- Pro doplnění je třeba zdůraznit, že:
 - dle nám poskytnutých informací ze strany LK, byly historicky v období před uzavřením smluv z r. 2014 jednotlivé oblasti obsluhovány za jednotné CDV **32 Kč/km. Je tedy racionální očekávat, že v podmínkách r. 2018 v návaznosti na změnu mzdové úrovně sazby CDV na trhu v LK významněji přesáhnou tuto hodnotu**
 - poslední nabídka ČSAD na zajištění oblasti SEVER pro r. 2017 (CDV 31,09 Kč/km) i požadavek na CDV pro rok 2018 (32,70 Kč/km) je stále nižší než nabídka BusLine v JŘBÚ I.

b) Dle naší kalkulace vycházející z předložených pokladů, činí -CDV BusLine pro oblast Západ 34,77 Kč/km. Jak bylo vysvětleno na pátečním jednání Rady LK, rozdíl 0,01 Kč/km odpovídá nákladům na přepravu kol. V tomto ohledu je tedy částka 34,77 Kč/km věcně správnější, byť věcně platí, že rozdíl 0,01 Kč/km je pro jakékoli komparace irelevantní.

2. Vyjádření, jak bude řešena situace při nevlastnění 100% podílu a při navýšení vlastního kapitálu, rozdělení zisku, uhrazení ztráty apod. (navýšení vlastního kapitálu u všech akcionářů na základě % držení podílu ve společnosti, nebo snížení jejich podílu držení vlastnických práv)

- a) Už na pondělním jednání bylo řečeno a na pátečním jednání Rady LK opakováváno, že pokud se minoritní akcionáři nebudou chtít účastnit na navýšení ZK v ČSAD, provede jej sám LK, čímž klesne adekvátně jejich podíl ve společnosti
- b) Ekonomika ČSAD je nastavena tak, že by měla být při zkalkulovaných CDV provozně i investičně stabilní a nepožadovat tak další vklady akcionářů. Navýšení kapitálu o 28 mil. Kč, z nichž 20 mil. Kč by použilo ČSAD, vytváří dostatečné předpoklady pro provozní stabilitu a investiční obnovu, jak z těchto nových vlastních zdrojů, tak z bankovního financování, které je racionální očekávat jako klíčové zdroje financování ČSAD, pakliže LK provede akvizici a navýšení vlastního kapitálu.
- c) Nepředpokládáme, že by se vygenerovaný přiměřený zisk akcionářům ČSAD vyplácel ve formě dividend. Cílem a smyslem je investovat jej do obnovy vozového parku.

3. Str. 20 – pouze doporučení – upravil bych zkratky zákonů v dokumentu na již všeobecně používané zkratky (134/2016 ZZVZ a 137/2006 ZVZ)

Definice zkratk je fakultativní záležitostí a ve vztahu k obsahu materiálu a jeho závěrům prakticky nemá význam

4. vyčíslení Daňových výhod při koupi dopravce (Kč/rok)

Z finální verze Zprávy vyplývá, že mezi variantou právní formy obchodní společnosti a příspěvkové organizace, jako alternativ pro zřízení vnitřního provozovatele LK, nejsou rozdíly v uplatňování odvodu DPH na výstupu a uplatňování odpočtu DPH na vstupu

5. Str.34 - LK vyhodnotil současnou situaci (Kdy? Na základě čeho? Vždyť to bude až dáno výsledkem této analýzy....)v zajištění služeb veřejné autobusové přepravy tak, že v zájmu zajištění stabilní dopravní obslužnosti, dodržování transparentního a nediskriminativního zadání poskytovaných služeb (upravil bych vyjádření, rozhodně LK postupuje nediskriminačně a transparentně – bohužel možnosti napadání a prodlužování jednotlivých etap otevřeného výběrového řízení uchazeči neumožňuje reagovat v čase, který by LK nejvíce vyhovoval), snížení výdajů na dopravní obslužnost (neodpovídá závěru této analýzy, kdy plánované náklady jsou mnohem vyšší než-li např. podané nabídky v JŘBÚ I pro oblast Sever) a zabránění budoucímu nepřeměřenému nárůstu nákladů na dopravní obslužnost v důsledku nekonkurenčního trhu (nesouhlasím, konkurenční trh funguje a na základě právě války mezi dopravci, kteří zatím nepůsobí v LK nebylo např. dokončeno VZ 10 a odpovídá to i současným problémům u JŘBÚ), je nejvhodnějším postupem zřízení vlastního vnitřního dopravce, který by zajišťoval dopravní obslužnost v regionu LK (v části regionu, případně i v jeho celém pokrytí)

a) Materiál pro jednání zastupitelstva LK dne 28.6. 2017 obsahuje jednoznačná konstatování, která identifikují situaci tak, jak ji Zpráva popisuje, a zároveň směřují k alternativě zřízení vnitřního dopravce jako nejvhodnějšímu postupu řešení.

b) Formulace týkající se cenové diskriminace byla modifikována do podoby, která by dle našeho názoru měla být oboustranně akceptovatelná. Je však třeba upozornit, že cenová nerovnováha je zřejmá a má skutečně zjevný diskriminační charakter ve vztahu k ČSAD. Nepochybně je možné vést diskusi, jak se na současné (dle našeho názoru z pohledu tržního prostředí vadné) situaci z hlediska konání podílí ČSAD a jak LK a kde je větší díl příčin a odpovědnosti. Z našeho pohledu ceny (CDV), které vznikly v r. 2017 v režimech JŘBÚ, kdy byly dohodou ukončeny s dopravci dosud platné smlouvy, nemají povahu cen, které vznikly transparentním způsobem v konkurenčním prostředí, a to zvláště pak v situaci, kdy nárůst ceny v případě BusLine je tak vysoký (konec konců i zástupce KORID na jednání Rady LK prohlásil, že aktuální CDV BusLine pro oblast Východ je skutečně nepřiměřeně vysoké)

c) Nesdílíme názor, že v regionu LK funguje a při dalších soutěžích fungovat bude konkurenční prostředí, které bude působit směrem k redukci cen či k zabránění jejich růstu. V případě nových soutěží na 10 letou obslužnost hrozí významné riziko, že v regionu LK se budou hodnoty CDV zvyšovat oproti stávajícímu stavu. Ceny, které LK dosud obdržel v rámci dosavadních JŘBÚ, vůbec nemusí odrážet startovací podmínky nových dlouhodobých kontraktů, přičemž v okamžiku, kde LK nabídky v nových výběrových řízeních dle ZVZ obdrží, prakticky nemá jinou možnost, než je akceptovat.

6. Str.40 – požádal bych o upřesnění - nikde v dokumentu jsem nenašel zda-li náklady na profinancování překlenovacího období jsou již započítány v akvizici, nebo to nový dopad LK v případě změny

vlastníka.....navýšení vlastního kapitálu 28 mil.Kč (původně bylo 20 mil. Kč – možná upřesnit z jakého důvodu došlo k navýšení...např. při zjištění účetních dokladů k 30.6.)

- a) Z textu Zprávy dle našeho názoru vyplývá, že navýšení vlastního kapitálu o 28 mil. Kč je dostačující pro zajištění finanční stability v překlenovacím horizontu i ve střednědobém/dlouhodobém období. Tato informace byla i prezentována na pátečním jednání Rady LK
- b) Nárůst z původní hodnoty 20 mil. Kč je způsoben zejména tím, že **původní kalkulace pracovaly s navýšením CDV pro 2. pol. 2017 na 31,09 Kč/km, k čemuž zřejmě nedojde a ČSAD bude své výkony poskytovat LK do 9.12. 2017 za CDV 26,80 Kč/km.**

7. **Str. 43 – opravit chybný výklad** - Výrazné zhoršení produktivity nastává v r. 2016 vlivem **nízkého CDV**, které nekompenzovalo legislativní změny v oblasti mzdových nákladů. (v roce 2016 nebyly žádné legislativní změny, až od 1.1.2017....vedl bych historii CDV... do své vlastní pasti se dopravce ČSAD Liberec dostal podáním nevýhodné nabídky při JŘBU v roce 2014 na oblast Sever, kde podal nabídku na průměrnou hodnotu CDV 29,30 Kč/km.....následující úpravy ceny dopravního výkonu, které vycházejí z této nabídky pouze odrážejí vývoj ceny PHM, stejně jako u ostatních dopravců....nejdříve byl schválen dodatek k původní smlouvě zahrnující zvýšené náklady na mzdy v CDV do výše 5,7 mil. Kč tj. 29,74 Kč/km..... v 3/2017 podalo ČSAD Liberec do JŘBU I řešící otevření smluv vyvolané vládním nařízením o mzdách se zapojením sankčních ujednání a bankovní zárukou nabídku CDV 32,98Kč/km a Busline 32,79 Kč/km.....v 6/2017 podalo ČSAD Liberec do JŘBÚ II nabídku 31,10 Kč/km, která nerespektovala zadávací dokumentaci)

- a) Z textu zprávy je provedeno zpřesnění, že výrazné zhoršení produktivity nastává v r. 2016 vlivem nízkého CDV, které nekompenzovalo nárůst výrobní spotřeby a mzdových nákladů. K růstu obou těchto klíčových nákladových položek prokazatelně dochází, zatímco objem kompenzace z rozpočtu LK klesá. To je způsobeno i tím, že hodnota CDV se stanoví dle dat předchozího období, které se však může významně odlišovat od aktuálního roku. **To je nejvíce patrné právě v r. 2017, kdy CDV stanovené pro r. 2017 zásadně nepostačuje ke krytí nákladů dopravce.**
- b) Nabídka ČSAD, jež vznikala primárně v podmínkách 2014/2015 neodráží současné podmínky v nákladech dopravce, což je generálním znakem trhu. **Se stejným problémem se potýkali i ostatní dopravci, což je patrné z dostupných materiálů, a proto došlo jak k podpoře v režimu de minimis, tak následnému zvýšení ceny dopravců.** Zatímco v případě ČSAD Česká Lípa a BusLine, LK provedl a dokončil procesy, které prokazatelně směřovaly ke zvýšení CDV (v případě BusLine došlo k velmi významnému zvýšení CDV), **v případě ČSAD se tak nestalo a CDV nebylo zvýšeno ani na požadovanou hodnotu 31,09 Kč/km.**

Argumentace, že ČSAD nerespektovalo zadávací dokumentaci je dle našeho názoru **zavádějící a neodráží faktický skutkový stav věci**, k němuž mohl LK přijmout odlišný přístup již ve fázi uzavírání předmětného JŘBÚ II. ČSAD ve své nabídce **nabídlo výhodnější (vyšší plnění) požadavku LK**, kdy na straně LK bylo v systému JŘBÚ možné vyžádat zpřesnění či úpravu předložené nabídky, případně celou situaci posoudit v rámci podané námítky, neboť nabídnutý parametr neovlivňoval žádné důležité atributy požadované služby a způsobu jejího zajištění a zároveň docházelo k hodnocení jen jediné nabídky.

- c) Je poněkud zarážející, jaký postup LK zvolil v případě JŘBÚ II pro oblast SEVER, když již dříve LK vyhlásil zájem vstoupit kapitálově do ČSAD a zřítit z něj svého vnitřního provozovatele. A současně když si byl zjevně vědom, že dosavadní CDV 26,80 Kč/km je pro ČSAD likvidační a ohrožuje zajištění dopravní obslužnosti v LK včetně toho, že úpadek ČSAD fakticky jen může významně zhoršit budoucí pozici LK při zadávání dopravní obslužnosti a zvýšit náklady LK.

8. **Str. 43 – opravit datum – smlouva s dopravcem končí 31.12.2017 (uváděno 9. 12.).....- špatná formulace - Negativní vliv na ČSAD má v současné době zásadní nerovnováha v cenách, které LK uplatňuje(LK nic neuplatňuje, je to výsledek jednacíh řízení, kde se svou vlastní chybou připravilo ČSAD Liberec o navýšení CDV) vůči svým dopravcům (rozdíl CDV cca 8 Kč/km vůči BusLine). Tato nerovnováha (cenová diskriminace-upravit LK nikoho nediskriminuje a nemůže za špatné jednání uchazeče při podávání nabídek) zásadně narušuje hospodářskou soutěž, kdy konkurence má možnost významně zvyšovat mzdy řidičů (ač do zvýšení CDV tak nečinila) a vytváří negativní tlak na stabilitu zaměstnaneckého kmene ČSAD.**
- a) Smluvní vztah s ČSAD skutečně dle platného dodatku č. 3 končí až dnem 31.12. 2017 s tím, že cena (CDV) je smluvně stanovena do 9.12. 2017 a LK stíhá povinnost dle smluvních ustanovení stanovit novou hodnotu CDV platnou od 10.12. 2017. Tato změna je do textu Zprávy zapracována.
 - b) Formulace týkající se cenové diskriminace byla modifikována do podoby, která by dle našeho názoru měla být oboustranně akceptovatelná (viz bod 5 tohoto vyjádření), v němž upozorňujeme, že **cenová nerovnováha je zřejmá a má skutečně zjevný diskriminační charakter ve vztahu k ČSAD**. Nepochybně je možné vést diskusi, jak se na současné (dle našeho názoru z pohledu tržního prostředí vadné) situaci z hlediska **konání podílí ČSAD a jak LK a kde je větší díl příčin a odpovědnosti**. Z našeho pohledu ceny (CDV), které vznikly v r. 2017 v režimech JŘBÚ, kdy byly dohodou ukončeny s dopravci dosud platné smlouvy, **nemají povahu cen, které vznikly transparentním způsobem v konkurenčním prostředí**, a to zvláště pak v situaci, kdy nárůst ceny v případě BusLine **je tak vysoký** (konec konců i zástupce KORID na jednání Rady LK prohlásil, že aktuální CDV BusLine pro oblast Východ je skutečně nepřiměřeně vysoké)
9. **Str. 44 – vypustit - Tato situace dle našeho názoru není správná ani žádoucí z pohledu nákladů LK a není ani legislativně korektní (jedná se opět o situaci zaviněnou ČSAD Liberec nikoliv LK(výše nabídky v JŘBU I a nesplnění zadávací dokumentace v JŘBU II...z pohledu hospodářské soutěže naopak považují za nekorektní, že uchazeč do JŘBU I podal vyšší CDV než-li do JŘBU II)) z pohledu hospodářské soutěže, pakliže určitý dopravce získává ve sjednané ceně tak zásadní ekonomickou výhodu (při jeho ročním objemu km cca 46,7 mil. Kč)**

Nesouhlasím se zjednodušením a matoucím porovnáním CDV....důležitým nákladem cenotvorby odlišné v jednotlivých oblastech jsou např. proběhy autobusů(pokud by např. v oblasti východ byl stejný proběh autobusů(počty autobusů: Západ – 72, Sever – 64, Východ-125) jako v oblasti sever, tak by stačilo na pokrytí oblasti východ o 25 autobusů méně než-li je stávající stav a to při porovnání znamená rozdíl ceny ve výši cca 2 Kč/km a to vše bez započítání úspory v počtu řidičů, vzdálenost autobusových zastávek(větší hustota je více nákladově podobná MHD), čekací doby apod. jedná se tak o porovnávání neporovnatelného! Navíc cena CDV u Severu je bez sankčních ujednání, které jsou v oblasti východ a západ.

- a) Jak jsme uvedli již výše, nelze na současnou situaci ČSAD v nepřiměřeně nízké hodnotě CDV (26,80 Kč/km) dle našeho názoru pohlížet tak, **že si ji zavinilo výhradně ČSAD**. Vezmeme-li v úvahu, jakým způsobem LK přistoupil k navýšení CDV v případě ČSAD Česká Lípa a Busline v systému JŘBÚ a jaká hodnota byla v případě BusLine akceptována (34,77 Kč/km), pak přístup LK byl bezesporu aktivní směrem k jednotlivým dopravcům. Současnou situaci by dle našeho názoru LK výrazně ulehčilo, zklidnilo a zároveň alespoň dílče odstranilo existující cenovou nerovnováhu, pokud by LK citlivě v kontextu oprávněných zájmů obou stran přistoupil k dokončení JŘBÚ II, jež by znamenalo pro ČSAD zvýšení CDV na 31,09 Kč/km (taková možnost dle našeho názoru na straně LK byla)

- b) Na naší straně nejsou v tuto chvíli informace o potřebných nasazovaných technických kapacitách ČSAD Česká Lípa a BusLine pro zajištění výkonů objednaných LK. Nepochybně obecně platí, že struktura požadovaného pokrytí regionu a jízdních řádů může mezi jednotlivými regiony vést v rozdílu nákladů na zajištění dopravní obslužnosti mezi dopravci. **Pokud je zde tvrzeno, v jakém rozsahu (počtu) autobusů je nákladnější zajistit dopravní obslužnost regionu Východ, můžeme se k takové informaci vyjádřit až teprve poté, co bychom prověřili ekonomiku jednotky BusLine, která obslužnost LK zajišťuje.**

Obdobně jako vedení ČSAD i ČSAD Česká Lípa a zástupce KORID považujeme aktuální CDV BusLine (34,77 Kč/km) **v komparaci s CDV ostatních dopravců za nepřiměřeně vysoké** (cenový rozdíl 3,5 – 4 Kč/km není dle našeho názoru opodstatněný). Je-li tedy zde operováno se závěrem týkajícím se vyšší potřeby autobusů pro oblast Východ a obhajována cenová diference 2 Kč/km, rádi bychom získali cenovou analýzu (zpracovanou např. Odborem dopravy), která obhájí CDV 34,77 Kč/km a kterou Rada LK dostala před rozhodnutím o takovém zvýšení hodnoty CDV BusLine. **Současně bychom rádi věděli, z jakých dat byla zpracována a zda podobné informace (data) a podklady má LK k dispozici i od ČSAD i ČSAD Česká Lípa tak, aby bylo možné provést porovnání mezi všemi dopravci napříč.**

10. Str. 46 – považoval bych za vhodné uvést nájemní ceny za 1m2 (a popsání kdy bude technicky možné instalovat měřící zařízení energií)

Nájemní ceny jsou uvedeny v příloze nových nájemních smluv, které již byly uzavřeny a LK je má k dispozici. Cenové podmínky nájemních smluv považujeme, jak je uvedeno ve Zprávě, za výhodné pro ČSAD/ACN a tedy i pro LK.

11. Str. 48 – opět vypustit – „nerovné (diskriminačním)“ a uvést historii CDV zaviněné neodpovědným jednáním dopravce ČSAD Liberec a opět porovnávat porovnatelné tudíž k ceně JŘBU I Sever, jinak to považuji za účelové porovnávání...to můžeme potom porovnávat s ČSAD Liberec (kde jsou oblasti podobné).

- a) Formulace týkající se cenové diskriminace **byla modifikována do podoby**, která by dle našeho názoru měla být oboustranně akceptovatelná (viz podrobně body 5 a 8 tohoto vyjádření)
- b) Strana 11 obsahuje kvantifikaci roční úspory LK za r. 2017 i ve vztahu k nabídce ČSAD z posledního JŘBÚ II (CDV 31,09 Kč/km). **Strany 81 a 82 Zprávy obsahují detailní vysvětlení našich úvah a rovněž i porovnání s nabídkou Busline pro oblast SEVER (JŘBÚ I: 32,79 Kč/km) a vyčíslení úspor pro 4 leté období**
- c) **Jak jsme již uvedli výše (viz bod 1 tohoto vyjádření), je pro očekávanou úsporu v budoucích letech provozu regionu SEVER zásadní**, jakou nabídku může LK obdržet pro region SEVER od jiného dopravce, pakliže nebude ČSAD region SEVER obsluhovat (např. proto, že už nebude existovat). V tomto ohledu jsme přesvědčeni, že vnitřní dopravce LK konstituovaný z ČSAD je **schopen operovat oblast SEVER s CDV o 2-3 Kč/km nižším než jiní dopravci, kteří by zde výkony nabízeli, pokud by už ČSAD na trhu nefungovalo, čímž by se fakticky dále zúžilo konkurenční prostředí v Libereckém kraji**

12. Str. 74 – rozklad nájemní smlouvy – kolik činí nájem za 1m2 a porovnání s trhem, možnost předkupního práva pro LK? Porovnání návratnosti při pořízení/pronájmu?

- a) Provozní areál je ve vlastnictví sesterské společnosti FinReal, a.s. ovládané panem Wasserbaurem. Hodnota tohoto areálu, který je strategicky umístěný a velmi rozsáhlý, je v řádu stovek milionů Kč.
- b) Nepovažujeme za reálné, že by se LK ucházel o jeho koupi a následné zobchodování, a to z těchto důvodů:
 - Ze strany pana Wasserbauera v současné době není zřejmý zájem tento areál prodat. Pokud by takový zájem existoval, nepochybně o tento areál projeví zájem velcí privátní investoři a jeho cena tak ještě poroste
 - Jedná se o zásadní investici ve finančním objemu, která dle našeho názoru má minimální šanci získat podporu v zastupitelstvu LK
 - LK není primárně subjektem, který by se měl a uměl zaobírat developerskými projekty a nést rizika těchto projektů

13. Str.78 – Nesouhlasím se zjednodušením a matoucím porovnáním CDV....důležitým nákladem cenotvorby odlišné v jednotlivých oblastech jsou např. proběhy autobusů(pokud by např. v oblasti východ byl stejný proběh autobusů jako v oblasti sever, tak by stačilo na pokrytí oblasti východ o 25 autobusů méně než-li je stávající stav a to při porovnání znamená rozdíl ceny ve výši cca 2 Kč/km a to vše bez započítání úspory v počtu řidičů, vzdálenost autobusových zastávek(větší hustota je více nákladově podobná MHD), čekací doby apod. jedná se tak o porovnávání neporovnatelného! Navíc cena CDV u Severu je bez sankčních ujednání, které jsou v oblasti východ a západ. Pokud chceme vyhodnocovat akvizici s její návratností, tak je vhodné porovnávat s nabídkou předloženou v JŘBU I na oblast Sever, případně JŘBU II na oblast Sever....jinak to považuji za účelové porovnávání hrušek s jablky...to by bylo ještě méně matoucí porovnání se stávajícím CDV na podobnou oblast – oblast Západ.

- a) Strana 11 obsahuje kvantifikaci roční úspory LK za r. 2017 i ve vztahu k nabídce ČSAD z posledního JŘBÚ II (CDV 31,09 Kč/km). Strany 81 a 82 Zprávy obsahují detailní vysvětlení našich úvah a rovněž i porovnání s nabídkou Busline pro oblast SEVER (JŘBÚ I: 32,79 Kč/km) a vyčíslení úspor pro 4 leté období
- b) Nesdílíme názor, že porovnávání různých CDV je zmatečné či nesouměřitelné. Budoucí CDV je cenou, kterou bohužel LK může získat ve výběrovém řízení, jehož výsledek nemůže ovlivnit negociací a v okamžiku, kdy získá nejnižší nabídku, které bude vyšší než současné podmínky v regionu SEVER, prakticky nemá možnost ji neakceptovat.
- c) Jak jsme již uvedli výše (viz bod 1 tohoto vyjádření), je pro očekávanou úsporu v budoucích letech provozu regionu SEVER zásadní, jakou nabídku může LK obdržet pro region SEVER od jiného dopravce, pakliže nebude ČSAD region SEVER obsluhovat (např. proto, že už nebude existovat). V tomto ohledu jsme přesvědčeni, že vnitřní dopravce LK konstituovaný z ČSAD je schopen operovat oblast SEVER s CDV o 2-3 Kč/km nižším než jiní dopravci, kteří by zde výkony nabízeli, pokud by už ČSAD na trhu nefungovalo, čímž by se fakticky dále zúžilo konkurenční prostředí v Libereckém kraji
- d) Na naší straně nejsou v tuto chvíli informace o potřebných nasazovaných technických kapacitách ČSAD Česká Lípa a BusLine pro zajištění výkonů objednaných LK. Nepochybně obecně platí, že struktura požadovaného pokrytí regionu a jízdních řádů může mezi jednotlivými regiony vést

v rozdílu nákladů na zajištění dopravní obslužnosti mezi dopravci. **Pokud je zde tvrzeno, v jakém rozsahu (počtu) autobusů je nákladnější zajistit dopravní obslužnost regionu Východ, můžeme se k takové informaci vyjádřit až teprve poté, co bychom prověřili ekonomiku jednotky BusLine, která obslužnost LK zajišťuje.**

Obdobně jako vedení ČSAD i ČSAD Česká Lípa a zástupce KORID považujeme aktuální CDV BusLine (34,77 Kč/km) **v komparaci s CDV ostatních dopravců za nepřiměřeně vysoké** (cenový rozdíl 3,5 – 4 Kč/km není dle našeho názoru opodstatněný). Je-li tedy zde operováno se závěrem týkajícím se vyšší potřeby autobusů pro oblast Východ a obhajována cenová diference 2 Kč/km, rádi bychom získali cenovou analýzu (zpracovanou např. Odborem dopravy), která obhazuje CDV 34,77 Kč/km a kterou Rada LK dostala před rozhodnutím o takovém zvýšení hodnoty CDV BusLine. **Současně bychom rádi věděli, z jakých dat byla zpracována a zda podobné informace (data) a podklady má LK k dispozici i od ČSAD i ČSAD Česká Lípa tak, aby bylo možné provést porovnání mezi všemi dopravci napříč.**

14. **Str. 81 – nesouhlasím s tvrzením** - Na druhou stranu existence vnitřního dopravce LK přináší zjevné úspory v nákladech dopravní obslužnosti určité úspory oproti nákladům dalších stávajících dopravců LK, kteří účtují vyšší CDV. Současně zabraňuje nepřiměřenému nárůstu CDV, k němuž velmi pravděpodobně dojde v dalších veřejných soutěžích v důsledku nízkého efektu konkurenčního prostředí. **(naopak urychlení otevřeného řízení na dopravce pro delší časový úsek – výrazně sníží ceny CDV...což dokazují např. nabídky podané ve VZ 10 II – nabídky cca 26 -27 Kč/km).**

Je účelové porovnávání CDV k jiné oblasti viz. vyjádření již ke str. 77 a str. 44)....porovnání udělat k JŘBU I, nebo JŘBU II v oblasti Sever.....případně k podobné oblasti s proběhy i velikostí – oblast Západ ČSAD Česká Lípa.

- a) **Nesdílíme názor, že v regionu LK funguje a při dalších soutěžích fungovat bude konkurenční prostředí, které bude působit směrem k redukci cen či k zabránění jejich růstu.** V případě nových soutěží na 10 letou obslužnost hrozí významné riziko, že **v regionu LK se budou hodnoty CDV zvyšovat oproti stávajícímu stavu.** Ceny, které LK dosud obdržel v rámci dosavadních JŘBÚ, vůbec **nemusí odrážet startovací podmínky nových dlouhodobých kontraktů,** přičemž v okamžiku, kdy LK nabídky v nových výběrových řízeních dle ZVZ obdrží, prakticky nemá jinou možnost, než je akceptovat.
- b) K porovnání CDV jsme se již opakovaně vyjádřili v předchozích bodech tohoto našeho stanoviska

15. **Str. 92 – návrh vypustit** - Management a THP pracovníci jsou erudovaní, zkušení a mají předpoklady kvalitním a důvěryhodným management angažovaným LK – **podle zjištění uvedených v analýze neodpovídá toto tvrzení**

- a) Dle našeho názoru stávající management ČSAD prokázal vysokou odbornost, erudici a pracovní nasazení, pokud se mu podařilo udržet ČSAD i přes všechny zjevné negace nepřiměřeně nízkého CDV a podkapitalizace i nyní ve stavu zajištění dopravní obslužnosti LK
- b) Management prokázal připravenost velmi otevřeně s námi i LK spolupracovat a bez jeho přičinění by prakticky nebylo možné zpracovat v tak krátké době materiály předložené LK
- c) Pakliže dojde k akvizici LK do ČSAD, doporučujeme s tímto managementem spolupracovat tak, že by jednotlivé osoby byly usnesením valné hromady jmenovány do představenstva ČSAD a ACN.

16. Str. 93 – návrh upravit výpočet - Nižší úroveň CDV v porovnání s konkurencí i novou firmou. ČSAD bude schopno zajišťovat dopravní obslužnost s CDV o 2-3 Kč/km levněji než ostatní dopravci regionu LK (roční úspora 8 – 12 mil. Kč LK v nákladech dopravní obslužnosti) – při porovnání platných smluv ČSAD Liberec k ČSAD Česká Lípa (konec smlouvy 12/2018...32,70 k 31,10 tedy dražší o 1,60 Kč/km), při porovnání platných smluv ČSAD Liberec k BusLine (konec smlouvy 12/2019...tedy 33,75 k 34,78 tedy levnější o 1,03 Kč/km)...ale je určitě vhodné viz. str 77 porovnávat porovnatelné (tedy k JŘBU I....32,70 k nejnižší nabídce 32,79 – levnější o 0,09 Kč/km) nebo (k JŘBU II....32,70 k 31,10-tedy dražší o 1,60 Kč/km). Špatně uváděna hodnota CDV u BusLine – má být 34,78 a ne 34,77

- a) K porovnání CDV jsme se již opakovaně vyjádřili v předchozích bodech tohoto našeho stanoviska. **Nesdílíme názor, že porovnávání různých CDV je zmatečné či nesouměřitelné. Odhadovat je třeba budoucí CDV, které by LK získal v situaci, kdy by region SEVER nebyl zabezpečován ze strany ČSAD (např. proto, že by tato společnost už neexistovala).** Toto hypotetické CDV je cenou, již LK může získat ve výběrovém řízení, jehož výsledek nemůže ovlivnit negociací a v okamžiku, kdy získá nejnižší nabídku, které bude vyšší než současné podmínky v regionu SEVER, prakticky nemá možnost ji neakceptovat.
- b) V tomto ohledu jsme přesvědčeni, že vnitřní dopravce LK konstituovaný z ČSAD je schopen operovat oblast SEVER s CDV o 2-3 Kč/km nižším než jiní dopravci, kteří by zde výkony nabízeli, pokud by už ČSAD na trhu nefungovalo, čímž by se fakticky dále zúžilo konkurenční prostředí v Libereckém kraji
- c) Dle naší kalkulace vycházející z předložených pokladů, činí -CDV BusLine pro oblast Západ 34,77 Kč/km. Jak bylo vysvětleno na pátečním jednání Rady LK, rozdíl 0,01 Kč/km odpovídá nákladům na přepravu kol. V tomto ohledu je tedy částka 34,77 Kč/km věcně správnější, byť věcně platí, že rozdíl 0,01 Kč/km je pro jakékoli komparace irelevantní.

17. **Součástí vyhodnocení by měly být také uzavřené kolektivní smlouvy s jejich případné dopady na CDV.**

Finanční plán ČSAD pro období 2017 – 2012 vychází v personální oblasti z parametrů kolektivní smlouvy ČSAD

18. **Doporučuji prezentaci doplnit o strukturu CDV...např.** Cena je složena z variabilních položek vztažených na 1 km (pohonné hmoty dle kategorií vozidel, přímé mzdy bez ohledu na kategorie, ostatní var. náklady dle kategorií), dále z fixní položky vázané na 1 vozidlo na rok a z fixních položek vázaných na oblast a rok (ostatní mzdy, správní režie a zisk).

Struktura CDV za ČSAD a BusLine a její vývoj od r. 2015 je obsažena v příloženém XLS souboru

Dotazy Ing. Čápa

19. Je zapotřebí notifikace i v případě, že kraj bude zadávat na inhouse vnitřnímu dopravci dle zákona o zadávání veřejných zakázek?

Vnitřní dopravce je termín a entita, s níž pracuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jako „ZVSP“). Zadávání výkonů dopravní obslužnosti je tak možné provádět pouze způsobem, které tento zákon upravuje.

20. V právním stanovisku uvádíte, že nejvýhodnější postup je zřízení vlastního vnitřního dopravce formou odkupu stávajícího. Existuje konkrétní analýza, na základě které je zřejmé, že je toto řešení výhodnější, než-li jít formou veřejných zakázek, případně založení nového dopravce na zelené louce?

- a) Zpráva obsahuje porovnání akvizice LK do ČSAD s alternativou založení nové obchodní společnosti LK, která by se stala vnitřním dopravcem LK. Z výsledků komparace jednoznačně vyplývá, že alternativa akvizice ČSAD je z ekonomického, právního i procesního hlediska a z hlediska rizik výhodnějším postupem.
- b) Nesdílíme názor, že v regionu LK funguje a při dalších soutěžích fungovat bude konkurenční prostředí, které bude působit směrem k redukci cen, či k zabráněné jejich růstu. V případě nových soutěží na 10 letou obslužnost hrozí významné riziko, že v regionu LK se budou hodnoty CDV zvyšovat oproti stávajícímu stavu. Ceny, které LK dosud obdržel v rámci dosavadních JŘBÚ, vůbec nemusí odrážet startovací podmínky nových dlouhodobých kontraktů, přičemž v okamžiku, kde LK nabídky v nových výběrových řízeních dle ZVZ obdrží, prakticky nemá jinou možnost, než je akceptovat.

21. Prověřovali se podrobně stávající dlouholeté smlouvy ČSAD například na nákup nafty, na poplatky na vjezdy na autobusové nádraží apod.? Nemusí mít kraj obavy, že by během pár let ČSAD platilo například nevhodné finance za vjezdy na autobusové nádraží nebo za naftu?

- a) Obě oblasti byly prověřovány. Nákup PHM je standardní a i když probíhá dílčí i přes společnost LIAD, není ČSAD na tomto dodavateli závislé a ani není k němu zafixováno.
- b) ČSAD má pronajato Autobusové nádraží Liberec dlouhodobou smlouvou (ANL), jejíž dopad byl do ekonomiky ČSAD prozatím neutrální, neboť inkasované výnosy z vjezdů pokrývaly nájemné a související náklady. Neutrální dopad předpokládá i finanční plán ČSAD pro období 2017 – 2020 s tím, že v současné době vzhledem k vyšší vytiženosti ANL se pronájem stává pro ČSAD mírně výhodný. V případě, že by došlo k ukončení nájemního vztahu (ze strany pronajímatele je možné jej ukončit výpovědí, pokud by ČSAD přestalo hradit nájemné), stalo by se ČSAD standardním dopravcem užívajícím služby ANL a hradící obvyklé poplatky za vjezd

Ing. Valdemar Linek
Předseda představenstva
NEXIA AP a.s.

NEXIA AP
ČLEN NEXIA INTERNATIONAL
NEXIA AP a.s.
SOKOLOVSKÁ 5/49, 186 00 PRAHA 8
TEL: 221 584 801, FAX: 221 584 319
IČ: 46117013, DIČ: C246117513