

Otázka/pripomienka č. 1:

Indexácia: Dopravca, ako zamestnávateľ, je povinný v zmysle zákona č. 311/2001 Z. z. Zákonníka práce plniť záväzky voči zamestnancom, a teda aj povinnosti týkajúce sa mzdových nárokov zamestnancov. V prípade existencie kolektívnej zmluvy je zamestnávateľ povinný dodržať aj ustanovenia v nej uvedené. Je všeobecne známe, že vodiči v autobusovej doprave sú silno odborovo organizovaní, sú uzavierané kolektívne mzdy vyššieho stupňa, alebo podnikové kolektívne zmluvy a vzhľadom na špecifiká v autobusovej doprave a v odmeňovaní zvlášť je potrebné zachovávať prirodzený vývoj miezd v záujme sociálneho zmier, ktorý je pri výkone služieb vo verejnom záujme dôležitý. Na uvedenú skutočnosť v súčasnosti už poukazujú aj zástupcovia rozhodujúcich odborových organizácií a navrhujú, aby verejné subjekty pri nastavovaní podmienok verejných obstarávaní v autobusovej doprave neobmedzovali právo na kolektívne vyjednávanie limitmi mzdového rastu. Pritom je tiež všeobecne známe, že mzdové zložky vodičov v autobusovej doprave sú priamo ovplyvňované legislatívnymi zmenami (mzdové zvýhodnenie za prácu v noci, sobotu, nedeľu, sviatok, nadčas, náhrada za pohotovosť a pod.). Osobné náklady vodičov pritom tvoria jednu z rozhodujúcich hodnôt pre stanovenie dopravného výkonu na 1 km, čo je podstatné položka, ktorej zmeny počas 10 ročného trvania zmluvy môžu zásadne ovplyvniť výšku reálnej ceny dopravného výkonu na 1 km.

Z akého dôvodu Objednávateľ v Zmluve v súvislosti s osobnými nákladmi umožňuje zmenu výšky Ceny dopravného výkonu na 1 km len v súvislosti s medziročnou zmenou priemernej hrubej (nominálnej) mzdy, pričom ako ukazovateľ zmeny miezd vodičov používa vážený priemer definovaný v bode 12.1 písm. a Zmluvy (celoštátny 50%, krajský 25%, rezortný 25%), keď je zrejmé, že medziročná zmena priemernej hrubej (nominálnej) mzdy vôbec neodzrkadľuje realitu nárastu miezd vodičov v autobusovej doprave vyplývajúcu z kolektívneho vyjednávania a legislatívnych zmien? Bude Objednávateľ v prípade štrajku vyhláseného v súlade s aplikovateľnými predpismi práve z dôvodu limitov mzdového rastu pre Dopravcu dojednaných v Zmluve akceptovať štrajk ako dôvod vylúčenia zodpovednosti Dopravcu za čo i len čiastočne pozastavenie prevádzkovania dopravy Dopravcom?

Návrh odpovede č. 1:

Uvedená indexácia reflektuje najlepšie reálne zmeny miezd vodičov autobusov, ako aj legislatívne zmeny, pričom takto vykonaná indexácia prináša spravodlivé riešenie pre všetkých. Je nesporné, že medziročná zmena priemernej hrubej (nominálnej) mzdy reflektuje všetky legislatívne zmeny, ktoré sa vzťahujú napríklad na prácu v noci, sobotu, nedeľu, sviatok, etc. Záväzky, ktoré Dopravcovi vyplývajú z kolektívneho vyjednávania môže preniesť do ponukovej ceny. Nie, tento dôvod pozastavenia prevádzky Objednávateľ nebude akceptovať a nevyklučuje zodpovednosť Dopravcu. V prípade akceptácie kolektívnych zmlúv by sa Verejný obstarávateľ dostal do rizika, že by si Dopravcovia mohli svojvoľne upravovať mzdy zamestnancov, nakoľko by nemali reálny záujem kolektívne vyjednávať, keďže im z vyjednávania nevznikajú reálne náklady.

Otázka/pripomienka č. 2:

Indexácia: Náklady na pohonné hmoty tvoria významný podiel hodnoty pre stanovenie dopravného výkonu na 1km, čo je podstatné položka, ktorej zmeny počas 10 ročného trvania zmluvy tiež môžu zásadne ovplyvniť výšku reálnej ceny dopravného výkonu na 1 km. Tiež je všeobecne známe, že v priebehu roka nastávajú výrazné výkyvy v cene pohonných hmôt (v súčasnosti ovplyvnené aj úplne nepredvídateľnými celosvetovým vývojom cien pohonných hmôt

aj v súvislosti pandémie COVID-19). Z akého dôvodu Objednávateľ v Zmluve pri pravidelnej indexácii v súvislosti s nákladmi na pohonné hmoty umožňuje zmenu výšky Ceny dopravného výkonu na 1 km práve v súvislosti s medziročnou zmenou spotrebiteľskej ceny motorovej nafty vyhlásenej Štatistickým úradom Slovenskej republiky, keď je zrejmé, že medziročná zmena spotrebiteľskej ceny motorovej nafty v prípade podstatného nárastu ceny v priebehu roka môže spôsobiť značnú nevyrovnanosť a nepredvídanú stratovosť Dopravcu za dlhšie obdobie a naopak v prípade podstatného poklesu ceny v priebehu roka môže spôsobiť nadmerné vynakladanie verejných zdrojov zo strany Objednávateľa za dlhšie obdobie?

Z akého dôvodu Objednávateľ ne zvolil pri pravidelnej indexácii v súvislosti s nákladmi na pohonné hmoty kratšie obdobie (napr. mesačné), ktoré sa javí pri nastavenom mesačnom vyrovnaní ceny dopravného výkonu ako technicky prijateľné pre oboch Objednávateľa a aj Dopravcu ekonomicky najprijateľnejšie?

Návrh odpovede č. 2:

Uvedené bolo zo strany Objednávateľa analyzované, pričom výsledkom analýzy je skutočnosť, že ekonomické rozdiely medzi ročnou indexáciou a mesačnou/štvrtročnou indexáciou nie sú výrazne odlišné vzhľadom k administratívnej záťaži, ktorá by pre Objednávateľa aj Dopravcu vznikla pri mesačnej/štvrtročnej indexácii. Na podklade uvedeného preto Objednávateľ zvolil ročnú indexáciu, ktorá dostatočne zohľadňuje, respektíve priemeruje zmenu cien pohonných hmôt a nespôsobuje neprimeranú ekonomickú záťaž.