

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE ZE DNE 27. 9. 2022

ZADAVATELÉ:

Zadavatel Středočeský kraj
Sídlem: Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5
IČO: 708 91 095

Zadavatel Hlavní město Praha
Sídlem: Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1 - Staré Město
IČO: 000 64 581
(pro účely vysvětlení společně jako „Zadavatel“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE: Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

Sídlem: Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00
IČO: 283 60 125

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID – oblast A3 – Rakovnicko“, ev. č. VVZ: Z2022-028129 („Veřejná zakázka“).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 1

„V článku VII Smlouvy o veřejných službách pro období 2024 až 2034 zadavatel vymezil postup indexace v roce 2024 odkazem na přílohu č. 6 smlouvy, která u mezd vychází z průměrné hrubé měsíční mzdy podle odvětví v roce 2021.

Zadavatel dále ve vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 8.9. uvedl, že při stanovení výchozích podkladů pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění vyšel z vlastní zkušenosti, podle které je dlouhodobě nejrelevantnějším podkladem pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění v současné době průměrná hrubá mzda podle odvětví – sekce CZ-NACE „H“ – Doprava a skladování. Zadavatel však za účelem zajištění udržitelnosti smluvního vztahu mezi ním a vybraným dodavatelem, jakožto i s ohledem na společensky odpovědné zadávání, zapracoval do Závazných návrhů smluv možnost nahradit tento podklad pro indexaci uvedených nákladových položek podkladem vhodnějším.

Účastník zásadně nesouhlasí s takovým vymezením indexace, neboť průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví v roce 2021 je zcela mylná v porovnání s letošním rokem (a předpokladem v roce 2023) a pro dopravce tak nastane zcela neudržitelná situace, neboť dopravce bude muset jednoznačně dotovat odpovídající výši mezd řidičů z vlastních zdrojů, v opačném případě by došlo k odlivu řidičů autobusů do krajů, které v rámci svých zakázek vybranému uchazeči hradí adekvátní indexaci mezd. Na území zadavatele to může v konečném důsledku znamenat celkový kolaps dopravy.

Dopravce se musí řídit změnou minimální mzdy, která se přímo promítá do zaručené mzdy dle nařízení vlády. Tempo růstu minimální a současně tím zaručené mzdy v minulých letech rostlo téměř dvojnásobným tempem než zadavatelem stanovený index a dle veřejně dostupných informací můžeme předpokládat, že tento rozdíl bude v následujících dvou letech ještě vyšší. Evropská unie navíc připravuje novelu, která bude určovat budoucí navýšování minimální mzdy v jednotlivých zemích, což představuje další neúnosné riziko vzhledem k výši naší minimální mzdy v evropském porovnání.

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách
PID – oblast A3 – Rakovnicko

Průměrná mzda odvětví – sekce CZ-NACE „H“ – Doprava a skladování se od roku 2018 do roku 2021 zvýšila o 13,1%, přičemž došlo k navýšení minimální a zaručené mzdy o téměř 25%. účastník upozorňuje zadavatele, že v takovém případě si musí vytvářet velké rezervy, což v konečném důsledku může představovat vyšší cenu pro zadavatele, než v případě spravedlivé indexace.

Účastník proto navrhuje zadavateli, aby zvažil nastavení indexace tak, aby indexace reálně odpovídala aktuálním podmínkám. Inspirací může být např. veřejná zakázka na zajištění dopravy v Havířově:

<https://www.etendry.cz/detail/768886-or54oks22-zajisteni-dopravni-obslužnosti-statutarniho-mesta-havirova-avybranych-okolnich-obci-verejnými-sluzbami-v-preprave-cestujících-mestskou-autobusovou-dopravou-od-1-1-2024.html>

$MŘID\ 1 = MŘID \times m$

Kde

MŘID1 je nová výše mzdových nákladů na řidiče zaokrouhlená na 2 desetinná místa [Kč/období]

MŘID je výchozí výše mzdových nákladů na řidiče uvedená v nabídce dopravce [Kč/období]

m 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 objednatelům;

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 objednatelům.

Pro výpočet indexace mzdových nákladů se použije koeficient s vyšší hodnotou. “

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek. Zadavatel shora uvedené smluvní ustanovení zařadil do Závazných návrhů smluv s ohledem na § 6 odst. 4 ZZVZ, tedy na zásadu sociálně zodpovědného zadávání. Zadavatel v souladu s uvedenou zásadou pečlivě zvažoval spravedlivou indexaci mzdových nákladů, zejména ve vazbě na mzdové náklady řidičů.

Ve vztahu k dodavatelem navrhovanému indexování mzdových nákladů na řidiče na základě aktuální měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle nařízení vlády č. 576/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, Zadavatel uvádí, že do zaručené mzdy se nezapočítávají části mzdy za práci přesčas, noční práci, ve svátek, ve ztíženém pracovním prostředí či za sobotu a neděli. Zaručená mzda je jen částí mzdových nákladů řidičů, a tedy také jen částí nákladů na sociální a zdravotní pojištění.

Zadavatel pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění bude vycházet z oficiálních údajů České statistického úřadu („ČSÚ“), konkrétně dle průměrné hrubé mzdy podle odvětví – sekce CZ-NACE „H“ – Doprava a skladování, která je dlouhodobě nejrelevantnějším podkladem pro indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění, neboť se vztahuje na plné mzdové náklady a plné náklady sociálního zdravotního pojištění.

Vzhledem k průměrným mzdám řidičů u dopravců na území Zadavatele, které se pohybují a v mnoha případech překračují 50 000,- Kč/měsíc (přičemž současná výše zaručené mzdy činí 24 100,- Kč/měsíc), považuje Zadavatel indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění dle zadávacích podmínek Veřejné zakázky za zcela přiměřené a nejlépe odpovídající změně mzdových nákladů na řidiče v čase a souladné se ZZVZ.

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách
PID – oblast A3 – Rakovnicko

Dle názoru Zadavatele jím navržená indexace mzdových nákladů vytváří racionální předpoklady pro zachování udržitelnosti smlouvy pro obě smluvní strany po celou dobu jejího trvání, což je základním smyslem a účelem samotné indexace.

Zadavatel nad rámec shora uvedeného dodává, že v zadávacích podmínkách Veřejné zakázky na základě vlastních zkušeností připustil, při úpravě Závazného jízdního řádu (Příloha č. 3 Závazných návrhů smluv), možný doplatek mzdových nákladů jako ONS, pokud taková změna vyvolá potřebu řidičů a zvýšené náklady v rámci hrazených položek nepokryjí průměrné mzdové náklady na řidiče (čl. I definice “Ostatní náklady systému (ONS)” a čl. III odst. 11 Závazných návrhů smluv). Zadavatel má za to, že shora popsany postup indexace ve spojení s vyhrazenou změnou Závazných návrhů smluv ohledně mezd řidičů v případě změny jízdních řádů umožňuje spravedlivé odměňování řidičů.

V případě, že by ČSÚ zveřejnil přesnější údaje vztahující se ke mzdám řidičů, tak je Zadavatel na základě čl. VII odst. 8 Závazných návrhů smluv připraven jednat o změně použitého indexu (podrobněji viz odpověď na dotaz č. 2).

Na základě shora uvedeného považuje Zadavatel postup při indexaci nákladových položek Mzdové náklady a Sociální a zdravotní pojištění vycházející z oficiálních údajů ČSÚ, konkrétně z průměrné hrubé mzdy podle odvětví – sekce CZ-NACE „H“ – Doprava a skladování, za správný. Zadavatel stanovil jasné a rovné podmínky, které jsou sociálně spravedlivé a jsou základními předpoklady udržitelnosti smlouvy. Zadavatel si je zároveň vědom toho, že v takto složité materii nelze stoprocentně efektivně ošetřit veškerá rizika, která v minimální míře zůstávají na kvalifikovaných dodavatelích. Zadavatel však má za to, že tato rizika v žádném případě nejsou tak významná, jak dodavatel předesílá v rámci svého dotazu.

Dotaz č. 2

„V čl. VII odst. 8 Smlouvy o veřejných službách pro období 2024 až 2034 zadavatel uvádí zcela vágní ustanovení, že „v případě, že by se náklady na příslušnou nákladovou položku výrazně odchyly od indexu přiřazeného k příslušné nákladové položce dle přílohy č. 6 Smlouvy, zavazují se smluvní strany vstoupit v jednání...“.

Účastník žádá zadavatele, aby článek upravil tak, aby odpovídal předvídatelnosti situace, tj. „v případě, že se náklady na příslušnou nákladovou položku odchyly od indexu přiřazeného k příslušné nákladové položce dle přílohy č. 6 Smlouvy, smluvní strany nahradí indexem odpovídajícím změnám těchto nákladů v čase“.

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek. Indexace nákladů je v Závazných návrzích smluv detailně nastavena pro jednotlivé položky tak, aby co nejlépe vystihovala reálné změny v průběhu trvání smluv. Jako vyhrazené změny jsou zohledněny i další dopady do výše kompenzace vyvolané zejména změnami dopravního konceptu. Zadavatel zohledňuje změny zejména rozsahu objednávaných veřejných služeb, změny počtu vozidel, změny počtu řidičů, rozvoj odbavovacích zařízení a další vlivy detailně zpracované v Závazných návrzích smluv. Zadavatel také v Závazných návrzích smluv upravil specifické podmínky pro mimořádné situace, které reagují na proběhlé situace vyvolané pandemií Covid-19 a dopady následných krizí, kterými výrazně minimalizuje rizika dopravců.

Pokud by došlo ze strany ČSÚ nebo jiné obdobně významné instituce k zavedení nového indexu, který by více odpovídal změnám nákladů v příslušné nákladové položce v čase (např. namísto oborových mezd v odvětví Doprava a skladování zavede ČSÚ index pouze pro odvětví Doprava), tak se dle čl. VII odst. 8 smluvní strany zavazují vstoupit v jednání za účelem nahrazení příslušného indexu jiným indexem více odpovídajícím změnám těchto nákladů v čase.

Závazek smluvních stran jednat o změně je jasnou nikoli vágní deklarací, že Zadavatel o takových změnách s dopravcem jednat bude.

Všechny změny spojené s indexací nebo změnou nákladů vyhrazené v Závazném návrhu smluv, které mají dopady do rozpočtu musí projít projednáním v orgánech Zadavatele a promítají se do rozpočtů příslušných orgánů Zadavatele a jejich schválení má svá pravidla a postupy. Dodavatelem navrhovaná úprava smluvního ustanovení není pro příslušné orgány Zadavatele takto akceptovatelná. Zadavatel má zájem na udržitelnosti smluvních vztahů, o čemž svědčí i pečlivé ošetření všech možných předvídatelných rizik. Nelze však veškerá rizika přenášet na Zadavatele.

Zadavatel má za to, že velkým přínosem pro dodavatele je samotný režim brutto smlouvy, kde výnosové riziko je plně na Zadavateli. Na základě precizace Závazných návrhu smluv došlo zároveň i k minimalizaci nákladových rizik. Zadavatel dále umožňuje pro definovaný okruh zaměstnanců bez plné náhrady tržeb zaměstnanecké jízdné. Zadavatel se také zavazuje, pokud by došlo k dramatickým změnám a náklady na příslušnou nákladovou položku by se výrazně odchylovaly v čase častěji, než v jakém období předpokládá indexaci příslušné nákladové položky příloha č. 6 Závazných návrhů smluv (Indexace nabídkové ceny (NCDV) pro roky 2024 až 2034), že může dojít ke zkrácení období indexace.

Zadavatel má zájem na uzavření spravedlivé smlouvy a je na dodavatelích, aby minimalizovaná rizika do své nabídky zahrnuli. Zadavatel předpokládá, že dodavatelé budou mít přiměřené zkušenosti se zajišťováním veřejných služeb v přepravě cestujících a budou schopni své nabídky bez problémů předložit s tím, že míru minimálních rizik, ponechaných na nich jsou schopni dle vlastního uvážení do nabídky zapracovat.

Dotaz č. 3

„V návaznosti na dotaz č. 2 se dále účastník vyjadřuje k indexaci CNG, kdy z vlastní zkušenosti považuje indexaci zadavatele za nesprávnou, neboť vychází-li zadavatel z průměru cen CNG na lokálních CNG stanicích (totemová cena), jde o průměr aritmetický, nezohledňující specifika jednotlivých stanic, jako je např. objem prodaného CNG, tj. stanice s vyvěšenou totemovou cenou a nulovým prodejem mají stejnou váhu, jako stanice s nejvyšším objemem prodeje v kraji. Do průměru jsou zařazeny CNG stanice bez zkoumání parametrů technických (např. půdorysná průjezdnost, výška střechy vozového parku) a technologických (např. výkon kompresoru, koncovky NGV1 a NGV2 na CNG stanicích), což znamená, že se zařadí i ty stanice, na kterých dodavatel nemůže prokazatelně autobusy plnit.

Dále, totemová cena je zveřejňována zpravidla na internetu a jde o cenu ceníkovou, ze které ovšem provozovatelé stanic poskytují velkým a/nebo stálým zákazníkům slevy. Jinými slovy, totemová cena v žádném případě neodráží skutečnou konečnou cenu zákazníka (s flotilou nákladních aut nebo autobusů).

Rozdíl mezi totemovou cenou (zdroj www.CNG.cz) minimální (28 Kč) a maximální (140 Kč) – údaje ze srpna t.r. - je tak zásadní, že v kombinaci s malým počtem CNG stanic (20 stanic) je vytvořeno prostředí k manipulaci průměrné ceny (aritmetický průměr).

Proto účastník žádá zadavatele, aby buď

a) zachoval navrhovaný systém indexace a zahrnul do průměru všechny CNG stanice na území ČR (zdroje dat www.CNG.CZ a www.CNGplus.cz) a týdně vyhodnocoval ceny – jde v podstatě o analogii k metodice, kterou používá ČSÚ při stanovování ceny paliv (např. benzínu či motorové nafty); nebo

b) nastavil index podle průměrných měsíčních spotových cen TTF/PXE zemního plynu s ohledem na skutečnost, že prokazatelně nefunguje tržní prostředí ve vývoji cen CNG (vývoj tržní ceny ropy jako primární suroviny pro výrobu motorové nafty a tržní ceny motorové nafty na čerpacích stanicích koreluje, což lze doložit grafem Brent/motorová nafta, tj. index vývoje ceny motorové nafty na čerpacích stanicích (ČSÚ) plně odráží tržní prostředí, naproti tomu se vývoj cen CNG na čerpacích stanicích výrazně odchyľuje od vývoje tržní ceny zemního plynu, který je primárním zdrojem pro výrobu CNG (elektřina využívaná na stlačování do formy CNG je zdrojem sekundárním), což lze doložit grafem TTF spot/CNG průměr CZ), resp. cenovou úroveň CNG ovlivňují největší provozovatelé CNG stanic, kteří disponují dlouhodobými smlouvami na nákup zemního plynu, avšak provozovatelé vlastních plnicích CNG stanic (kteří nemají jako hlavní činnost provozování komerčních CNG plnicích stanic) jsou nuceni nakupovat zemní plyn za spotové ceny na burze; nebo

c) zvážil kombinaci a) a b) v poměru 50:50“.

Vysvětlení Zadavatele:

Zadavatel trvá na znění zadávacích podmínek. Zadavatel v současnosti sleduje průměrné ceny CNG na lokálních CNG stanicích (totemová cena). Jde sice o průměr aritmetický, ale jedná se o stanice, kde nakupují současní dopravci PID, kteří autobusy na pohon CNG vlastní a pro veřejné služby v přepravě cestujících využívají. Pokud na stanici dopravce nenakupuje, nejsou její údaje využity. Vzhledem k tomu, že jsou tyto stanice již vozidly dopravců PID využívány, jsou uváděné technické parametry prověřeny.

Celostátní průměry cen se i podle údajů dodavatele liší tak významně (od 28 Kč /kg do 140 Kč/kg), že je celostátní průměr naprosto nevhodným ukazatelem, který by vychýlil relevantní míru indexace a jeho dopady do indexace cen CNG by byly jednoznačně negativní buď pro dodavatele, nebo pro Zadavatele.

Stejná metodika s bezprostřední územní vazbou je používána v Moravskoslezském kraji (<https://www.msk.cz/cs/temata/doprava/prumerna-cenova-hladina-cng-768/>), kterou tento kraj nastavil z obdobných důvodů – tedy obrovského celostátního rozptylu cen CNG.

Nastavení indexace CNG dle spotových cen nese dle Zadavatele podobná rizika.

Ke sdělení dodavatele, že velcí odběratelé mají nasmlouvané nižší ceny, než jsou „totemové ceny“, Zadavatel uvádí, že pokud dodavatel uvede v nabídce nižší cenu (protože takovou cenu má sjednanou s provozovateli stanic) poměrově bude indexována stejným postupem, a tudíž tato výhoda nijak neovlivní výslednou indexovanou cenu, protože se v ní toto snížení udrží.

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách
PID – oblast A3 – Rakovnicko

Navrhovaná indexace nebude Zadavatelem měněna. Ke změně indexace CNG, by Zadavatel přistoupil pouze v případě, že by ceny CNG začal uvádět ČSÚ, jak je již předvídáno v příloze č. 6 (buňky excel E6 a F6 list „Indexační postupy“) Závazných návrhů smluv.

Za Zadavatele

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.,

osoba zmocněná zastupovat Zadavatele při výkonu zadavatelských činností