

ODPOVEDE NA OTÁZKY UCHÁDZAČA

1. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 r) (str. 22): uvádza sa „...Dopravca je povinný počas platnosti tejto Zmluvy udržiavať systémové merania vybraných kritérií kvality najmä zameraných na presnosť a spoľahlivosť dopravných služieb v zmysle Správy o dodržiavaní STN 13 816 tejto Zmluvy“, pričom nie je zrejmé, v akom rozsahu sa majú merania vykonávať (ktoré kritériá a pod.), ako sa majú výsledky archivovať a prípadne prezentovať alebo dokladovať?

r) poskytovať dopravné služby v súlade s technickými normami Slovenskej republiky a EÚ a so všeobecne záväznými právnymi predpismi; dopravca je povinný evidovať reklamácie a sťažnosti od zákazníkov na MAD. Dopravca je povinný počas platnosti tejto Zmluvy udržiavať systémové merania vybraných kritérií kvality najmä zameraných na presnosť a spoľahlivosť dopravných služieb v zmysle Správy o dodržiavaní STN 13 816 tejto Zmluvy

Nové znenie ustanovenia odseku :

r) poskytovať dopravné služby v súlade s technickými normami Slovenskej republiky a EÚ a so všeobecne záväznými právnymi predpismi; dopravca je povinný evidovať reklamácie a sťažnosti od zákazníkov na MAD.

2. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 v) 5. (str. 23): uvádza medzi povinnými položkami aj „Nepovinné položky“. Pojem „Nepovinné položky“ je vysvetlený ako „Nepovinné zaznamenané položky, napr. čas otvorenia dverí, doba otvorených dverí.“ Čo v prípade, že žiadne nepovinné položky sa nezaznamenávajú (keďže nie je uvedený ani komplexný zoznam nepovinných položiek, nie je zrejmé, čo by sa malo aktivovať na zaznamenávanie)?

Ak sa niektorá z položiek nezaznamenáva nebude vykazovaná.

3. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1. v) 1. až 5. (str. 22-23): k požadovaným údajom sa uvádzajú formáty súborov „TXT, CVS, DBF, XLS, PDF, HTML“, pričom nie je jasné, či údaje majú byť dodávané vo všetkých týchto formátoch alebo len v jednom z nich?

Postačí ak údaje budú poskytnuté len v jednom z uvedených formátov.

4. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1. v) 3. (str. 22): uvádza sa export údajov vo formáte „cpbindata“, o aký formát ide?

Nakoľko súčasný dopravca používa odbavovací systém od spoločnosti EM TEST jedná sa o export údajov z tohoto systému. V prípade iného odbavovacieho systému je postačujúce ak budú dáta poskytnuté v jednom z formátov ako je uvedené v predchádzajúcej otázke.

5. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 w) 5. (str. 23): uvádza sa, že „ročný výkaz nasadzovaných autobusov“ sa má objednávatelovi doložiť vždy do 5. pracovného dňa nasledujúceho kalendárneho roka a v tom istom odseku sa ďalej uvádza, že „ročný výkaz nasadzovaných autobusov“ sa má doložiť do 31. januára nasledujúceho roka. Čo je teda požadované?

Požadovaný bude ročný výkaz nasadzovaných autobusov podľa jednotlivých typov a EČV aj s ročným výkazom najazdených tarifných kilometrov a predkladať sa bude do 31. januára nasledujúceho kalendárneho roka.

6. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1. x) (str. 23): uvádza sa, že je potrebné „objednávatelovi doložiť na schválenie Prepravný poriadok a Tarifu...“. Tieto dokumenty podľa §4 zákona 56/2012 Z. z. vytvára dopravca, pričom nemá povinnosť ich predkladať na schválenie objednávatelovi. Napriek tomu bude verejný obstarávateľ požadovať schválenie uvedených dokumentov aj objednávatelom?

Áno, objednávatel požaduje predložiť prepravný poriadok a aj tarifu nakoľko v zmysle § 45 ods. 6 zákona 56/2012 obec vykonáva odborný dozor nad mestskou dopravou a taxislužbou a kontroluje plnenie povinností dopravcov, najmä vybavenie technickej základne, dodržiavanie prevádzkovej povinnosti a tarifnej povinnosti, dodržiavanie prepravného poriadku a plnenie záväzku zo zmluvy o službách a prevádzkovateľov taxislužby a tieto sú zároveň aj súčasťou podkladov pre vydanie dopravnej licencie.

7. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 y) (str. 23): uvádza sa, aby zamestnanci dopravcu vo vzťahu k cestujúcim „plynule ovládali slovenský jazyk“, pričom nie je zrejmé, ako sa to bude dokladovať (ak nemajú napríklad vzdelanie získané v slovenskom jazyku, majú absolvovať nejakú skúšku, kurz)?

Verejný obstarávateľ nevyžaduje konkrétne vzdelanie v slovenskom jazyku, absolvovanie skúšky alebo kurzu. Verejný obstarávateľ vyžaduje, aby zamestnanci dopravcu (tj. zamestnanci, ktorí sa budú stretávať pri výkone svojej práce s cestujúcimi, najmä vodiči, dispečeri) plynule ovládali slovenský jazyk, to znamená, aby sa cestujúci vedeli s týmito zamestnancami plynule dohovoriť v slovenskom jazyku. Napríklad v situáciách pri kúpe cestovného lístku, pri uplatnení zľavnených taríf, smere spoja, prípadne oznámení o nástupe a výstupe s kočíkom, psom, skupinou detí a pod. Verejný obstarávateľ nevyžaduje žiadny doklad o jazykovej schopnosti týchto zamestnancov. Podpisom zmluvy dopravca prehlasuje, že uvedená požiadavka bude zabezpečená a bude ju aj dodržiavať. Verejný obstarávateľ má v prípade sťažností cestujúcich právo overiť si túto skutočnosť napr. osobným rozhovorom s ktorýmkoľvek vodičom.

8. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1. ee) (str. 24): požaduje sa predloženie dôkazov k podkladom, pričom sa nikde neuvádza spôsob ochrany a spracovania osobných údajov z pôvodných dokumentov. Ako bude verejný obstarávateľ zabezpečovať ochranu osobných údajov pri predkladaní dôkazov?

Verejný obstarávateľ si je vedomý právnych predpisov upravujúcich spôsob a nakladanie s osobnými údajmi, ako aj s informáciami, ktoré majú povahu obchodného tajomstva a pri výkone svojich činností dodržiava tieto predpisy.

Dovoľujeme si ale upozorniť záujemcov, že predmetné ustanovenie zmluvy sa nezaobera poskytnutím osobných údajov, ale poskytnutím údajov, ktoré majú povahu verejných informácií súvisiacich s plnením služby vo verejnom záujme a platenej prostredníctvom verejných zdrojov. Informácie príkladmo uvedené v zátvorke v danom ustanovení nie sú predmetom ochrany podľa Obchodného zákonníka alebo zákona na ochranu osobných údajov. V prípade, ak sa vo vyžiadaných dokumentoch budú nachádzať informácie majúce povahu obchodného tajomstva alebo osobných údajov, verejný obstarávateľ bude postupovať v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

9. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 ff) (str. 24): uvádza sa „v prípade zmien cestovných poriadkov prímestskej autobusovej dopravy a železničnej dopravy je dopravca povinný prispôbiť cestovné poriadky mestskej autobusovej dopravy, aby bola zabezpečená následnosť spojov. Takto upravené cestovné poriadky predloží na schválenie príslušnému správneému orgánu.“, pričom nie je zrejmé, čo sa myslí pod pojmom „následnosť spojov“, v akom rozsahu a na základe akých kritérií sa majú cestovné poriadky mestskej autobusovej dopravy prispôbiť cestovným poriadkom prímestskej a železničnej dopravy (čas potrebný na prestup, určenie smeru z čoho na čo, čomu dať prednosť – či napr. začiatku pracovnej zmeny v priemyselnej oblasti Trnavy alebo prípoju zo sídliska k vlaku do Bratislavy, keď linka obsluhuje obidve požiadavky atď.)?

Prioritne je potrebné prispôbiť cestovný poriadok MAD cestovnému poriadku ŽSR (odchody vlakov smerom na Bratislavu) a samozrejme aj ak to bude čo i len trochu možné aj nástupom na pracovné zmeny vo výrobných podnikoch a nástupom žiakov na vyučovanie do škôl.

10. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 2. a) (str. 24): uvádza sa plnenie povinností podľa zákona č. 211/2000 Z. z., neuvádza sa však ochrana údajov proti zneužitiu konkurenciou. Ako bude verejný obstarávateľ zabezpečovať ochranu údajov proti zneužitiu konkurenciou?

Keďže táto služba je financovaná z verejných zdrojov, verejný obstarávateľ bude postupovať v súlade so zákonom č. 211/2000 Z. z., (infozákonom) a súvisiacou judikatúrou.

11. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 2. b) (str. 24): pripúšťa sa možnosť zmeny cenového výmeru, o ktorej má byť dopravca vopred len informovaný. Tržby majú podľa Súťažných podkladov bodu 4. na strane 3 tvoriť časť financovania predmetu zákazky. Chýba preto garancia tržieb, aby v priebehu plnenia zákazky nevznikol výpadok zdroja finančných prostriedkov vo vzťahu celkovej hodnoty zákazky.

Dané ustanovenie rieši možnosť zmeny cenového výmeru, ktorý sa môže znižovať aj zvyšovať, pričom v prípade, ak by sa zmenil v prospech dopravcu (tj. očakával by sa nárast tržieb), tak by sa postupovalo v súlade s príslušným výpočtom pre zistenie oprávnených nákladov spojených s poskytovaním služby.

Vychádzajúc zo vzorca úhrady za poskytnuté služby vo verejnom záujme je zrejmé, že v prípade nárastu tržieb sa zníži úhrada mesta. V prípade poklesu tržieb sa zvýši úhrada mesta. V nadväznosti na hospodárne vynakladanie zdrojov mesta a jeho obmedzené finančné možnosti, bolo potrebné stanoviť maximálnu akceptovateľnú úhradu za poskytnuté služby, aby sa nestalo, že dopravca má možnosť nárokovať si akúkoľvek výšku úhrady za poskytovanú službu. Stanovením tejto maximálnej úhrady, verejný obstarávateľ stanovil hranice, ktoré sú pre neho akceptovateľné pri uvedených premenných tj. aktuálne požadovaný počet kilometrov, aktuálnych požiadaviek na autobusy, aktuálnych očakávaných tržbách.

12. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 2 d) (str. 24):
uvádza sa, že objednávatel' je povinný „vykonať platbu za servisné, prístavné a odstavné tarifné kilometre len v prípade, ak tieto budú realizované na území katastrálneho územia mesta Trnava a Modranka“, pričom v súťažných podkladoch vrátane zmluvy nie je riešený stav linky č. 13 (ktorej cestovný poriadok tvorí prílohu zmluvy zo súťažných podkladov), ktorá vedie a obsluhuje aj obec Biely Kostol ležiacu v katastrálnom území obce Biely Kostol?

Tarifné km linky budú uhradené nakoľko tieto sú zahrnuté v celkových tarifných km. V časti linky, ktorá vedie v katastri obce Biely Kostol nebudú obsluhované zastávky ale počet km zostáva nezmenený. Nakoľko sa jedná o linku s okružným charakterom prístavné a odstavné km nie je potrebné riešiť. Servisné km sa budú uhrádzať v nevyhnutnej miere.

13. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 9 bod 9. až 12. (str. 26):
uvádza sa pojem „vina dopravcu“, pričom tento pojem nie je v súťažných podkladoch nikde definovaný. Žiadame uviesť definíciu daného pojmu.

Doprovca je povinný poskytovať službu vo verejnom záujme s odbornou starostlivosťou. Napríklad to znamená, že motorové vozidlá musia byť pravidelne udržiavané v dobrom technickom stave. Za vinu dopravcu sa napríklad nebude považovať, ak z viny iného účastníka cestnej premávky dôjde k dopravnej nehode a následkom toho nebude dodržaný grafikon na uvedenej linke a dopravca v primeranom čase zabezpečí nahradenie poškodeného vozidla za účelom dodržania grafikonu.

Za vinu dopravcu sa považuje také konanie dopravcu, ktoré nie je vykonané v súlade s odbornou starostlivosťou poskytovania služieb vo verejnom záujme. Napríklad polícia zakáže vodičovi pokračovať v jazde z dôvodu odobratia evidenčných čísiel pre neobnovenie STK alebo emisnej kontroly vozidla, prípadne odobratie vodičského preukazu vodiča z dôvodu požitia alkoholu a pod.

Zároveň dávame do pozornosti posledný odsek čl. 9, ktoré usmerňuje uplatňovanie sankcií za prípadné nesplnenie si zmluvných povinností.

14. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 9 bod 10. a 11. (str. 26):
uvádzajú sa sankcie za oneskorenie spoja z východzej zastávky, ktoré predstavujú značnú sumu. Cestovný poriadok v prílohe súťažných podkladov obsahuje aj linky s charakterom

častočne polookružným, na ktorých jeden spoj plynulo nadväzuje na iný spoj, pričom cestujúci využívajú jazdu na zakúpený cestovný lístok z predchádzajúceho spoja aj niekoľko zastávok nasledujúceho spoja (týka sa liniek č. 3, 5, 6, 13, 14 a 15 po Mestom už dávnejšom zrušení konečných zastávok na Prednádraží, Modranke a Bielom Kostole). V týchto prípadoch nie je možné zabezpečiť včasný odchod z východnej zastávky nasledujúceho spoja, ak predchádzajúci spoj má v konečnej zastávke meškanie (meškanie predchádzajúceho spoja môže vzniknúť napríklad zlou dopravnou situáciou na trase predchádzajúceho spoja, ktoré dopravca nemá ako ovplyvniť). Budú predmetom sankcie aj uvedené prípady, keď meškania spojov z východných zastávok na uvedených linkách nemôže dopravca ovplyvniť?

Predmetom sankcie zo strany mesta nebudú situácie, kedy dopravca nemohol nastúpiť na spoj v stanovenom čase z dôvodu zlej dopravnej situácie.

15. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 11 bod 1 (str. 27): spomína sa Príloha č. 11 Zmluvy; táto príloha však nie je uvedená ani v zozname príloh na strane 29 Zmluvy a nie je ani v súťažných podkladoch. Žiadame prílohu doložiť.

Návrh zoznamu subdodávateľov je priložený v sekcii dokumenty systému Josephine.

16. Otázka : Súťažné podklady v predmete zákazky obsahujú predpokladanú hodnotu zákazky vo výške 4 046 762,81 Eur bez DPH na 2 roky poskytovania služby.

Kalkulácia ceny v poskytovaní služieb MHD na rok 2017 bola vo výške 2 014 966,- Eur bez DPH.

Súťažné podmienky týkajúce sa vyhlásenej zákazky na rozdiel od služieb poskytovaných v roku 2017 (podľa zmluvy zverejnenej v CRZ), definujú navyše poskytovanie ďalších služieb resp. upravujú ďalšie obmedzenia v poskytovaní služieb ako, napr.:

- Vek autobusu a priemerný vek flotily
- Percento záložných vozidiel
- Výbavu autobusu /nízkopodlažné, klimatizované, 3 dverové, GPS atď/
- Požiadavky na kvalitu
- Výrazné sankcie

Taktiež verejný obstarávateľ požaduje výrazne vyšší počet vozidiel oproti súčasnému stavu, nie je riešená valorizácia plátov vodičov, pohyb ceny pohonných hmôt a zároveň nie je garancia tržieb, pričom cenový výmer je v pôsobnosti objednávateľa.

Z vyššie uvedeného dôvodu požadujeme od verejného obstarávateľa v rámci vysvetlenia predložiť výpočet predpokladanej hodnoty zákazky a zdôvodniť primeranosť maximálnej ceny ako aj maximálnej výšky dotácie na rok 2018 vo výške 1,29mil. Eur bez DPH.

Predpokladaná hodnota zákazky bola vyrátaná na základe preukázaných tržieb aktuálneho dopravcu za poskytovanie služieb vo verejnom záujme v meste Trnava za rok 2016, oprávnených nákladov aktuálneho dopravcu za rok 2016 vo vzťahu k prevádzkovaniu MAD v meste Trnava a tomu zodpovedajúcej úhrade, ktorá mu bola poskytnutá. Vzhľadom na to, že sa rozsah poskytovaných služieb nemení, že sa neplánujeme meniť cenový výmer cestovného a neočakávajú sa ani výrazne

navýšenie nákladových položiek budúceho dopravcu, považujeme tieto údaje za relevantné k určení predpokladanej hodnoty zákazky na obdobie rokov 2018 a 2019.

V nadväznosti na záujemcom poukazované "obmedzenia v poskytovaní služieb" súvisiace s požiadavkami na vek autobusu, počet záložných autobusov atď, si dovoľujeme povedať, že tieto požiadavky sa už uplatňujú aj v súčasnosti a majú priamy vplyv na kvalitu poskytovaných služieb. Nakoľko nejde o neobvyklé a nadmerné požiadavky, neočakávame ich priamy vplyv na nárast nákladových položiek.

Dotácia od mesta sa predpokladá v maximálnej sume 1,29 mil. EUR na rok 2018 a 1,29 mil. EUR na rok 2019.

Tržby za rok 2016 boli v sume 808 614 EUR, predpokladá sa, že v roku 2018 a 2019 by mohla byť dosiahnutá podobná výška tržieb.

17. **Otázka : Verejný obstarávateľ zverejnením Oznámenia o dodatočných informáciách, informáciách o neukončenom konaní alebo korigende doplnil do časti III.1.3 Technická alebo odborná spôsobilosť podmienku účasti:**

Podľa § 34 ods. 1 písm. g) osvedčenie o odbornej spôsobilosti osoby, ktorá vykonáva u uchádzača funkciu vedúceho dopravy na predmet tejto zákazky, v prípade ak ide o cudzinca je potrebné okrem osvedčenia predložiť aj pracovné povolenie. Súčasťou informácie bude aj uvedenie zmluvného vzťahu k uchádzačovi (napríklad, že ide o zamestnanca, subdodávateľa na základe zmluvy a podobne).

Žiadame verejného obstarávateľa, aby v rámci vysvetlenia presne uviedol, aké osvedčenie odbornej spôsobilosti (vydané kým, podľa akého právneho predpisu) má uchádzač predložiť za vedúceho dopravy.

Jedná sa o splnenie podmienky v § 7 písm. f) zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, a zároveň aj § 5 a § 6 toho istého zákona.

18. **Otázka : Verejný obstarávateľ zverejnením Oznámenia o dodatočných informáciách, informáciách o neukončenom konaní alebo korigende doplnil do časti III.1.3 Technická alebo odborná spôsobilosť podmienku účasti:**

Podľa § 34 ods. 1 písm. j)- Verejný obstarávateľ zároveň v rámci technickej spôsobilosti požaduje od uchádzačov preukázanie disponovania s minimálne 34 kusmi klimatizovaných autobusov s minimálnom počtom 23 miest na sedenie a minimálnou obsaditeľnosťou 80 osôb v autobuse. Uchádzač preukáže splnenie podmienky účasti priložením podrobného zoznamu autobusov s uvedením EČ, TP - technických preukazov.

Žiadame verejného obstarávateľa, aby v rámci vysvetlenia upravil znenie tejto podmienky účasti, nakoľko to považujeme za diskriminačné a v rozpore s princípmi verejného obstarávania.

Podmienku účasti požadujeme upraviť nasledovne:

„Podľa § 34 ods. 1 písm. j)- Verejný obstarávateľ zároveň v rámci technickej spôsobilosti požaduje od uchádzačov preukázanie disponovania s minimálne 34 kusmi klimatizovaných autobusov s minimálnym počtom 23 miest na sedenie a minimálnou obsaditeľnosťou 80 osôb v autobuse. Uchádzač preukáže splnenie podmienky účasti predložením vyhlásenia, že v prípade úspešnosti svojej ponuky zabezpečí uvedený počet autobusov v zmysle Zmluvy o

službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej autobusovej dopravy osôb v meste Trnava.“

Verejný obstarávateľ stanovil uvedenú podmienku účasti technickej a odbornej spôsobilosti v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní. Podmienku účasti považujeme za primeranú a súvisiacu s predmetom zákazky. Vzhľadom na potrebu zabezpečenia ponuky od subjektu, ktorý má k dispozícii predmetné autobusy považujeme preukázanie tohto bodu technickej a odbornej spôsobilosti za primerané a priamo súvisiace s plnením predmetu zákazky.

19. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 v) 4. (str. 23):
Žiadame o vysvetlenie, čo sa myslí pod pojmom „kurz“?

Pre účely tejto zmluvy stačí, ak dopravca bude používať číslo spoja.

POKRAČOVANIE OTÁZOK

1. **Otázka :** Súťažné podklady, bod 22 (str. 13)
a tiež Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 10 bod 1 (str. 27)
a tiež Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 11 bod 5 (str. 28):
Pojem „subdodávateľa“ je nejednoznačný. Najskôr sa uvádza „Verejný obstarávateľ neumožňuje využitie subdodávateľa“ a potom „Úspešný uchádzač najneskôr v okamihu uzatvorenia zmluvy uvedie požadované informácie týkajúce sa subdodávateľov“
Myslí sa tým nemožnosť subdodávateľa na vodičov a možnosť subdodávateľov na ostatné činnosti?
Tiež vyjadrenie „...autobusy budú obsluhované a riadené výhradne zamestnancami dopravcu“ znamená vodičov alebo aj ďalších pracovníkov, napr. dispečerov, ktorí riadia prevádzku autobusov (ak áno, akých)?

Záujemca sa pýta verejného obstarávateľa na vysvetlenie pojmu "subdodávateľ" a možnosti zapojenia subdodávateľa do plnenia predmetu zmluvy.

Podľa § 2 ods. 5 písm. e) zákona o verejnom obstarávaní je "subdodávateľom hospodársky subjekt, ktorý uzavrie alebo uzavrel s úspešným uchádzačom písomnú odplacnú zmluvu na plnenie určitej časti zákazky alebo koncesie".

Podľa § 38 ods. 4 zákona o verejnom obstarávaní môže verejný obstarávateľ pri zadávaní zákazky na poskytnutie služby **vyžadovať, aby určité podstatné úlohy vykonal priamo sám uchádzač alebo člen skupiny dodávateľov.**

Verejný obstarávateľ využil možnosti uvedené v § 38 ods. 4 zákona o verejnom obstarávaní a preto vyžaduje, aby vodiči a dispečeri boli zamestnancami úspešného uchádzača. Iné činnosti môže úspešný uchádzač zabezpečovať cez subdodávateľov. Môže ísť napríklad o servis a údržbu vozidiel, ich prenájom, leasing, čistenie alebo vzdelávanie vodičov a podobne.

Podľa § 41 ods. 3 a 4 zákona o verejnom obstarávaní **musí verejný obstarávateľ vyžadovať od úspešného uchádzača informácie o jeho subdodávateľoch** a zároveň zabezpečiť, aby mu oznamoval všetky zmeny na strane subdodávateľov nielen pri podpise zmluvy ale aj počas plnenia zmluvy.

Úspešný uchádzač je povinný poskytnúť informácie o svojich subdodávateľoch a to nielen vzhľadom na citované ustanovenie zákona o verejnom obstarávaní ale aj z dôvodu prijatia zákona č.315/2016 Z.z. o registri partnerov verejného sektora. Bez splnenia tejto povinnosti (poskytnutia informácií o svojich subdodávateľoch) s ním nemôže verejný obstarávateľ uzavrieť zmluvu.

2. **Otázka:** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 1 bod 2 b) (str. 16) a tiež Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 a) (str. 20): uvádza sa „minimálny počet vodičov 75“ – Fond pracovného času nie je stavaný na taký počet vodičov, je táto podmienka nutná?

Je to len odhadovaný minimálny počet vodičov. Pri výpočte sa vychádzalo z počtu autobusov vynásobený dvomi a pripočítala sa rezerva.

3. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 1 bod 2 b) (str. 16): uvádza sa predpoklad najazdených a tarifných kilometrov v ročnom objeme, ale nikde sa nespomína súvis s obcou Biely Kostol, cez ktorú prechádza a obsluhuje ju linka č. 13 (zastávky sú na území obce, obec Biely Kostol má vlastný Výmer cestovného a pod.), ktorej cestovný poriadok tvorí prílohu súťažných podkladov?

Trasovanie linky sa meniť nebude, jediná zmena môže nastať, že nebudú odsluhované zastávky a o tomto stave bude obec Biely Kostol informovaná.

4. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 1 bod 2 a) (str. 16): spomína sa „Plán dopravnej obslužnosti mesta Trnava“. Tento dokument nie je uvedený v súťažných podkladoch a ani nám nie je známe, že by bol verejne k dispozícii, preto, ak jeho dodržiavanie je podmienkou na platnosť zmluvy, by mal byť súčasťou súťažných podkladov. Žiadame verejného obstarávateľa o doplnenie tejto prílohy.

Na účely tejto zmluvy je plán dopravnej obslužnosti definovaný prostredníctvom cestovných poriadkov priložených k súťažným podkladom.

5. **Otázka :** Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 1 bod 2 g) (str. 17): „...zároveň sa zaväzuje akceptovať čipové karty aktuálne používané v prímestskej autobusovej doprave v Trnavskom samosprávnom kraji“ – v súčasnosti sa v prímestskej doprave na linkách v pôsobnosti Trnavského samosprávneho kraja používajú čipové karty 3 rôznych dopravcov a ďalší traja dopravcovia vykonávajú svoje prímestské linky zo susedných krajov až na územie Trnavského samosprávneho kraja, pričom len čipové karty jedného dopravcu tejto podmienke čiastočne vyhovujú. Nech súťaž vyhrá ktokoľvek, podľa uvedenej podmienky bude musieť víťaz vyriešiť problém akceptácie čipových kariet minimálne dvoch až troch ďalších dopravcov. To je však priamo závislé od vôle týchto dopravcov a preto táto podmienka nemusí byť splniteľná, resp. celé verejné obstarávanie môže byť ktorýmkoľvek uchádzačom napadnuté. Tiež ide o technický problém dodávateľov systémov čipových kariet, ktorí na súčasné čipové karty nie sú schopní zabezpečiť autovýdaj v MHD Trnava pri použití čipových kariet rôznych dopravcov (ide o individuálne nastavenie zliav pri každom

dopravcovi, ktoré nedovoľuje zapísať všetky typy zliav všetkých dopravcov tak, aby ich čítacie zariadenia v MHD Trnava vedeli správne načítať). Žiadame verejného obstarávateľa o vypustenie tejto podmienky zo Zmluvy. Ak verejný obstarávateľ naďalej bude trvať na tejto podmienke, žiadame o vysvetlenie, ako má úspešný uchádzač zabezpečiť túto podmienku v prípade, ak mu iný dopravca neposkytne súčinnosť.

V prípade, že nebude dopravca schopný organizačne zabezpečiť akceptáciu kariet zabezpečiť bezplatnú výmenu čipových kariet už používaných v MAD.

6. Otázka: Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 2 bod 4. (str. 17):
- spomína sa výška nákladovej ceny za 1 tarifný kilometer, táto hodnota však nie je nikde definovaná?
 - neuvádza sa, či v prípade navýšenia rozsahu plnenia dopravných služieb objednávatelom maximálne o 10 percent sa adekvátne navýši aj celková hodnota zákazky (resp. dotácie objednávatel'a)?
 - neuvádza sa, či v prípade zníženia rozsahu plnenia dopravných služieb objednávatelom maximálne o 10 percent bude adekvátne zmenená aj výška celkovej hodnoty zákazky (resp. či sa bude vyžadovať vrátenie adekvátnej čiastky prostriedkov z celkovej hodnoty zákazky)?

Cena za tarifný kilometer sa nemení ale km, ktoré odjazdí dostane dopravca uhradené.

7. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 3 bod 2. (str. 18):
- uvádza sa ročná výška primeraného zisku pre roky 2018 a 2019 1,5%. Prečo sa nevychádza z Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave?

V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave sa pod pojmom primeraný zisk musí rozumieť zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.

Nie je definovaná presná výška primeraného zisku a súčasný dopravca službu poskytuje s vyššie uvedeným primeraným ziskom.

8. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 4 bod 1. (str. 19):
- požaduje sa predkladanie výkazu „1. výkaz nákladov a tržieb“ každý mesiac vždy do 5. pracovného dňa nasledujúceho mesiaca. Tieto údaje dopravca v požadovaný termín ešte nemôže mať k dispozícii. Zároveň v čl.3 bod 6 je povinnosť predložiť náklady do 25 dňa nasledujúceho mesiaca. Ide teda o 2 rôzne termíny. Žiadame o vysvetlenie, ktorý z uvádzaných termínov je záväzný? Ako má úspešný uchádzač / budúci dopravca postupovať v prípade, ak nie z jeho viny nebude mať požadované podklady do 5. pracovného dňa nasledujúceho mesiaca k dispozícii a technicky nebude možné túto požiadavku zabezpečiť?

Záväzný je termín do 25. dňa nasledujúceho mesiaca.

9. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 c) (str. 20):
- „Pokiaľ cestujúci nevyužíva na prepravu v autobusoch MAD v Trnave elektronickú formu úhrady, je mu Dopravca povinný podľa podmienok uvedených v Prepravnom poriadku, vydať

cestovný lístok“ – z uvedeného vyplýva, že je potrebné vydať cestovný lístok aj cestujúcemu, ktorý sa prepravuje bezplatne (keďže nevyužíva elektronickú formu úhrady)?

Áno, bude vydávaný evidenčný cestovný lístok.

10. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 m) (str. 21): spomína sa „zoznam vodičov, ktorí disponujú platnou K.K.V. (kvalifikačnou kartou vodiča)“, nikde však nie je uvedený vzor takéhoto zoznamu a tiež spôsob ochrany osobných údajov. Požadujeme doplniť dokumentáciu o vzor zoznamu a uviesť spôsob ochrany osobných údajov.

Zoznam vodičov bude obsahovať poradové číslo, meno vodiča, číslo karty, platnosť karty. Ochrana osobných údajov bude zabezpečená v zmysle zákona o ochrane osobných údajov.

11. Otázka : Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 5 bod 1 o) (str. 22) a Príloha č. 2 „Zmluva“ čl. 9 bod 4 (str. 26): na strane 22 sa uvádza „...zabezpečiť 9 % podiel záložných vozidiel voči celkovému počtu vozidiel, ktorými bude zabezpečovať poskytovanie dopravných služieb v súlade s touto Zmluvou“ a na strane 26 sa uvádza „za nedodržanie 9 % podielu záložných vozidiel voči celkovému počtu vozidiel dopravcu“. Ide o nesúlad. Dopravca môže mať v stave podstatne viac vozidiel, než ktoré by použil na plnenie súťaženej zmluvy, teda na výkony mestskej autobusovej dopravy v Trnave. Podľa požiadavky formulovanej na str. 26 by sa 9% podiel záložných vozidiel týkal všetkých vozidiel dopravcu, čiže napr. z 300 vozidiel by zálohu muselo tvoriť 27 vozidiel. Aký je teda požadovaný počet záložných vozidiel?

Požadovaný je 9% podiel záložných vozidiel, ktorými bude dopravca zabezpečovať poskytovanie dopravných služieb v mestskej autobusovej doprave.