



MESTO TRENČÍN
MIROVÉ NÁMESTIE 2
911 64 TRENČÍN

Všetkým záujemcom

Váš list číslo/zo dňa

Sp. číslo
MSÚTN-UP-
VO/2020/628/106477/SOK

Vybavuje/linka
Mgr. Turčanová

Bratislava
24.2.2021

VEC

Oznámenie o vysvetlení zverejnených súťažných podkladov a ich príloh – I. kolo

Mesto Trenčín, ako verejný obstarávateľ podľa § 7 ods. 1 písm. b) zákona č. 343/2015 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) vyhlásil verejnú súťaž s názvom „**Obstaranie dopravcu na zabezpečenie služieb v pravidelnej autobusovej doprave (MHD) pre mesto Trenčín**“ uverejnenej dňa 7.10.2020 v Ú. vestníku EU pod č. 2020/S 195-472058 a vo Vestníku UVO č. 210/2020 zo dňa 8.10.2020 pod značkou 34349 – MSS. V lehote na predkladanie ponúk boli verejnému obstarávateľovi doručené otázky, ktorých cieľom je vysvetliť poskytnuté informácie potrebné k vypracovaniu cenovej ponuky.

Verejný obstarávateľ k doručeným otázkam poskytuje nasledovné odpovede:

1. *Vysvetlite prosím ustanovenie článku I bod 1.2. písm. g) Zmluvy - aký je dôvod na povinné členstvo Dopravcu v občianskom združení Zväz autobusovej dopravy (ďalej ako ZAD) , akým spôsobom má Dopravca zabezpečiť, že bude prijatý za člena tohto občianskeho združenia a jeho členstvo potvrdá počas celej doby trvania zmluvy a čo v prípade, ak ZAD do dátumu začatia poskytovania služieb zanikne alebo nebude členstvo dopravcu akceptované?*

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Účelom daného zmluvného ustanovenia je zabezpečenie možnosti preúčtovania zostatku vkladov na dopravných kartách na nového dopravcu, resp. využívanie dopravných kariet vydaných aktuálnym dopravcom. Túto problematiku riešil verejný obstarávateľ s aktuálnym dopravcom pred vyhlásením verejného obstarávania práve s cieľom zistiť ako čo najkomfortnejšie pre cestujúcich zabezpečiť preúčtovanie zostatku vkladov na dopravných kartách. Podľa odpovede písomne poskytnutej dopravcom bolo oznámené, že dopravnú kartu aktuálneho dopravcu môžu cestujúci využiť pri cestovaní u iných dopravcov v rámci Slovenska. Mechanizmus zúčtovania vkladov a tržieb jednotlivým dopravcom je predmetom celoslovenského zúčtovania dopravných kariet, ktoré pracuje na platforme Zväzu autobusovej dopravy, pričom jednotlivé dopravné spoločnosti, ktoré sú členmi zväzu uzatvorili "Zmluvu o akceptácii dopravných kariet a zabezpečení zúčtovania platieb z dopravných kariet". Zároveň sám dopravca odporúčal v záujme zachovania komfortu cestujúcich pri využívaní platby cestovného dopravnou kartou povinnosť vstupu nového dopravcu do Zväzu autobusovej dopravy. Podľa stanov Zväzu autobusovej dopravy členom zväzu môže byť každá fyzická a právnická osoba, ktorá podniká vo verejnej pravidelnej osobnej doprave alebo ktorej činnosť súvisí s verejnou dopravou v Slovenskej republike. Preto nám nie je známy dôvod na neprijatie dopravcu za člena zväzu autobusovej dopravy. V prípade zániku zväzu sa toto ustanovenie zmluvy stáva obsolétnym.

2. *Vysvetlite prosím ustanovenie článku I bod 1.2. písm.h) Zmluvy – ako má postupovať dopravca v prípade, ak požiada o akceptáciu dopravných kariet, ale ZAD túto požiadavku neakceptuje?*

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Ako je uvedené v odpovedi k otázke č. 1 tento postup je len z dôvodu zachovania komfortu cestujúcich pri výmene dopravných kariet vydaných aktuálnym dopravcom za karty vydané novým dopravcom. V prípade, ak napriek žiadosti nový dopravca nebude môcť uzatvoriť zmluvu, o akceptácii dopravných kariet a zabezpečení zúčtovania platieb z dopravných kariet je povinný zabezpečiť riadne spôsob úhrady cestovného všetkými spôsobmi v zmysle podkladov súťaže. Verejný obstarávateľ má za to, že s ohľadom na poslanie a pôsobenie Zväzu autobusovej dopravy by tento nemal brániť akémukoľvek dopravcovi pôsobiacemu na území SR v možnosti zapojiť sa do zúčtovania platieb dopravnými kartami, nakoľko komfort cestujúcich pre všetkých dopravcov, vrátane členov Zväzu by mal byť prvoradý.

3. Vysvetlite prosím ustanovenie **článku I bod 1.2. písm. i) Zmluvy** – keďže spoločnosť XY. má zmluvný vzťah so zúčtovateľom dopravných kariet v rámci SR, kde je za každú operáciu zaviazaný uhradiť poplatok 0,01€, kto bude znášať tento poplatok, nový dopravca, pôvodný dopravca, cestujúci?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Náklady spojené so zúčtovaním týchto transakcií budú vstupovať do sumy skutočne preukázaných nákladov vynaložených na úhradu ostatných priamych nákladov - cestovných náhrad, daní a poplatkov podľa článku 3, bod 3.6. Zmluvy. V tomto zmysle bola vykonaná zmena čl. 3 bod 3.6 Zmluvy, ako aj čl. 2 bod 2.1 písm. i) a j) Zmluvy.

4. Vysvetlite prosím ustanovenie článku **1.3 písm. b) Zmluvy** – či ide o výlučné právo poskytované na základe článku 2 písm. f) Nariadenia 1370/2007 a ak áno, kde v súťažných podkladoch - Plán dopravnej obslužnosti je toto výlučné právo upravené v súlade s § 20 ods.3 písm e) zákona č.56/2012 Z.z. o cestnej doprave

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Áno ide o výlučné právo poskytované na základe Nariadenia 1370/2007. Toto právo je zároveň upravené v aktualizovanom Pláne dopravnej obslužnosti.

5. Vysvetlite prosím **článok 2.1. Zmluvy** –

- a) čo sa chápe ako „výkonová vzdialenosť“, „prejazdová vzdialenosť“ a „ostatné jalové kilometre“. Podľa §7 ods. (4) vyhlášky č. 124/2012 Z .z. ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave je zadefinovaný pojem „**tarifná vzdialenosť**“ nasledovne:

„*Tarifná vzdialenosť jednotlivých zastávok autobusovej linky sa určí na základe skutočne zistenej vzdialenosti zastávky od východiskovej zastávky v kilometroch zaokrúhlenej nahor. Skutočná vzdialenosť sa zisťuje určeným meradlom, podľa pasportu cesty alebo na základe digitálnych máp.*“

Pojem výkonová vzdialenosť či výkonový kilometer zákon o cestnej doprave nepozná. Ak výkonový kilometer je tarifný kilometer, nemôže do neho počítať „*najkratšia prejazdová vzdialenosť z koncovkej zastávky spoja do východiskovej zastávky nasledujúceho spoja počas dňa podľa odsúhlasených obehov*“. V ďalšej časti tohto bodu zmluva hovorí „*Výkonový kilometer nezahŕňa prístavný, odstavňový kilometer, technologický kilometer, vzdialenosti odjazdené v súvislosti s otáčaním vozidiel a všetky ostatné prázdne jalové kilometre.*“ Otázka znie čo sa počíta do výkonového kilometra a čo do prístavného, odstavňového, technologického kilometra, čo sa počíta do vzdialenosti s otáčaním vozidla, čo „všetko“ sú ostatné prázdne jalové kilometre?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

V zmysle § 7 ods. 4 vyhlášky č. 124/2012 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v platnom znení je tarifná vzdialenosť alebo tarifná zóna podkladom na výpočet cestovného za prepravu cestujúcich a úhrad za prepravu batožiny, živých spoločenských zvierat a autobusových zásielok. Výkonový kilometer nie je definovaný zákonom č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, ale ide o pojem definovaný v Zmluve na účely výpočtu príspevku. Z definície výkonového kilometra, ktorý je podkladom pre výpočet príspevku podľa zmluvy, nie pre účely výpočtu cestovného, je zrejmé, že nejde o tarifný kilometer. Výkonový kilometer je v Zmluve vymedzený pozitívne a akýkoľvek iný kilometer je uvedený len príkladmo z dôvodu nie ustálenej praxe. Pre účely výpočtu príspevku sa berie do úvahy len výkonový kilometer tak, ako je definovaný v Zmluve.

- b) Podľa zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov, je povinnosť pri meraniach súvisiacich s platbami používať určené meradlo. Na základe tejto povinnosti Vás chceme požiadať o zdokladovanie meraní tarifných vzdialenosti určeným meradlom, nakoľko v cestovnom poriadku sa tieto vzdialenosti nenachádzajú, aby bolo zrejmé, že tieto kilometre vychádzajú zo skutočne zistenej vzdialenosti zaokrúhlenej nahor.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Skutočná vzdialenosť sa zisťuje podľa vyhlášky 124/2012 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v platnom znení určeným meradlom, podľa pasportu cesty alebo na základe digitálnych máp, tak ako je spôsob určenia upravený

aj v Zmluve. . Podľa Zmluvy ju určuje objednávateľ. Podklady sú východiskové kilometrické dĺžky a budú aktualizované a preukazované po uzatvorení Zmluvy, ako podklad k platbám. V prípade, ak s takto určenými kilometrickými dĺžkami nebude Dopravca súhlasiť môže postupovať podľa čl. 4 bod 4.2.1. Zmluvy. Aktuálne tak podľa názoru verejného obstarávateľa nie sú dané dôvody pre dokladovanie merania skutočnej vzdialenosti jedným zo spôsobov predpokladaných Zmluvou.

6. Vysvetlite prosím k bodu 2.4. Zmluvy –

a) obehy vozidiel pokladáme za obchodné tajomstvo dopravcu, nakoľko skúsenosť a odborné znalosti zamestnancov spoločnosti vedú k hospodárnemu nakladaniu s počtom vozidiel ako aj kalkulácii predpokladanej ceny za zákazku. Ako verejný obstarávateľ ako povinná osoba v zmysle zákona č. 211/2000 Z.z. o slobodnom prístupe k informáciám zabezpečí ochranu takéhoto obchodného tajomstva ?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

V zmysle § 21 ods. 7 a 11 zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave je dopravca povinný poskytnúť všetky prevádzkové informácie, kto priamo súvisia s výkonom služieb verejnou záujme. Pokiaľ obehy vozidiel považuje Dopravca za obchodné tajomstvo je povinný ich takto označiť. Verejný obstarávateľ bude v takom prípade pri vybavovaní žiadosti o poskytnutie informácie postupovať podľa zákona č. 211/2000 Z.z. o slobodnom prístupe k informáciám v platnom znení, podľa správneho poriadku v platnom znení a dostupnej judikatúry, ktorá verejnému obstarávateľovi kladie povinnosť autonómne vyhodnocovať, či ide o obchodné tajomstvo (aj s ohľadom na dobu trvania Zmluvy, kedy môže dochádzať k zmenám).

b) Vo vzorci na výpočet príspevku (podľa bodu 4.2.5) hodnoty PVs a PVv nefigurujú. V bode 2.4 Objednávateľ uvádza, že pre účely výpočtu výšky príspevku sa do počtu autobusov počítajú Používané Štandardné autobusy (PVs) a Používané Veľké autobusy (PVv). V bode 4.2.5. - Výpočet Príspevku za riadne poskytovanie dopravných služieb je daný vzorcami na výpočet Ceny Služby a na výpočet Doplatku sa však tieto premenné (PVs a PVv) nevyskytujú. Môže nám objednávateľ vysvetliť ako vstupujú tieto premenné do výpočtu Príspevku?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Nepresnosť v texte bodu 4.2.5 Zmluvy bola upravená a hodnoty PVs a PVv boli doplnené do vzorca.

c) V prílohe č. 8 (TPŠ) v časti ŠTANDARD VOZIDIEL MHD TN v bode Technický stav vozidiel Objednávateľ uvádza, že Novonasadené vozidlá (s dátumom prvej evidencie vozidla (rok výroby) po podpísaní zmluvy) musia mať jednotný vzhľad so zadaným dizajnom. Môžete nám objasniť pojem „Novonasadené“? Znamená to, že ostatné vozidlá nemusia mať zadaný dizajn?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

V TPŠ bol pre odstránenie pochybností pojem „novonasadené“ nahradený pojmom „nasadené“, t.j. vzťahuje sa na všetky nasadené vozidlá.

d) V prílohe č. 8 (TPŠ) v časti ŠTANDARD VOZIDIEL MHD TN v bode „Vek“ na strane č.6 sa uvádza maximálny vek vozidla 13 rokov. Nerozumieme prečo sa v bode 2.4. odsek tretí Zmluvy uvádza hranica 120 mesiacov. Ďalej nerozumieme rozdeleniu vozidiel na „Nové“ a „Pôvodné“, keďže sa toto delenie vozidiel v iných súťažných podkladoch neuvádza.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Podľa ustanovenia čl. 2.4 Zmluvy sa pre účely výpočtu výšky príspevku do počtu používaných autobusov započítavajú iba Nové autobusy a Pôvodné autobusy, pričom pôvodné autobusy sa do počtu používaných autobusov započítavajú iba do uplynutia 120 mesiacov od mesiaca ich prvej evidencie podľa údajov v Osvedčení o evidencii vozidla a nové autobusy sa do počtu používaných autobusov započítavajú po dobu 120 mesiacov od od začiatku poskytovania služieb týmito autobusmi. To znamená, že dopravca je oprávnený poskytovať služby aj autobusmi staršími ako 120 mesiacov (t.j. pri dodržaní maximálneho veku autobusu 13 rokov), avšak do počtu používaných autobusov na účely výpočtu príspevku sa už nezapočítavajú. Pri tejto úprave sa vychádzalo z doby odpisovania autobusov 10 rokov (t.j. ide o zohľadnenie, že pôvodné autobusy boli odpisované už pred nasadením na poskytovanie služieb podľa zmluvy).

V TPŠ v časti Technický stav vozidiel verejný obstarávateľ doplnil tabuľku upravujúcu max. povolený priemerný vek vozidlového parku pre jednotlivé roky trvania kontraktu určený v závislosti od dĺžky trvania kontraktu:

Rok poskytovania služby priemerný vek vozidlového parku

1.	6
2.	6
3.	6
4.	6
5.	6
6.	6
7.	7
8.	8
9.	9
10.	10

Výpočet priemerného veku - pre určenie výpočtu veku vozidla sa berie jeho vek vyjadrený v rokoch k 1.1. príslušného roka. Najstaršie vozidlo nesmie byť staršie viac ako 13 rokov. Pre určenie veku vozidla sa počíta vek vozidla k 1.1. príslušného roka.

7. *Vysvetlite k bodu 2.7. Zmluvy - Myslí Objednávateľ túto lehotu 60 dní pred začatím poskytovania dopravných služieb viažucu sa k dátumu 1.9.2022?*

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Áno.

8. *Vysvetlite k bodu 2.8. – ako bude postupovať verejný obstarávateľ v prípade trvania zvýšenia kilometrov najazdených z dôvodu vis maior a po akú dlhú dobu môže takýto rozsah plnenia dopravných služieb trvať resp. do akého limitu km?*

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Ustanovenia bodu 2.8 popisujú zníženie dopravných výkonov v súvislosti s okolnosťami, ktoré sú v ňom definované. Samotná povaha týchto okolností nepredpokladá navýšenie dopravných výkonov. Pravidlá pre vopred neplánované zvýšenie dopravných výkonov sú definované v odseku 2.10 a v súlade s nimi budú aj vyúčtované počas celej platnosti zmluvy.

9. *Vysvetlite k bodu 2.9. – Ako bude postupovať verejný obstarávateľ v prípade, ak bude riešená potreba zníženia nasadenia personálnych kapacít vodičov/ počtu autobusov (budú odpisy nenasadených autobusov uznávané ako ekonomicky oprávnené náklady, má dopravca prepustiť „nadbytočných“ vodičov, budú mzdové náklady vyplatené vodičov v tejto súvislosti uznané ako oprávnené)?*

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ pri koncipovaní bodu 2.9. Zmluvy zvažoval rozsah úpravy riešenia mimoriadnych situácií, dôsledkom ktorých je obmedzenie dopravnej obslužnosti v meste alebo ktoré môžu mať vplyv na zmluvný rozsah poskytovania služby. Verejný obstarávateľ je toho názoru, že takáto úprava plnenia zmluvy by predstavovala zmenu zmluvy podľa § 18 ods.1 písm. a) zákona o verejnom obstarávaní, a teda by už v čase koncipovania zmluvy mal verejný obstarávateľ jasne, presne a jednoznačne navrhnuť spôsob riešenia danej situácie. Verejný obstarávateľ dospel k názoru, že je schopný zadefinovať dôvody zmeny zmluvy z pohľadu dôvodu napr. mimoriadnej situácie alebo vyhláseného núdzového stavu, avšak nie je schopný predpovedať na 10 rokov rôzne dôsledky takejto mimoriadnej situácie na dopravnú obslužnosť mesta.

Vnímajúc požiadavky judikatúry Súdneho dvora EU¹ na definovanie úpravy plnenia zmluvy a s tým súvisiacej aj odplaty a berúc do úvahy usmernenia Európskej komisie² k úprave existujúcich zmluvných vzťahov a k zadávaniu zákazok počas mimoriadnych situácií, je verejný obstarávateľ toho názoru, že v prípade výskytu okolností uvedených v bode 2.9 Zmluvy je možné aplikovať zmenu zmluvy podľa § 18 ods. 1 písm. c) zákona o verejnom obstarávaní, pretože výskyt a dopady takéhoto stavu / situácie vyplynuli z okolností, ktoré ani dopravca ani verejný obstarávateľ pri vynaložení náležitej starostlivosti nemohli predvídať alebo predpokladať.

Z vyššie uvedených dôvodov je verejný obstarávateľ toho názoru, že v prípade, ak nastane situácia uvedená v bode 2.9. Zmluvy zmluvné strany budú spoločne identifikovať dopady takejto situácie a korektným prístupom hľadať riešenia vhodné pre obidve zmluvné strany.

10. Vysvetlite k bodu 2.10 Zmluvy – Ako bude verejný obstarávateľ postupovať, ak by obchádzkové trasy spôsobili pokles odjazdených kilometrov pod minimálny objem zazmluvnených výkonov?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Odpoveďou na záujemcovu otázku je posledná veta daného ustanovenia Zmluvy: "Takáto skutočnosť sa pre účely tejto zmluvy nepovažuje za zmenu v rozsahu plnenia dopravných služieb a do stanoveného limitu minimálneho, alebo maximálneho objemu výkonov sa v rozsahu zmeny plnenia nezapočítava."

11. Vysvetlite k bodu 3.2. - Akým spôsobom má zabezpečiť úhradu faktúr z účtu určeného len pre MHD dopravca, ktorý má viac dopravných činností súčasne napr. úhrada pohonných hmôt (bez ohľadu na to či ide o naftu alebo CNG) dodávaných dopravcovi prebieha za dodané pohonné hmoty súhrnne a nie je členená na prímestskú a mestskú dopravu?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Pre účinnú kontrolu použitia finančných prostriedkov z príspevku na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, považuje verejný obstarávateľ za dôležité, aby úhrady za služby týkajúce sa MHD boli realizované iba z účtu vedeného len pre MHD. Je na dopravcovi, aby si fakturáciu dohodol a upravil v zmysle uvedeného s dodávateľmi služieb a tovarov. Pre verejného obstarávateľa je neakceptovateľné, aby úhrady realizoval z účtu vedeného pre viaceré dopravné činnosti poskytované viacerým objednávateľom. Je na dopravcovi, aby prijal vhodné opatrenia na splnenie tejto povinnosti, napr. rozdelením tankovacích kariet a pod.

12. Vysvetlite k bodu 3.4. Zmluvy –

a) Ako má rozklíučovať dopravca náklady na štandardný a veľký autobus osobitne, keď ide o spoločné náklady ako napr. stráženie objektov (SBS), energie, nájom, sociálne náklady zamestnancov, bankové poplatky a akým spôsobom napríklad má priradiť náklady práce za neodpracovaný čas vodičov, keď vodiči s vodičským oprávnením skupiny D sú oprávnení viesť Štandardný autobus a aj Veľký autobus?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Uvedené je na zvážení dopravcu, akým spôsobom zohľadní náklady na veľký a malý autobus v ponukovej cene, napríklad zohľadnením pomeru odjazdených kilometrov.

b) Čo je to pojem „cena za zisk“?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Pojmom "cena za zisk" sa rozumie zisk, ktorý si dopravca uplatňuje.

¹ napr. judikát SDEU zo dňa 19. júna 2008 C-454/06 presstext Nachrichtenagentur GmbH proti Republik Österreich alebo judikát SDEU zo dňa 29.4.2004 C-496/99P EK proti CAS SUCCHI di Frutta SpA.

² Usmernenie Európskej komisie k využívaniu rámca pre verejné obstarávanie počas núdzovej situácie súvisiacej s krízou spôsobenou ochorením COVID-19 2020/C 108 I/01. Dokument je zverejnený na stránke: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1585754511166&uri=CELEX:52020XC0401\(05\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1585754511166&uri=CELEX:52020XC0401(05)) a tiež na stránke úradu www.uvo.gov.sk v časti Metodika zadávania zákaziek.

13. Vysvetlite k bodu 3.7. – Ako budú označené kilometre, ktoré dopravca vykoná na plničku CNG alebo k nabíjacím elektrostaniciam? Kto bude znášať prípadné náklady na vybudovanie týchto zariadení a ak ich má znášať dopravca, majú byť súčasťou kalkulácie ceny v predkladaní ponúk? Budú a ak áno, akým spôsobom tieto kilometre dopravcovi uhrádzané?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Pri predložení ponuky musí mať dopravca komplexne vyriešené potreby pre poskytovanie služieb a náklady spojené so zabezpečením poskytovania služieb zohľadniť v predloženej ponuke. Kilometre, ktoré dopravca vykoná napr. plničku CNG alebo k elektronabíjacím staniciam sa nezahŕňajú do výkonových kilometrov (tj. dopravca za účelom vypočítania úhrady tieto kilometre nebude vykazovať). Náklady spojené s presunom autobusov si má dopravca zakalkulovať do ponúknutej ceny. Akým spôsobom zabezpečení dopravca tankovanie/dobíjanie energie, je na zväžení dopravcu v koordinácii s jeho dodávateľmi palív (je na dopravcovi, či napr. vybuduje vlastnú nabíjaciu stanicu alebo bude využívať jestvujúce, a pod.).

Touto cestou zároveň verejný obstarávateľ informuje možných záujemcov, že spoločnosť SPP, a.s. oslovil Mesto Trenčín s možnosťou vybudovania CNG plničky. Aktuálne prebieha proces hľadania a odsúhlasenia vhodného miesta umiestnenia plničky.

14. Vysvetlite k bodu 3.8. Zmluvy -

a) Vysvetlite, prečo má byť aktualizovaná cena práce resp. položka Náklady práce podľa vývoja priemernej mzdy alebo minimálnej mzdy v národnom hospodárstve, keď rast nákladov práce v doprave nekopíruje tento vývoj? Akým spôsobom má dopravca v uvedenej súvislosti splniť povinnosti podľa článku 4 bod 4a Nariadenia 1370/2007?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Podľa názoru verejného obstarávateľa vývoj priemernej mzdy alebo minimálnej mzdy v národnom hospodárstve určitým spôsobom kopíruje rast nákladov práce v odvetví dopravy. Podľa bodu 3.8 Zmluvy sa pri aktualizácii ceny práce zohľadňujú aj preukázané skutočné náklady, rovnako tak v bode 4.2.5. je riešená aj možnosť zohľadnenia navýšenia nákladov v spojitosti s kolektívnymi zmluvami vyššieho stupňa. Verejnému obstarávateľovi nie je zrejmé, akým spôsobom by aktuálne nastavený valorizačný mechanizmus podľa zmluvy mohol dopravcovi brániť v plnení zákonných povinností v oblasti sociálneho a pracovného práva. Záujemca nijakým spôsobom nešpecifikoval, ako mu aktuálne nastavená valorizácia ceny práce bráni v plnení zákonných povinností.

Verejný obstarávateľ má za to, že práve na základe jasne nastavených pravidiel pre valorizáciu ceny práce môže záujemca riadne vypracovať svoju ponuku a zohľadniť v nej aj prípadné špecifiká práce v doprave, o ktorých má vedomosť.

b) Vysvetlite položku PNNPDOP v súvislosti s previazaním na Prílohu č.11. Príloha č.11 nie je definovaná v súlade so systémom účtovania mzdových nákladov, nakoľko neobsahuje všetky položky mzdových nákladov (napr. rezerva nákladov za nevyčerpanú dovolenku) a je potrebné ju definovať v súlade s Opatrením MF SR o postupoch účtovania, alebo minimálne vysvetliť a zadefinovať pojem „Priame mzdy“.

Osobitne nie sú riešené ostatné zákonné sociálne náklady, ako je náhrada za pracovnú neschopnosť, odchodné, odstupné, ale aj zákonné rezervy. Ak by mali byť tieto náklady súčasťou ostatných priamych nákladov, potom ich aktualizácia na základe štatistického ukazovateľa založeného na vývoji spotrebiteľských cien nemá logické opodstatnenie.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Príloha č. 11 nepredstavuje účtovný podklad, ale predstavuje podklad pre účely výpočtu valorizácie nákladov práce (podmienka aplikovania valorizácie nákladov práce). Pojem priame mzdy zahrňujú iba základnú mzdu, príplatky, prémie, doplatky a odmeny. Ostatné náklady sú tak súčasťou ostatných priamych nákladov, a preto sa nebudú vykazovať v Prílohe č. 11. Príloha č. 11 tvorí prehľad nákladov dopravcu pre účely výpočtu nákladov práce podľa bodu 3.8.

15. Vysvetlite k bodu 3.9. Zmluvy - Vysvetlite prosím, ako má dopravca vykazovať položky, ktoré nemajú logickú previazanosť na vývoj indexu spotrebiteľských cien ako súčasť Ostatných priamych nákladov:

- Sociálne náklady na zamestnancov – náhrada pri PN, príspevok na rekreáciu, odstupné a odchodné,
- rezerva za nevyčerpanú dovolenku (ak nebude súčasťou nákladov práce)
- Poistenie vozidiel – PZP a havarijné poistenie

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ nerozumie položenej otázke, pretože pre účely uplatnenia valorizácie ostatných priamych nákladov (ktoré sú naviazané na vývoj indexu inflácie spotrebiteľských cien) nie je potrebné vykazovať ich skutočnú výšku.

16. Vysvetlite k bodu 3.11. Zmluvy:

a) Ako bude riešené odpisovanie iného hmotného a nehmotného majetku ako sú odpisy autobusov (napr. nabíjacie stanice, plnička CNG a pod)?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ v zmluve nevyžaduje od budúceho dopravcu vybudovanie takejto infraštruktúry výlučne za účelom plnenia zmluvy. Je na slobodnom uvážení dopravcu, či takúto infraštruktúru vybuduje a na aké podnikateľské účely ju bude využívať. Zároveň sa dopravca môže slobodne rozhodnúť nebudovať takúto infraštruktúru (napr. z dôvodu nejakej návratnosti investície), ale využiť existujúcu alebo plánovanú infraštruktúru pre verejnosť (napr. avizovaný záujem spoločnosti SPP, a.s. vybudovať verejnú plničku CNG, ktorá bude umožňovať aj tankovanie autobusov).

Spôsob kalkulácie prípadných nákladov je teda závislý od spôsobu, akým sa dopravca rozhodne vyriešiť otázku využívania/vybudovania infraštruktúry. Zároveň je dôležité zdôrazniť, že v prípade, ak sa dopravca rozhodne vybudovať takúto infraštruktúru, tá sa po skolaudovaní stáva majetkom dopravcu, ktorý po skončení trvania zmluvy neprechádza na verejného obstarávateľa. Dopravca tak po skončení kontraktu môžu tento majetok predať alebo využívať na iné podnikateľské účely.

b) Vysvetlite postup, ako má dopravca postupovať pri nesúlade medzi priemerným vekom autobusov 7 rokov a dobou odpisovania 10 rokov a či tento postup považuje verejný obstarávateľ za hospodárny a efektívny? Vysvetlenie:

Vzhľadom na dodržiavanie priemerného veku vozidiel 7 rokov vznikne situácia, že budeme vyradovať:

- v 8.roku Zmluvy 7 autobusov s 3/10 zostatkovej ceny,
- v 9.roku Zmluvy 6 autobusov s 2/10 zostatkovej ceny,
- v 10.roku Zmluvy 4 autobusy s 1/10 zostatkovej ceny.

T.j. nesúlad medzi priemerným vekom autobusov 7 rokov (uvedený v TPŠ str. 6) a dobou odpisovania

10 rokov považujeme za neefektívnu a nerentabilnú, nakoľko priemerný vek 7 rokov vedie k:

- potrebe predaja autobusov pred uplynutím jeho životnosti
- potrebe nákupu ďalších 29 autobusov počas platnosti Zmluvy, ktoré budú mať na konci Zmluvy zostatkovú hodnotu (ochrana investícií).

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ upravil požiadavky na priemerný vek vozového parku v nadväznosti na trvanie zmluvy, čím odstránil záujemcom dopytovanú nejasnosť. Zároveň verejný obstarávateľ uviedol aj spôsob výpočtu priemerného veku autobusov.

17. Vysvetlite bod 4.2.5. Zmluvy -

a) Vysvetlite prosím rozpor: V kalkulačnom vzorci Cena služby sa počíta ako súčin jednotkovej ceny za Výkonový kilometer a skutočne odjazdených kilometrov podľa cestovných poriadkov. Rozpor vidíme v tom, že výpočet ceny neobsahuje Výkonové kilometre ale iba kilometre podľa cestovných poriadkov. Domnievame sa ďalej, že do výpočtu Ceny služby by mali vstupovať odpisy za všetky autobusy t.j. premenné PVs a PVv z bodu 2.4 a nie obojstranne odsúhlasený priemerný počet Používaných autobusov pre účely výpočtu príspevku podľa článku 2.5 (prírastok).

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Pre odstránenie nejasností je spresnené znenie odseku 4.2.5 a opravený chybné uvedený odkaz na správny odsek 2.4

b) Vysvetlite prosím pojem objednávateľom odsúhlasené nerealizované spoje (pojem KMNERS)

Odpoveď verejného obstarávateľa:

KM_{NERS} je súčet kilometrickej dĺžky nerealizovaných spojov podľa Cestovného poriadku odsúhlasených Objednávateľom za kalendárny rok pre Štandardný autobus.

KM_{NERV} je súčet kilometrickej dĺžky nerealizovaných spojov podľa Cestovného poriadku odsúhlasených Objednávateľom za kalendárny rok pre Veľký autobus.

c) Vysvetlite prosím pri pojme CVKKZVS akým spôsobom má dopravca v uvedenej súvislosti splniť povinnosti podľa článku 4 bod 4a Nariadenia 1370/2007.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Predmetné ustanovenie nijako neobmedzuje dopravcu v plnení povinností vyplývajúcich mu z legislatívy na úseku pracovného a sociálneho práva. Dopravca je povinný v zmysle zmluvy napočítať do ceny všetky náklady, a teda aj náklady vyplývajúce zo sociálneho, pracovného práva stanovené právnym poriadkom SR, a to vrátane nákladov, ktoré má dopravca na základe kolektívnych zmlúv. Objednávateľ neobmedzil možnosť zahrnúť do ceny aj náklady vyplývajúce z kolektívnych zmlúv. Zmluvný mechanizmus v dotknutom ustanovení zmluvy rieši situáciu, že v prípade, ak dôjde počas trvania zmluvy k navýšeniu nákladov práce v dôsledku úpravy kolektívnej zmluvy, na rozdiel v nákladoch mu zaplatíme do výšky 50% tohto rozdielu. Opätovne záujemca nešpecifikoval akým spôsobom by predmetné ustanovenie mohlo brániť záujemcovi v riadnom plnení všetkých povinností vyplývajúcich z platnej legislatívy v zmysle čl.4 ods.4a Nariadenia.

18. Vysvetlite bod 4.3.1 písm. g) - Výnos z prijatej náhrady škody za dopravnú nehodu bude alebo nebude výnosom v zmysle bodu 4.3.1?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Predmetné ustanovenie bolo zo zmluvy vypustené.

19. Vysvetlite bod 4.3.3 písm. i.) výkaz výkonov - V prílohe č. 4c je v tabuľke spomenutý parameter „tkm“. Môže Objednávateľ objasniť čo sa myslí týmto údajom?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ opravil označenie jednotky v prílohe č. 4c na "km".

a) mesačné overovanie - Čo sa myslí pod pojmom „mesačné overovanie“? Akým spôsobom bude prebiehať overovanie a potvrdzovanie? Čo sa bude diať ak Objednávateľ tieto údaje nepotvrdí?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Mesačným overovaním sa rozumie kontrola správnosti výkazov, ktoré budú podkladom vyúčtovania podľa bodu 4.3.4 Zmluvy. Predmetné ustanovenie zmluvy bolo upravené doplnením postupu v prípade, ak Objednávateľ výkaz neodsúhlasí.

20. Vysvetlite bod 4.5 – Prečo požaduje Objednávateľ úpravu splnenia povinnosti úhrady mesačnej zálohy alebo doplatku ku dňu odpísania čiastky z jeho účtu, keď zmluva sa spravuje obchodnoprávnym režimom t.j. pohľadávka sa považuje za uhradenú dňom pripísania na účet dopravcu?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Podľa ustanovenia § 339 ods. 2 Obchodného zákonníka je možné dohodou veriteľa a dlžníka upraviť okamih splnenia peňažného záväzku aj odchylné od tohto ustanovenia, t.j. táto úprava v zmluve je v súlade s Obchodným zákonníkom.

21. Vysvetlite bod 5.1. – Vysvetlite prosím pojem „priebežné vykonávanie kontroly“, v akých lehotách bude realizovaná, bližší spôsob výkonu kontroly.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Priebežné vykonávanie kontroly zahŕňa nielen pravidelné mesačné odsúhlasovanie výkazov predkladaných dopravcom, ale aj vykonávanie ďalších kontrol plnenia povinností podľa tejto zmluvy s ohľadom na potrebu dohľadu nad dodržiavaním najmä hospodárnosti pri nakladaní s verejnými zdrojmi - príspevkom od Objednávateľa. Z Oznámenia Európskej komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa Nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370/2007 (bod 2.4.4.) vyplýva, že príspevok by mal byť použitý tak, aby sa zabránilo tzv. krížovým dotáciám. Ak dopravca vykonáva aj komerčné činnosti, musí sa zabezpečiť, aby sa náhrada z verejných prostriedkov, ktorú dostane nepoužila na posilnenie jeho konkurenčného postavenia v komerčných činnostiach. Vzhľadom k tomu, že dopravcovia popri službách vo verejnom záujme vykonávajú aj ďalšie komerčné činnosti - prevádzkujú komerčné diaľkové linky a zájazdovú dopravu, tak cieľom vyššie uvedených ustanovení je, aby sa poskytnutý príspevok použil primárne na plnenie služieb vo verejnom záujme, a nie na prípadné ďalšie komerčné činnosti dopravcu. Takáto kontrola bude vykonávaná podľa potreby a uváženia Objednávateľa, s oznámením min. 3 pracovných dní vopred. V zmysle uvedeného bolo upravené aj znenie čl. 5 zmluvy. Postup vykonávania kontroly je upravený v predmetnom ustanovení zmluvy.

22. Vysvetlite bod 5.2 - uveďte podľa akého predpisu bude kontrola prebiehať (len podľa 56/2012 alebo iných) a čo presne má byť predmetom kontroly, či to budú len výkony t.j tržby a podporné dokumenty k nim alebo aj časť nákladov dopravcu?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Predmetom kontroly budú len tržby, výnosy, vykazované informácie o výkonoch a náklady v rozsahu skutočne preplácaných nákladov pri zmluvne stanovených položkách.

Súčasťou bude aj kontrola skutočných nákladov na mzdy, pokiaľ dopravca predloží príslušný výkaz

Taxatívny výpočet kontrolovaných podkladov sa nedá definovať, najmä s ohľadom na dobu trvania zmluvy alebo typu nákladovej položky závislej od typu záväzku na základe ktorého oprávnený náklad vznikol. Verejný obstarávateľ bude pri tejto kontrole v zmysle čl. 5 vystupovať ako obchodný partner, nie ako napr. dopravný správny orgán.

23. Vysvetlite bod 5.4 – kto môže byť treťou osobou poverenou kontrolou, ako bude zabezpečená odbornosť danej osoby na výkon kontroly, zachovávanie mlčanlivosti, ochrana údajov napr. osobných údajov, ochrany obchodného tajomstva a pod?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Treťou osobou môže byť osoba poverená výkonom kontroly na základe osobitného zmluvného záväzku s verejným

obstarávateľom, pričom pri uzatváraní zmluvy je verejný obstarávateľ povinný zabezpečiť zachovávanie mlčanlivosti, ochranu osobných údajov a pod.

24. Vysvetlite bod 6.1.2 – Prečo verejný obstarávateľ uvádza, že poskytovanie služieb je možné len vozidlami bez dieselového alebo benzínového pohonu, keď ekosmernice EU pripúšťajú splnenie emisných noriem prostredníctvom dieslových autobusov kategórie EURO6 resp. EURO6d (článok 4 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy s odvolávkou na Prílohu č.2 s previazaním na Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) ?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ v tomto prípade pristúpil k obmedzeniu využívania dieslového a benzínového pohonu z dôvodu, že má záujem na podpore ekologických spôsobov dopravy, s nižšími emisiami a hlučnosťou. Podľa názoru verejného obstarávateľa sú na trhu iné alternatívy pohonu, ktoré dopravcov neobmedzujú vo výbere napr. len jedného konkrétneho výrobcu vozidiel. Verejný obstarávateľ nedefinuje ekologické vozidlo odkazom na záujemcom poukazované európske smernice, keďže tie sa budú uplatňovať až na verejné obstarávanie vyhlásené po 2.8.2021.

Konkrétne odôvodnenie aplikovania tejto podmienky si môžu záujemcovia prečítať vo zverejnených rozhodnutiach z konania o preskúmanie úkonov kontrolovaného na základe podaných námietok a z konania o odvolaní. V obidvoch konania dohľadový aj odvolací orgán potvrdili oprávnenosť takejto požiadavky.

25. Vysvetlite 6.1.5 – prečo požaduje verejný obstarávateľ poskytnutie osvedčenia o evidencii za rok 2022 už k 1.1.2022 a nie až k dátumu začatia poskytovania služby napr. k 31.8.2022? Uvedené má pre dopravcu ekonomické dopady na odpisovanie majetku, vek vozidiel atď a samotnú kalkuláciu ponúknuť ceny .

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Dotknuté ustanovenie zmluvy bolo primerane upravené, t.j k 31.1. 2022 nemusí dopravca spolu s kompletnou koncepciou vozidlového parku predložiť aj všetky osvedčenia o evidencii vozidiel, ale tieto predloží len v rozsahu, v ktorom ich bude mať k dispozícii. Všetky osvedčenia o evidencii musí predložiť najneskôr do 1.8.2022.

26. Vysvetlite bod 6.1.7 - Kto bude dopravcovi zasielať zmeny cestovných poriadkov železničnej osobnej dopravy, prímestskej autobusovej dopravy a diaľkovej autobusovej dopravy týkajúcich sa Mesta Trenčín. Kto bude zodpovedať za správnosť týchto údajov? Kde bude informovať dopravcu o predmetných zmenách a akou formou bude o nich informovať? Koordinácia týchto cestovných poriadkov s cestovným poriadkom MHD resp. zostavenie nových návrhov cestovných poriadkov MHD bude realizovaná až na požiadanie objednávateľa?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Získanie uvedených cestovných poriadkov je povinnosťou dopravcu, t.j. pre plnenie povinnosti o informovaní o zmenách. S ohľadom na charakter informácií - zmeny cestovných poriadkov je zjavné, že tieto informácie poskytuje dopravca objednávateľovi písomne (nie napr. telefonicky). Verejný obstarávateľ nerozumie, prečo by mal zmluvne upravovať bežný spôsob komunikácie medzi dopravcom a objednávateľom ako dvoch zmluvných strán majúcich spoločný cieľ - zabezpečenie dopravnej obslužnosti mesta.

Tak ako vyplýva z ustanovenia bodu 6.1:7. na požiadanie objednávateľa je dopravca povinný zostaviť návrh nových cestovných poriadkov v koordinácii so zmenami ostatných cestovných poriadkov v zmysle tohto ustanovenia, tým však nie je dotknuté právo dopravcu pri poskytovaní služieb najmä na účely zlepšovania poskytovaných služieb cestujúcim navrhnúť aj z vlastného podnetu objednávateľovi možné zmeny cestovného poriadku. Toto právo dopravcu si rovnako nevyžaduje úpravu v zmluve.

27. Vysvetlite bod 6.1.10 – Akým konkrétnym spôsobom si objednávateľ predstavuje splnenie povinnosti „každoročne k 31. 12. preukázať konkrétne vykonané činnosti za účelom zvýšenia počtu cestujúcich v MHD a za účelom udržateľnej mobility

v Meste Trenčín“? Pokladá sa za plnenie tejto povinnosti i každoročné predkladanie návrhu na zníženie cestovného?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Nie, návrh na zníženie cestovného nie je aktivita dopravcu, ale vôľa mesta voči svojim občanom. Môže ísť napríklad o motivačné akcie pre cestujúcich, ktorí preukážu pravidelné cestovanie MHD v určitom rozsahu, marketingové kampane. Verejný obstarávateľ nepochybuje, že každý dopravca dlhodobopôsobiaci v oblasti verejnej autobusovej dopravy je dostatočne skúsenosný na to, aby vnímal dôležitosť prezentácie verejnej hromadnej dopravy a s tým súvisiacim marketingovými možnosťami. Zároveň verejný obstarávateľ nepochybuje o tom, že nárast počtu cestujúcich je výsledkom aktívnej práce s cestujúcou verejnosťou, čoho výsledkom je aj pozitívne vnímanie značky dopravcu.

Prípadné náklady na takéto podporné aktivity by mal dopravca zohľadniť v ponukovej cene (tj. nebudú nárokom na osobitné preplatenie počas plnenia zmluvy).

28. Vysvetlite bod 6.1.11 – Vysvetlite, o aký druh poistenia v zmysle zákonom definovaných pojmov ide (povinné zmluvné poistenie, havarijné poistenie alebo iné, ak áno, aké)?

S ohľadom na aké kritériá stanovil verejný obstarávateľ hodnotu poistného plnenia pre každú požadovanú oblasť vo výške 2 milióny €?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ má za to, že v zmluve dostatočným spôsobom definoval, akých poistných rizík sa má zriadené poistenie týkať, či budú všetky tieto riziká kryté povinným zmluvným poistením, prípadne iným poistením je na dopravcovi.

Požadovanú hodnotu poistného plnenia verejný obstarávateľ stanovil s prihliadnutím na možné škodové udalosti, ku ktorým by pri prevádzke tohto počtu autobusov a počtu prepravovaných cestujúcich mohlo dôjsť.

29. Vysvetlite bod 6.1.12 – Kedy a za akých okolností je dopravca povinný poskytovať náhradu škody v zmysle daného bodu? O vyplatení poistného plnenia alebo náhrade škody štandardne rozhoduje príslušná poisťovňa alebo súd na základe právoplatného rozsudku. Je táto prax dopravcu v súlade s daným bodom?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Samozrejme pri poskytovaní náhrady škody postupuje dopravca v zmysle platných právnych predpisov, t.j. v prípade, ak nie je uplatnený nárok na náhradu škody dostatočne preukázaný, prípadne dopravcom uznaný za oprávnený, postupuje dopravca v zmysle uzatvorenej poistnej zmluvy, resp. na základe právoplatného rozsudku. Je na zvážení dopravcu, či uznaný alebo súdom priznaný nárok na náhradu škody uhradí zo svojich zdrojov alebo využije poistné plnenie.

30. Vysvetlite bod 6.1.13 - Akým spôsobom má dopravca zabezpečiť „nepretržitosť“ disponovania aspoň 1 osobou vedúceho dopravy, ktorá spĺňa kvalifikáciu vyžadovanú ako podmienku účasti v zákazke, ktorá predchádzala uzatvoreniu tejto zmluvy a zároveň každú zmenu tejto osoby oznámiť Objednávateľovi písomne najneskôr v deň tejto zmeny, ak napr. táto osoba zomrie počas dovolenky a zamestnávateľ nemá znalosť o tejto skutočnosti?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Povinnosť vymenovať vedúceho dopravy vyplýva zo zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v platnom znení a z Nariadenia EK č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES. Aj podľa čl. 4 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia musí prevádzkovateľ cestnej dopravy vymenovať vedúceho dopravy, ktorý skutočne a **sústavne riadi dopravné činnosti podniku**. T.j. požiadavka nepretržitosti disponovania vedúcim dopravy, ako aj spôsoby a lehoty jeho výmeny (resp. vymenovania po úmrtí) upravujú všeobecne záväzné právne predpisy, ktorými je dopravca povinný sa riadiť. To znamená, že nepretržitosť v zmysle bodu 6.1.13 je potrebné vykladať v zmysle zákona č. 56/2012 Z.z. a nariadenia. Dopravca je zároveň povinný každú zmenu oznámiť v deň zmeny osoby (t.j. v deň vymenovania nového vedúceho dopravy).

Na základe vyššie uvedeného tak príklad uvedený v otázke záujemcu, ktorá je ako prevádzkovateľ cestnej dopravy povinná poznať povinnosti v súvislosti s vymenovaním vedúceho dopravy, považujeme irelevantný.

31. Vysvetlite 6.1.14 – Bod sa nesprávne odvoláva na prílohu č.6, myslí sa príloha č.7?

- písmeno d) vysvetlite pojem vyššie uvedených povinností – týka sa to povinností v bode 6.1.14, písmená a),b),c) alebo ide aj o iné články zmluvy?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ dopytované ustanovenie zmluvy primerane upravil - zmena odkazu na prílohu č. 7 a výslovné doplnenie, že sankcie podľa písm. d) bodu 6.1.4 sa vzťahujú k povinnostiam podľa písm. a), b) a/alebo c) bodu 6.1.4.

32. Vysvetlite bod 6.1.17 – Na konci trvania zmluvy bude vznikáť podobný problém, ako v súvislosti s bodom 1.2 zmluvy, ktorý uvádzame vyššie (otázka č.3) – v rámci zúčtovania Transcard má nový dopravca nárok iba na prejazdené cestovné, ale nie na celý zostatok na karte. Vysvetlite, aký postup v danom prípade bude zvolený.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Nakoľko s ohľadom na dobu trvania zmluvy nie je možné aktuálne určiť, akým spôsobom bude v danom čase realizované preúčtovanie zostatkov na dopravných kartách, poskytnutie tejto súčinnosti bude samozrejme len v rozsahu aký dopravcovi umožní v danom čase platná legislatíva a technické možnosti zúčtovacieho systému.

33. Vysvetlite bod 6.2 – Z akého dôvodu obmedzuje verejný obstarávateľ vlastnícke právo dopravcu k označnikom a právo s nimi voľne nakladať a to bez akejkoľvek náhrady?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ má záujem využívať označníky aj po ukončení zmluvy. Keďže náklady na nákup a osadenie označníkov je dopravca oprávnený zahrnúť v ponukovej cene a verejný obstarávateľ plánuje tieto označníky k ukončeniu zmluvy odkúpiť, považuje za primerané obmedziť nakladanie s majetkom, a to za účelom ochrany svojej investície.

34. Vysvetlite bod 6.3:

- V TPŠ str.23 sa uvádza, že objednávateľ má plochy v správe, v tomto bode vo výpožičke, vysvetlite rozpor.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ zjednotil pojmy, čím odstránil dopytovanú nejasnosť. Reklamné plochy bude mať objednávateľ vo výpožičke.

- V TPŠ str. 24 požaduje verejný obstarávateľ, aby dopravca bezodplatne umiestňoval a odstraňoval reklamné materiály podľa pokynov objednávateľa. Aký bude predpokladaný rozsah tejto činnosti a dopady na náklady dopravcu, kto nesie právnu zodpovednosť za vhodnosť použitia reklamných materiálov, vznik prípadnej škody v dôsledku použitia nevhodných materiálov a náklady na jej odstránenie?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Nakoľko reklamné plochy budú vo výpožičke objednávateľa zodpovednosť za vhodnosť použitia materiálov, či obsahu reklamy nesie objednávateľ. Uplatňovanie nákladov dopravcu spojených so starostlivosťou o reklamné plochy bolo v TPŠ zjednotené so znením bodu 6.3. zmluvy.

35. Vysvetlite bod 6.5 – Akým spôsobom verejný obstarávateľ zabezpečí, aby uvedené ustanovenie bolo v súlade s predpismi o verejnom obstarávaní v súvislosti s zákonom povolenými zmenami zmluvy? Čo ak dohoda o zmene ceny vzniknutá v dôsledku aplikovania tohto ustanovenia bude predstavovať podstatnú zmenu zmluvy?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ nepristúpi k zmene zmluvy, ktorá by predstavovala podstatnú zmenu zmluvy.

36. Vysvetlite bod 8.2. – Vysvetlite rozpor medzi zmluvou a kogentným znením § 21 ods. 6 písmena g) zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave a článku 4 bod 3 Nariadenia 1370/2007.

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Predmetné ustanovenie bolo zo zmluvy vypustené.

37. Vysvetlite bod 9.1 – na základe čoho má dopravca určiť, ktoré konkrétne vozidlo prekročilo priemerný vek vozidiel?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Položená otázka je na účely uplatnenia sankcie podľa bodu 9.1. irelevantná, pretože pokuta sa ukladá za celý vozový park a vypočíta sa ako násobok 5000 x počet vozidiel vozového parku.

38. Vysvetlite 9.9. – aký bude postup zo strany objednávateľa pri ukladaní sankcií vo vzťahu k zdokladovaniu objektívnej príčiny?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

V tomto prípade je na dopravcovi, akým spôsobom a na základe akých dokladov preukáže objednávateľovi vznik objektívnej príčiny, ktorá spôsobila oneskorený odchod z východiskovej zastávky. V prípade, ak objednávateľ bude predložené podklady považovať za nedostatočné, vyzve dopravcu na úhradu zmluvnej pokuty a následne budú zmluvné strany postupovať pri vymáhaní zmluvnej pokuty v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov.

39. Vysvetlite 9.13 – Akým spôsobom zohľadní objednávateľ povolenú odchýlku elektronického sčítacieho zariadenia?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Elektronické sčítacie zariadenia neslúžia ako podklad pre uplatnenie pokuty. Uvedená pokuta bude uplatnená najmä na základe preukázaných sťažností cestujúcich.

40. Vysvetlite 9.16 – Vysvetlite odvolávku na bod 3.8 zmluvy, aký termín sa myslí?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Verejný obstarávateľ upravil dané ustanovenie zmluvy (v zmluve bol uvedený chybný odkaz).

41. Vysvetlite 9.18 – akým spôsobom budú evidované reklamácie a kto bude vykonávať kontrolu tejto evidencie, vybavenia reklamácií? Podľa akého predpisu má dopravca pri ich vybavovaní postupovať ?

Odpoveď verejného obstarávateľa:

Povinnosť mať vypracovaný reklamačný poriadok vyplýva dopravcovi zo zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v platnom znení. Verejný obstarávateľ nie je orgánom oprávneným poskytovať výklad zákonov a teda vysvetľovať dopravcovi podľa akých právnych predpisov má postupovať pri vybavovaní reklamácií. Zmluvná pokuta podľa bodu 9.18 sa vzťahuje na prípady, kedy sa na objednávateľa obrátia zákazníci dopravcu, ktorí preukázateľne reklamáciu dopravcovi podajú, avšak dopravca bude pri riešení tejto reklamácie nečinný a nevybaví ju žiadnym zo zákonom predpokladaných spôsobov, prípadne ju ani nezaeviduje v zmysle reklamačného poriadku.

Tým nie je dotknutá kontrolná činnosť iných orgánov - napr. Slovenskej obchodnej inšpekcie.

V zmysle prijatých rozhodnutí, verejný obstarávateľ súčasne s týmto vysvetlením zverejňuje v časti Dokumenty v systéme Josephine tieto upravené dokumenty:

- Príloha č. 4c Zmluvy Mesačný výkaz výkonov, výnosov a strát
- Príloha č. 8 Zmluvy Technické a prevádzkové štandardy
- Návrh zmluvy o službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej hromadnej dopravy osôb v meste Trenčín

S úctou

v. r.

Mgr. Marcela Turčanová
Osoba zabezpečujúca proces verejného obstarávania
poverená Mgr. Richardom Rybníčkom primátorom mesta Trenčín