



Všetkým záujemcom

V Žiline, dňa 17. 3. 2019

VEC

Oznámenie o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh a o úprave vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh – II. kolo

Verejný obstarávateľ týmto oznamuje všetkým Záujemcom, že upravuje nižšie uvedené ustanovenia:

- Zmluvy o službách prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme v dopravnom regióne Kysuce
- Zmluvy o službách prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme v dopravnom regióne Orava

(ďalej len ako „Zmluva“)

a súčasne vysvetľuje súťažné podklady, vybrané ustanovenia Zmluvy a jej príloh zverejneným k zákazke s názvom **Poskytovanie služieb prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme pre ŽSK v rámci regiónov Kysuce a Orava na obdobie rokov 2020-2021** uverejnenej dňa 6. februára 2019 vo Ú. vestníku EU pod číslom 2019/S 026-058082 a vo Vestníku ÚVO č. 27/2019 zo dňa 7. februára 2019 pod číslom 3742 – MSS.

Úpravy Zmluvy (a to vo vzťahu k obidvom častiam predmetu zákazky) sa týkajú:

1. Verejný obstarávateľ upravuje **bod 6.10 návrhu Zmlúv**, a to tak, že tento bod upravuje o bližšie vysvetlenie toho, ako bude Objednávateľ poplatky za vstupy na autobusové stanice znášať nasledovne:
„6.10 Poplatok za prístup (vstup) spoja prímestskej dopravy na autobusové stanice a poplatok za zmenu cestovného poriadku mimo výročnej zmeny cestovných poriadkov, ktoré sa platia v zmysle § 23 ods. 1 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, bude znášať Objednávateľ; a to tak, že Objednávateľ bude tieto poplatky refundovať Dopravcom na základe osobitných zmlúv uzavretých medzi vlastníkom/správcom/nájomcom autobusovej stanice, Dopravcom a Objednávateľom. Objednávateľ je oprávnený poveriť refundáciou a uzatvorením zmlúv Integrátora.“
2. Verejný obstarávateľ upravuje **Prílohu č. 2 – Ponuka dopravcu** o vysvetlenie pojmu „Priame mzdy ostatných zamestnancov“ nasledovne: Verejný obstarávateľ uvádza, že „náklady práce“ sú vymedzené v Prílohe č. 2 návrhu Zmlúv – Ponuka dopravcu ako náklady na priame mzdy vodičov a ostatných zamestnancov a náklady na sociálne a zdravotné poistenie vodičov a ostatných zamestnancov. Verejný obstarávateľ pre vysvetlenie uvádza, že pod pojem „Ostatní zamestnanci“ v časti nákladov práce zahŕňa

Strana 1 z 22

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



- platy všetkých ostatných zamestnancov (okrem vodičov).
3. Verejný obstarávateľ upravuje **bod 11.7 návrhu Zmlúv** tak, že inštitút pozastavenia platieb môže objednávateľ uplatniť len v prípadoch, ak zo strany dopravcu dôjde k takým porušeniam zmluvy, ktoré oprávňujú objednávateľa vypovedať zmluvu z dôvodov uvedených v bode 15.4. písm. a), b), c), d), f), g), i).
 4. Verejný obstarávateľ upraví **Prílohu č. 7 návrhov Zmlúv - Sadzobník zmluvných pokút za porušenie Technických a prevádzkových štandardov** a to tak, že nastavenie pokút, ktoré sú uvedené v tejto prílohe, upraví a spresní (napr. že musí ísť o zavinenie dopravcu).
 5. Verejný obstarávateľ upravuje **v bode 6.8 písm. a) návrhu Zmlúv** lehotu na predloženie výkazov výkonov a výkazov tržieb a iných výnosov na 5 (päť) pracovných dní, ale upozorňuje, že ostatné lehoty v bode 6.8 ostávajú ako lehoty v kalendárnych dňoch.
 6. Verejný obstarávateľ upraví **Prílohu č. 4 návrhu Zmlúv – Technické a prevádzkové štandardy** a to najmä vo vzťahu k bodu 2.3. – stanoveniu minimálnych technických parametrov predných tabúľ, k bodu 2.8 – umiestnenie elektronického vnútorného panelu v autobuse, tak, že pri malých autobusoch nie je potrebné umiestniť vnútorný elektronický panel v strede šírky vozidla a vo vzťahu k bodu 4.1 – platenie v hotovosti u vodiča tak, aby vodič bol vybavený drobnými mincami a bankovkami tak, aby mohol vydať z bankoviek v hodnote do 20,- EUR vrátane.
 7. Verejný obstarávateľ upraví **bod 24.2.1. a 24.2.2.1. Súťažných podkladov** a to v kontexte zmeny rozhodovacieho kritéria. V tejto súvislosti verejný obstarávateľ upraví aj Prílohu č. 2 Zmluvy pre obidve časti predmetu zákazky a Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania v časti VI.3) Doplnujúce informácie podbod 10.
 8. Verejný obstarávateľ v záujme znižovania nákladov a podpory hospodárskej súťaže upravuje **bod 7.1. f) Zmluvy**, a to znížením max. vek vozidla uvedeného v bode 7.1. f) Zmluvy na max.16 rokov.
 9. Verejný obstarávateľ upraví **bod 6.2.5.1 Zmluvy** nasledovne:
„Štvrtročne zaktualizovaná jednotková cena za jeden Tarifný kilometer môže byť ďalej zvýšená v prípade, ak bude Vozidlo na základe dohody Zmluvných strán a v súlade s aktuálne platným Cestovným poriadkom povinne vybavené aj prípojným vozidlom/vozikom na prepravu bicyklov alebo cyklonosičom v stave a vo výbave podľa aktuálne platných Technicko-prevádzkových štandardov. V takomto prípade, bude jednotková cena za každý tarifný kilometer jazdy Cyklobusu navýšená o 10 %. Takto upravená jednotková cena za 1 Tarifný kilometer bude zaokrúhlená na 4 desatinné miesta. Príplatok za cyklonosič sa bude aplikovať, a to pomerne ku kapacite cyklovozika, tj. 6/20.“



Verejný obstarávateľ uverejní v zmysle vyššie uvedeného upravené Súťažné podklady, Zmluvu a jej prílohy č. 2 (Ponuka dopravcu), č. 4 (Technické a prevádzkové štandardy) a č. 7 (Sadzobník zmluvných pokút za porušenie Technických a prevádzkových štandardov) pre obidve časti do 8 pracovných dní.

Vysvetlenia zverejnených podkladov na základe doručených otázok:

1. Otázka:

V bode 24.2. súťažných podkladov je uvedený pojem „východiskový počet vodičov prepočítaný na celé úväzky“, pričom v bode 24.2.2. je uvedené, že ak bude s uchádzačom podpísaná zmluva, tento uchádzač bude povinný dodržať východiskový počet vodičov na celé úväzky ako záväzný počas celého trvania kontraktu, resp. až do objednávateľom určenej zmeny výkonov majúcej vplyv na zníženie počtu vodičov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či povinnosť uvedená v bode 24.2.2. bude platiť iba v prípade, že nastane situácia uvedená v bode 24.2.1., t. j., že komisia identifikuje zhodné návrhy na plnenie kritérií na prvom, druhom alebo treťom predbežnom mieste a úspešný uchádzač bude určený na základe väčšieho východiskového počtu vodičov prepočítaného na celé úväzky?

Odpoveď:

Vzhľadom na množstvo otázok, ktoré zadefinovanie pojmu „východiskový počet vodičov prepočítaný na celé úväzky“ spôsobilo, sa verejný obstarávateľ pre odstránenie pochybností a nejasností rozhodol upraviť rozhodovacie kritérium nasledovne:

Bod 24.2.1. znie nasledovne:

„V prípade, ak komisia identifikuje po predbežnom vyhodnotení ponúk na základe zvolených kritérií zhodné návrhy na prvom, druhom alebo treťom predbežnom mieste, komisia vyhodnotí na danom mieste ako lepší ten návrh, ktorý ponúka **väčší počet nízkopodlažných autobusov.**

Bod 24.2.2. znie nasledovne:

„Ak bude s týmto uchádzačom podpísaná zmluva, v takomto prípade bude tento uchádzač povinný dodržať ponúknutý počet nízkopodlažných autobusov ako záväzný počas celého trvania kontraktu. Zmluva v takomto prípade bude doplnená o bod v nasledujúcom znení:

- „V prípade, ak je táto zmluva výsledkom vyhodnotenia ponúk na základe určeného rozhodného kritéria, je Dopravca povinný dodržať ponúknutý počet nízkopodlažných autobusov ako záväzný počas celého trvania kontraktu. V prípade porušenia tejto podmienky, udelí Objednávateľ Dopravcovi



sankciou vo výške 10 000 EUR za každý mesiac porušenia tejto povinnosti, a to i opakovane.“

Vo vzťahu k položenej otázke verejný obstarávateľ potvrdzuje, že uvedená povinnosť bude platiť len v prípade, ak nastane situácia uvedená v bode 24.2.1.

Verejný obstarávateľ uverejní upravené súťažné podklady v priebehu 8 pracovných dní odo dňa zverejnenia tohto vysvetlenia.

2. Otázka:

V bode 24.2. súťažných podkladov je uvedený pojem „východiskový počet vodičov prepočítaný na celé úväzky“, pričom v bode 24.2.2. je uvedené, že ak bude s uchádzačom podpísaná zmluva, tento uchádzač bude povinný dodržať východiskový počet vodičov na celé úväzky ako záväzný počas celého trvania kontraktu, resp. až do objednávateľom určenej zmeny výkonov majúcej vplyv na zníženie počtu vodičov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, ako sa bude posudzovať dodržiavanie východiskového počtu vodičov z pohľadu turnusovej potreby a z pohľadu dlhodobopráceschopných vodičov, t. j. napr. či aj dlhodobopráceschopných vodičov je možné započítať do aktuálneho počtu vodičov a nebude sa to považovať za zníženie počtu vodičov oproti východiskovému počtu vodičov uvedenému v ponuke?

Odpoveď:

Vzhľadom na úpravu rozhodovacieho kritériá a vypustenie tohto pojmu v dokumente Príloha č. 2 Zmluvy *Ponuka uchádzača* je otázka irelevantná.

3. Otázka:

V bode 25.1. súťažných podkladov si verejný obstarávateľ vyhradzuje právo neprijíť tú ponuku, ktorá presahuje ním stanovenú predpokladanú hodnotu zákazky. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie/potvrdenie, že v prípade ak nastane situácia, že všetci uchádzači predložia ponuky presahujúce stanovenú predpokladanú hodnotu zákazky, tak verejný obstarávateľ nemôže podľa tohto ustanovenia súťažných podkladov postupovať tak, že neprijme ponuku, ktorá je podľa kritérií na prvom mieste (prvá nad predpokladanou hodnotou zákazky) a následne prijme ponuku, ktorá je podľa kritérií na druhom alebo ďalšom mieste v poradí (druhá alebo ďalšia v poradí nad predpokladanou hodnotou zákazky).

Odpoveď:

Z uvedeného bodu vyplýva **právo** verejného obstarávateľa neprijíť najvýhodnejšiu



ponuku uchádzača, ak táto ponuka bude presahovať stanovenú predpokladanú hodnotu zákazky. Toto právo, nie povinnosť, vyplýva z ustanovenia § 57 ods. 2 zákona o verejnom obstarávaní a v bežnej praxi sa aplikuje najmä v prípadoch, kedy predložené ponuky presahujú predpokladanú hodnotu zákazky, verejný obstarávateľ nemá k dispozícii potrebné finančné prostriedky a prijatím takejto ponuky by mohlo dôjsť k porušeniu princípu hospodárnosti a efektívnosti. Nakoľko ide o právo verejného obstarávateľa, uvedené nie je jeho povinnosťou.

Pre odstránenie akýchkoľvek nejasností verejný obstarávateľ dopĺňa, že vychádzajú z princípu rovnosti zaobchádzania sa uvedené právo aplikuje na všetky ponuky presahujúce predpokladanú hodnotu zákazky rovnako.

4. Otázka:

V bode 4.1.c) Zmluvy sa uvádza, že Dopravca sa zaväzuje zapojiť do IDS ŽK a spolupracovať s Objednávateľom a Integrátorom. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o definovanie podmienok spolupráce súvisiacej s IDS ŽK, od kedy sa bude realizovať spolupráca súvisiaca s IDS ŽK a akou formou sa táto spolupráca bude realizovať? Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o vyjadrenie, či hodnota CCOPREU za 1 Tarifný kilometer sa upraví o preukázané náklady vyplývajúce z tejto spolupráce súvisiacej s IDS ŽK v zmysle bodu 6.2.3 Zmluvy?

Odpoveď:

Z článku 4 (Predmet zmluvy) návrhy Zmluvy, z bodu 4.1 písm. c) vyplýva záväzok Dopravcu zapojiť sa po dobu trvania Zmluvy do IDS ŽK a za týmto účelom spolupracovať tak s Objednávateľom, ako aj Integrátorom. Následne, článok 9 návrhov Zmlúv bližšie vymedzuje zmluvný rámec spolupráce zmluvných strán pri rozvoji a prevádzke IDS ŽK. Z bodov 4.1 písm. c), 9.1, 9.2 a 9.3 písm. a) a b) návrhov Zmlúv podľa verejného obstarávateľa jednoznačne vyplýva, že Dopravca sa do rozvoja a prevádzky IDS ŽK zapája už samotným uzavretím zmluvy o službách. T.j. aj keby nedošlo k uzavretiu zmluvy medzi Dopravcom a Integrátorom, Dopravca je povinný sa do rozvoja a prevádzky IDS ŽK zapojiť. Z povahy integrovaného dopravného systému vyplýva, že pred spustením tzv. ostrej prevádzky (preprava cestujúcich na jeden cestovný doklad v prímestskej autobusovej doprave, železnici a MHD na integrovanom území) je nevyhnutné vykonať viacero krokov, ktoré sa nezaobídu bez spolupráce a rokovaní medzi objednávatelmi dopravy a dopravcami na integrovanom území. Zmluvné strany preto už podpisom zmluvy o službách deklarujú v bode 9.1 návrhov Zmlúv, že majú spoločný záujem na kvalitnej a efektívnej verejnej osobnej doprave,



ktorá sa bez integrovaného dopravného systému nedá zabezpečiť. Prípadná zmluva Integrátorom, ak bude v budúcnosti uzavretá, teda bude upravovať konkrétne spolupráce (najmä vo vzťahu k časovej postupnosti jednotlivých procesov integrácie), ale nebude na dopravcu klásť žiadne iné požiadavky, než tie, ktoré už pre dopravcu vyplývajú zo zmluvy, najmä z článku 9 návrhov Zmlúv a z jej príloh, najmä z prílohy č. 4 – Technické a prevádzkové štandardy a prílohy č. 8 - Popis dátovej komunikácie. Vo vzťahu k určeniu výšky odplaty pre Integrátora, verejný obstarávateľ uvádza, že počas trvania súťaženej zmluvy o službách, si Integrátor nebude uplatňovať voči dopravcom odplatu titulom zapojenia sa dopravcu do rozvoja a prevádzky IDS ŽK. Vzhľadom k tomu, že aktuálne je IDS ŽK v štádiu rozvoja, nie je možné určiť presný začiatok tzv. ostrej prevádzky IDS ŽK na presne určených integrovaných linkách. Pilotný projekt sa pripravuje pre oblasť Kysuce a Rajeckej doliny.

Vzhľadom na uvedené, verejný obstarávateľ nevidí dôvod na úpravu zmluvnej jednotkovej ceny za 1 tkm. Všetky náklady, ktoré dopravcovi vzniknú s prechodom na integráciu a s uzatvorením zmluvy o spolupráci s Integrátorom, sú uvedené v Zmluve a jej prílohách.

5. Otázka:

V bode 6.2.1. Zmluvy je uvedená „Aktualizácia časti ceny za PHM“. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie internetového odkazu, kde sú uvedené údaje, ktoré zverejňuje Štatistický úrad SR a ktoré budú brané do úvahy pri aktualizácii časti ceny za PHM v zmysle bodu 6.2.1 Zmluvy?

Odpoveď:

Údaje relevantné pre aktualizáciu časti ceny za PHM v zmysle bodu 6.2.1 Zmluvy sú zverejňované na oficiálnej stránke www.statistics.sk na niekoľkých miestach, napríklad na tejto adrese:

[http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_INTERN/sp0202ms/Priemern%C3%A9%20ceny%20pohonn%C3%BDch%20l%C3%A1tok%20v%20SR%20\(mesa%C4%8Dn%C3%A9\)%20%5Bsp0202ms%5D](http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_INTERN/sp0202ms/Priemern%C3%A9%20ceny%20pohonn%C3%BDch%20l%C3%A1tok%20v%20SR%20(mesa%C4%8Dn%C3%A9)%20%5Bsp0202ms%5D)

6. Otázka:

V bode 6.2.1. Zmluvy je uvedená „Aktualizácia časti ceny za PHM“. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či pod pojmom motorová nafta je zohľadnená aj arktická nafta a akým spôsobom bude v rámci aktualizácie časti ceny za PHM zohľadnená zmena ceny za arktickú naftu, ktorú vzhľadom na regióny, v ktorých sa



má realizovať predmet zákazky, je nevyhnutné používať?

Odpoveď:

Pod pojmom motorová nafta je zohľadnená všetka nafta, ktorú dopravca bude na plnenie zmluvy využívať. Na účely valorizácie v SR nie je dostupný samostatný indikátor vývoja ceny arktickej nafty, keďže táto tvorí malý podiel na celkovej spotrebe (už štandardná nafta v zimných mesiacoch má v zmysle STN zvládať prevažujúce mrazy do -20 stupňov Celzia). Obstarávateľ si je vedomý, že v zimných mesiacoch v klimatických podmienkach severného Slovenska je potrebné využívať aj naftu pre ešte nižšie teploty. Zároveň predpokladá, že primerane obozretní uchádzač vie zhodnotiť, s akým podielom drahšej arktickej nafty na celkovej ročnej spotrebe je primerané počítať v klimatických podmienkach regiónov, v ktorých sa majú obstarávané služby plniť. A teda vie, o koľko sa jeho priemerná ročná nákupná cena nafty po zohľadnení primeraného podielu arktickej nafty líši od priemernej spotrebiteľskej ceny motorovej nafty, ktorú zverejňuje Štatistický úrad SR.

Cieľom valorizácie je prevziať na verejného obstarávateľa významné riziká, ktoré dopravcovia nedokážu manažovať ani odhadnúť, čo je v tomto prípade vývoj cien ropy. Ponúkaná valorizácia to zabezpečí. Aj vývoj cien arktickej nafty je výkyvmi trhových cien ropy ovplyvňovaný obdobne ako vývoj cien štandardnej motorovej nafty.

7. Otázka:

V bode 6.2.2 Zmluvy je uvedená „Aktualizácia časti ceny za náklady práce“. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o bližšiu špecifikáciu a definíciu pojmu „náklady práce“ a o uvedenie internetového odkazu, kde sú uvedené údaje, ktoré zverejňuje Štatistický úrad SR a ktoré budú brané do úvahy pri aktualizácii časti ceny za náklady práce v zmysle bodu 6.2.2 Zmluvy?

Odpoveď:

Údaje relevantné pre aktualizáciu časti ceny za náklady práce v zmysle bodu 6.2.2 návrhov Zmlúv sú zverejňované na oficiálnej stránke www.statistics.sk na niekoľkých miestach, napríklad na tejto adrese:

http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_INTERN/pr0204qs/Priemern%C3%A1%20mesa%C4%8Dn%C3%A1%20mzda%20v%20hospod%C3%A1rstve%20SR%20%5Bpr0204qs%5D

8. Otázka:

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



V bode 6.2.2 Zmluvy je uvedená „Aktualizácia časti ceny za náklady práce“. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o informáciu, či aktualizácia časti ceny za náklady práce, ktorá sa má odvíjať od vývoja priemernej mesačnej nominálnej mzdy zamestnanca v hospodárstve SR odzrkadľuje odvetvie dopravy, ktoré priamo súvisí s touto zákazkou a ktorého náklady práce sú špecifické vzhľadom na nepravidelne rozvrhnutý pracovný čas, prácu počas víkendov a sviatkov, či nočnú prácu alebo pracovnú pohotovosť v rámci zmeny?

Odpoveď:

Vývoj priemernej mesačnej nominálnej mzdy zamestnanca v hospodárstve SR odzrkadľuje vývoj vo všetkých sektoroch hospodárstva SR, vrátane dopravy. Naviazanie valorizácie na tento robustný indikátor zabezpečuje, že rozhodujúcu časť rastu miezd – ktorá súvisí s dynamikou vývoja miezd v celom hospodárstve – bude verejný obstarávateľ dopravcom kompenzovať. Verejný obstarávateľ predpokladá, že primerane obozretní uchádzači poznajú situáciu na trhu práce v službách, ktoré sú predmetom obstarávania. V otázke zmieňované špecifiká sú dopravcom známe už v čase prípravy ponúk. Verejný obstarávateľ necháva na ich posúdenie a zhodnotenie, do akej miery sa dynamika miezd v tomto odvetví môže v nasledujúcich troch rokoch líšiť od priemernej dynamiky miezd v celom hospodárstve. Verejný obstarávateľ považuje za primerané, že táto zostávajúca – menšia, valorizáciou nezabezpečená – časť rizika rastu miezd zostáva podnikateľským rizikom uchádzačov, ktoré zohľadnia vo svojich ponukách a majú možnosť aspoň čiastočne manažovať.

9. Otázka:

V bode 9.3.b) Zmluvy je uvedené, že Dopravca sa zaväzuje spolupracovať pri prevádzkovej integrácii, tarifnej integrácii, administratívnej a dátovej integrácii. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o špecifikáciu týchto pojmov, teda prevádzková integrácia, tarifná integrácia, administratívna a dátová integrácia. Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o vyjadrenie, či hodnota CCOPREU za 1 Tarifný kilometer sa upraví o preukázané náklady vyplývajúce z tejto spolupráce v zmysle bodu 6.2.3 Zmluvy?

Odpoveď:

Podrobný rozsah povinnosti (vrátane potrebných definícií) dopravcu súvisiaci s Integráciou je definovaný v Prílohách č.4, č.8 a v článku č.9 Zmluvy.

Vzhľadom na uvedené, verejný obstarávateľ nevidí dôvod na úpravu zmluvnej jednotkovej ceny za 1 tkm a ani na úpravu hodnoty CCOPREU za 1 Tarifný kilometer.



Všetky náklady, ktoré dopravcovi vzniknú s prechodom na integráciu a s uzatvorením zmluvy o spolupráci s Integrátorom, sú uvedené v Zmluve a jej prílohách.

10. Otázka:

V bode 9.6 Zmluvy sa uvádza pojem funkcia garanta prevádzky, správy, rozvoja a kontroly IDS ŽK. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o špecifikáciu tohto pojmu, teda pojmu funkcia garanta prevádzky, správy, rozvoja a kontroly IDS ŽK? Zároveň uvádzame, že nie sú bližšie špecifikované budúce zmluvné podmienky k zriadeniu Clearingového centra Integrátora a Centrálného dispečingu Integrátora. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie bližších informácií k zriadeniu Clearingového centra Integrátora a Centrálného dispečingu Integrátora.

Odpoveď:

Garant prevádzky, správy, rozvoja a kontroly IDS ŽK je Integrátor, ktorý na základe príkaznej zmluvy uzatvorenej s verejným obstarávateľom, ako nositeľom myšlienky integrácie dopravy v kraji, zabezpečuje úlohy spočívajúce najmä v stanovení odôvodneného kľúča prerozdelenia vybraného cestovného medzi dopravcov, zúčastnených na IDS ŽK, riadení finančného vyrovnania medzi dopravcami, overovaní výkazov výkonov jednotlivých dopravcov, stanovení tarifných a prepravných podmienok IDS ŽK, zabezpečovaní prevádzky podľa dokumentu Technické a prevádzkové štandardy ŽSK (príloha č. 4 Zmluvy), vykonávaní kontroly a sankcionovaní zistených nedostatkov, prevádzkovaní Clearingového centra Integrátora a Centrálného dispečingu Integrátora, koordinácii prevádzky jednotlivých dopravcov v rámci IDS ŽK v prípade mimoriadností a nepravidielností v doprave, spracúvaní návrhov úprav delby prepravnej práce v integrovanom území a optimalizácie vedenia a nadväzností jednotlivých liniek, ako aj ich následného prerokovania, prezentovaní IDS ŽK v styku s verejnosťou a napĺňaní aj ďalších funkcií, ku ktorým ho v budúcnosti prípadne zmocnia objednávateľa dopravy.

Všetky technické podmienky, ktoré musia byť splnené pre bezproblémovú komunikáciu Používaných vozidiel s Clearingovým centrom a Centrálnym dispečingom Integrátora sú uvedené v čl. 9 Zmluvy a v Prílohe č. 8 – Popis dátovej komunikácie. Zmluvy

11. Otázka:

V bode 11.5 Zmluvy je uvedený záväzok Dopravcu podrobiť sa kontrolám uvedeným v tomto ustanovení Zmluvy. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, čo bude predmetom kontrol uvedených v tomto ustanovení Zmluvy a kto bude tieto kontroly



vykonávať? Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, čo sa myslí pod ustanovením, že dopravca sa zaväzuje, že sa podrobí akejkolvek inej kontrole vykonávanej podľa platných právnych predpisov SR a EÚ vzhľadom na to, že sú s tým spojené zmluvné pokuty uvedené v bode 12.10 Zmluvy a kto bude vykonávať tieto kontroly?

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ pri formulovaní bodu 11.3 až 11.5. návrhu Zmlúv, vychádzal z ustanovenia § 22 ods. 6 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, podľa ktorého: „Ak sa v zmluve o službách nedohodne inak, príspevok možno použiť len na úhradu plnenia záväzku.“

Z dôvodovej správy k tomuto ustanoveniu zákona o cestnej doprave ďalej vyplýva, že: „Príspevok je zúčtovateľný a použiteľný na podnikanie v rozsahu dohodnutom v zmluve o službách vo verejnom záujme, v podstate však na zmiernenie straty z plnenia záväzku. Môže sa však dohodnúť aj jeho čerpanie na zlepšenie vozidlového parku alebo iného zlepšenia dopravných služieb, ktoré nedokáže dopravca uhradiť z vlastných príjmov.“

Z Oznámenia Európskej komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa Nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370/2007 (bod 2.4.4.) ďalej vyplýva, že príspevok by mal byť použitý tak, aby sa zabránilo tzv. krížovým dotáciami. 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.

Vo vzťahu k podotázkam na predmet kontroly a osoby vykonávajúce kontrolu, verejný obstarávateľ uvádza, že daný bod je potrebné vykladať v kontexte celej zmluvy, teda v kontexte ostatných zmluvných ustanovení, z ktorých vyplývajú pre dopravcu povinnosti predkladať Objednávateľovi rôzne dokumenty, údaje, alebo preukazovať rôzne skutočnosti. Bod 11. 4 zmluvy teda skôr definuje okruh osôb, ktoré môžu takúto kontrolu plnenia zmluvy vykonať a záväzok dopravcu strpieť takúto kontrolu. Napr. ak z bodu 6.8 zmluvy vyplýva na jednej strane povinnosť dopravcu predkladať mesačné výkazy výkonov a výkazy tržieb a iných výnosov a na druhej strane právo objednávateľa tieto výkazy overovať a potvrdzovať, tak bod 11.4 potom rieši, že dopravca je povinný sa takejto kontrole podrobiť a vymedzuje okruh osôb oprávnených takúto kontrolu

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



vykonať (a to aj v nadväznosti na administratívnu finančnú kontrolu).

12. Otázka:

V bode 6.2.4.4. Zmluvy je uvedený vzorec, ktorý sa použije v prípade, že za ukončený štvrtrok zvýšenie alebo zníženie priemerného ročného nábehu vozidiel dosiahne nanajviš 3 % oproti Východiskovému ročnému nábehu vozidiel v bode 6.1 Zmluvy. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či vzorec $CCODFNU = CCODFN0$ je správny aj v prípade, že táto situácia nastane napr. v druhom roku plnenia, t. j., či $CCODFNU$ by sa nemalo rovnať cene za predchádzajúci štvrtrok a nie cene podľa ponuky Dopravcu, keďže cena vychádzajúca z ponuky Dopravcu, nie je valorizovaná o uplynulé obdobie do druhého roku plnenia?

Odpoveď:

Vzorec je správny, keďže sa porovnáva rozdiel aktuálneho priemerného ročného nábehu vozidiel oproti Východiskovému ročnému nábehu a v prípade, že v aktuálnom štvrtroku je rozdiel menší alebo rovný než 3 %, zostáva cena na úrovni zodpovedajúcej východiskovému stavu $CCODFNU = CCODFN0$. V prípade, že je rozdiel väčší ako 3 %, hodnota sa upraví podľa príslušného vzorca v zmluve.

13. Otázka:

Podľa bodu 5.1.c) Zmluvy v spojitosti s bodom 5.13 Zmluvy sa dopravca zaväzuje poskytovať službu Veľkými autobusmi v min. počte 35 kusov, pričom Objednávateľ rozhodne, ktoré spoje budú prevádzkované Veľkými autobusmi. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, na základe akých parametrov bude verejný obstarávateľ rozhodovať o nasadzovaní minimálne 35 Veľkých autobusov? Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie horného stropu Veľkých autobusov, ktoré maximálne môže verejný obstarávateľ žiadať na poskytovanie služieb, a to pre obidve časti zákazky, keďže si objednávateľ vyhradzuje právo určiť "neohraničený" počet spojov, ktoré budú prevádzkované veľkými autobusmi.

Odpoveď:

Požiadavky verejného obstarávateľa na vozový park uchádzača boli stanovené na základe potrieb verejného obstarávateľa v daných regiónoch. Požiadavka na "Veľké autobusy" súvisí jednak s existujúcim prúdom cestujúcich, keďže už teraz na niektorých linkách je dôvodné uvažovať s nasadením Veľkých autobusov, a jednak s rozvojom a prevádzkovaním Integrovaného dopravného systému na území Žilinského samosprávneho



kraja. Verejný obstarávateľ plánuje počas trvania súťaženej zmluvy integrovať služby prímestskej dopravy so železnicou a MHD.

Verejný obstarávateľ oprávnene predpokladá, že integráciou sa zvýši počet cestujúcich, a preto do zmlúv zakomponoval požiadavku na Veľké autobusy, aby najvyťaženejšie linky mohli byť prevádzkované autobusmi z väčšou kapacitou.

Verejný obstarávateľ bude o potrebe nasadenia Veľkých autobusov rozhodovať s ohľadom na prepravný prúd linky a frekvenciu spojov na nej na základe vlastného uváženia, s cieľom zabezpečiť dostatočnú kapacitu na všetkých linkách prímestskej autobusovej dopravy. Horný strop počtu Veľkých autobusov verejný obstarávateľ nestanovuje, pretože nemá dôvod vylučovať možnosť plniť zmluvu aj väčším počtom Veľkých autobusov, ak to niektorým uchádzačom vyhovuje (napríklad s ohľadom na vozidlový park, ktorým už disponujú). Verejný obstarávateľ preto stanovuje len minimálny počet Veľkých autobusov, ktorý majú dopravcovia na plnenie služby zabezpečiť, čím zároveň uvádza maximálny počet, ktorý bude Verejný obstarávateľ na poskytovanie služieb žiadať. Ako vyplýva z textu bodu 5.13 Zmluvy, bude Objednávateľ pri určovaní spojov, na ktorých je potrebné nasadiť Veľký autobus vychádzať z počtu Veľkých autobusov dopravcu, s prihliadnutím k možnosti zostaviť Obehy vozidiel s ohľadom na technické možnosti dispozície s vozidlovým parkom a obmedzenia vyplývajúce z platných právnych predpisov.

Uvedené verejný obstarávateľ považuje za dostatočné a na elimináciu rizika pre uchádzačov účinnejšie obmedzenie maximálneho počtu spojov, ktoré budú prevádzkované Veľkými autobusmi.

14. Otázka:

V bode 7.13 Zmluvy je uvedené, že Dopravca je povinný zabezpečiť prevádzkovú zálohu v počte 3 Veľké autobusy. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či do minimálneho počtu 35 Veľkých autobusov sú započítané aj 3 Veľké záložné autobusy z bodu 7.13 Zmluvy?

Odpoveď:

Do minimálneho počtu Veľkých autobusov sú započítané aj Veľké záložné autobusy.

15. Otázka:

V bode 5.1.b) Zmluvy je uvedené, že Východiskový rozsah Služby je daný Cestovnými poriadkami, ktoré tvoria Prílohu č. 3 Zmluvy a zároveň v bode 5.3. Zmluvy je uvedené, že pred začatím poskytovania Služby môže dôjsť k úprave časového rozloženia spojov



podľa Cestovných poriadkov, ktoré tvoria Prílohu č. 3 Zmluvy. Máme za to, že tieto dva body Zmluvy si vzájomne odporujú, nakoľko v bode 5.1.b) je uvedené, že východiskový rozsah služby je daný cestovnými poriadkami a následne v bode 5.3. Zmluvy je uvedené, že pred začatím poskytovania Služby môže dôjsť k úprave časového rozloženia spojov podľa Cestovných poriadkov, ktoré tvoria Prílohu č. 3 Zmluvy. Žiadame o vysvetlenie tohto rozporu. Zároveň žiadame o vysvetlenie, či sa Príloha č. 3 bude meniť pred podpisom Zmluvy, nakoľko je už dnes známe, že sa zmenili skutočnosti uvedené v Prílohe č. 3 Zmluvy.

Odpoveď:

Nie, pred podpisom zmluvy sa Príloha č. 3 meniť nebude.

16. Otázka:

V bode 5.4. Zmluvy je uvedené, že Objednávateľ je oprávnený požadovať a Dopravca sa zaväzuje akceptovať zmeny v rozsahu poskytovania Služby oproti Východiskovému rozsahu služby. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o bližšiu špecifikáciu, príp. metodiku znižovania / zvyšovania dopravných výkonov oproti Východiskovému rozsahu Služby.

Odpoveď:

Hlavným nástrojom uskutočňovania zmien v rozsahu poskytovania Služby je aktualizácia Cestovných poriadkov podľa bodu 5.10 Zmluvy. O potrebe úprav Cestovných poriadkov rozhodne Objednávateľ, alebo ním poverený Integrátor na základe svojho posúdenia potreby úprav del'by prepravnej práce v integrovanom území a optimalizácie vedenia a nadväzností jednotlivých liniek.

Verejný obstarávateľ má za to, že Zmluva obsahuje presné mechanizmy zmeny cestovných poriadkov, a to najmä s ohľadom na oznamovacie lehoty, ak táto zmena je spojená so zmenou rozsahu dopravných výkonov (viď. bod 5.6 Zmluvy). Verejná doprava je živý mechanizmus a práve tento nástroj má umožniť verejnému obstarávateľovi ako objednávateľovi dopravných výkonov uspokojovať reálne potreby dopravnej obslužnosti kraja.

17. Otázka:

V bode 7.1.f) Zmluvy je uvedené, že vek žiadneho používaného vozidla nesmie presiahnuť 14 rokov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie metodiky výpočtu veku používaného vozidla a o vysvetlenie, čo sa považuje za vek vozidla presahujúci 14 rokov?



Odpoveď:

Úvodom odpovede verejný obstarávateľ oznamuje všetkým záujemcom, že v záujme znižovania nákladov a podpory hospodárskej súťaže **znižuje max. vek vozidla uvedený v bode 7.1. f) Zmluvy na max.16 rokov.** Uvedené platí pre obidve časti predmetu zákazky. Verejný obstarávateľ zverejní upravené Zmluvy do 8 pracovných dní odo dňa zverejnenia tohto vysvetlenia.

Pre účely overenia maximálneho veku vozidla sa za vek vozidla považuje matematicky rozdiel medzi dátumom, ku ktorému verejný obstarávateľ preveruje maximálny vek vozidla a dátumom prvej evidencie vozidla podľa osvedčenia o evidencii časť II (technický preukaz) riadok B – „Dátum prvej evidencie vozidla“.

Vozidlo presiahne maximálny vek v prípade, ak je matematický rozdiel medzi dátumom prvej evidencie a dátumom, ku ktorému verejný obstarávateľ preveruje vek vozidla 17 a viac rokov. Dopravca nesmie používať vozidlá od dátumu dosiahnutia 17 roku.

Pre účely výpočtu priemerného veku vozidiel sa za vek vozidla považuje matematicky rozdiel medzi rokom, v ktorom sa vypočítava priemerný vek a rokom prvej evidencie podľa osvedčenia o evidencii časť II (technický preukaz) riadok B - Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby). Z uvedeného princípu vyplýva, že pre účely výpočtu priemerného veku vozidiel majú vozidla počas celého kalendárneho roka rovnaký vek.

Priemerný vek vozidiel je vypočítaný ako podiel súčtu veku všetkých vozidiel a ich celkového počtu.

Príklad:

- rok prvej evidencie je 2009, aktuálny rok je 2019. Vek autobusu je $2019-2009 = 10$ rokov
- rok prvej evidencie je 2015, aktuálny rok je 2019. Vek autobusu je $2019-2015 = 4$ roky
- priemerný vek = $(10+4)/2 = 7$ rokov

18. Otázka:

V bode 2.3 Prílohy č. 4 Zmluvy je uvedené vonkajšie označenie vozidiel. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o stanovenie minimálnych technických parametrov predných tabúl.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ prepracuje Prílohu č. 4 Zmluvy Technicko prevádzkové štandardy



do 8 pracovných dní odo dňa zverejnenia tohto vysvetlenia. Súčasťou prepracovanej prílohy bude aj uvedenie min. technických parametrov predných tabúl.

19. Otázka:

V bode 6.2.5 Zmluvy je uvedená „Aktualizácia v dôsledku použitia Cyklobusov“, pričom v bode 6.2.5.1. je uvedené, že jednotková cena za jeden Tarifný kilometer môže byť ďalej zvýšená v prípade, ak bude Vozidlo na základe Pokynu Objednávateľa a v súlade s aktuálne platným Cestovným poriadkom povinne vybavené aj prípojným vozidlom/vozíkom na prepravu bicyklov v stave a vo výbave podľa aktuálne platných Technicko-prevádzkových štandardov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či túto požiadavku je možné splniť okrem prípojného vozidla/vozíka na prepravu bicyklov aj alternatívnym riešením prevozu bicyklov prostredníctvom “držiakov” na bicykle, ktoré budú upevnené na zadnej časti autobusu s kapacitou 6ks? Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie, počtu prípojných vozidiel/vozíkov/držiakov na prepravu bicyklov, ktorými má Dopravca disponovať.

Odpoveď:

Súčet kapacity všetkých vozíkov a cyklonosičov nebude verejný obstarávateľ určovať. Účelom tohto ustanovenia je motivovať dopravcu k rozvoju regionálnej turistiky.

Pre odstránenie nejasností a prípadných komplikácií sa verejný obstarávateľ rozhodol upraviť bod 6.2.5.1 Zmluvy nasledovne:

„Štvrtročne zaktualizovaná jednotková cena za jeden Tarifný kilometer môže byť ďalej zvýšená v prípade, ak bude Vozidlo na základe dohody Zmluvných strán a v súlade s aktuálne platným Cestovným poriadkom povinne vybavené aj prípojným vozidlom/vozíkom na prepravu bicyklov alebo cyklonosičom v stave a vo výbave podľa aktuálne platných Technicko-prevádzkových štandardov. V takomto prípade, bude jednotková cena za každý tarifný kilometer jazdy Cyklobusu navýšená o 10 %. Takto upravená jednotková cena za 1 Tarifný kilometer bude zaokrúhlená na 4 desatinné miesta. Príplatok za cyklonosič sa bude aplikovať, a to pomerne ku kapacite cyklovozíka, tj. 6/20.“

20. Otázka:

Objednávateľ uvádza v zmluvách Orava a Kysuce, v článku 5.1, ods. b) rozsah služby v tarifných kilometroch. Podľa §7 ods. 4 vyhlášky č. 124/2012 Z. z. platí, že tarifná vzdialenosť je podkladom na výpočet cestovného za prepravu cestujúcich a úhrad za prepravu batožiny, domácich zvierat a autobusových zásielok. 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.

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 dokladovanie meraní tarifných vzdialeností určeným meradlom, aby bolo zrejmé, že tieto kilometre vychádzajú zo skutočne zistenej vzdialenosti zaokrúhlenej nahor.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ určil tarifné vzdialenosti na základe digitálnych máp.

21. Otázka:

- a) V Technicko - prevádzkových štandardoch objednávateľ uvádza v časti A, písmeno I štandard zastávok. Na základe tohto Vás chceme požiadať o zoznam zastávok s veľkosťou informačnej plochy potrebnej na umiestnenie dokumentov, ktoré požadujete.

Odpoveď:

Zoznam zastávok jednoznačne vyplýva z cestovných poriadkov uvedených v prílohe č. 3 Zmluvy. Veľkosť informačnej plochy nie je v Technicko-prevádzkových štandardoch presne určená, stanovenie jej veľkosti sa ponecháva na dopravcovi. Okrem uvedeného, zoznam zastávok a ich GPS polohy sú súčasťou Geografického informačného systému ŽSK (tzv. GIS ŽSK) dostupné na: <http://gis.zask.sk/FrontController?project=giszsk>

- b) V rámci štandardu zastávok je povinnosť dopravcu vybaviť každú zastávku označníkom. Vzhľadom na skutočnosť, že podľa našich doterajších skúseností v doprave v súčasnosti nie sú všetky zastávky označené označníkom na oboch stranách komunikácie a zriaďovateľom zastávky je obvykle obec, Vás ako objednávateľa chceme požiadať o obhliadku a určenie presného miesta zastávky a spôsobu umiestnenia označníka. Bez tejto informácie nie je možná kalkulácia nákladov na osadenie označníkov v rámci požiadaviek uvedených v súťažných podkladoch. V prípade, ak objednávateľ doloží projekt označenia zastávok, kde je definované presné miesto a spôsob stavebného osadenia, budeme to chápať ako náhradu obhliadky zastávok v rámci obsluhovaného územia.

Odpoveď:

Všetky zastávky sú verejne dostupné a preto verejný obstarávateľ nebude organizovať obhliadky. Zoznam zastávok a ich GPS polohy sú súčasťou Geografického informačného systému ŽSK, ktorý je dostupný na tomto linku:

<http://gis.zask.sk/FrontController?project=giszsk>

Vzhľadom na skutočnosť, že v prílohe č. 3 sú uvedené aktuálne platné cestovné poriadky,

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



zodpovedá poloha tam uvedených zastávok dnešnému stavu. Verejný obstarávateľ nebude stanovovať na novo polohu všetkých zastávok.

22. Otázka:

- a) V zmluve v bode 6.8 v písmene a) časť i) Výkaz výkonov a v časti ii) Výkaz tržieb a iných výnosov. Na základe uvedeného Vás chceme požiadať o vzor týchto tlačív, aby sme vedeli či takéto tlačivá a údaje budeme schopní poskytovať počas trvania zmluvy, resp. či bude nutnosť implementácie súčasného programového vybavenia, ktoré bude nutné premietnuť do jednotkovej ceny.
- b) V zmluve ods. 7.8 objednávateľ žiada poskytnúť v elektronickej podobe vo formáte CSV všetky dáta o predaji cestovného v nezmenenej podobe tak, ako boli zapísané a vyčítané z odbavovacieho a predajného zariadenia. Na základe toho Vás žiadame o vzor takého zápisu, aby sme vedeli či túto požiadavku naše súčasné predajné zariadenia spĺňajú, alebo budeme musieť jednať s výrobcom o zmene softwaru (implementáciu), čo môže spôsobiť dodatočné náklady, ktoré musíme vedieť zakalkulovať do jednotkovej ceny.
- c) Zmluva bod 8.1e) poskytne Objednávateľovi všetku potrebnú súčinnosť, nevyhnutnú na zabezpečenie využitia doteraz vydaných Dopravných kariet, a to všetko najneskôr 30 dní pred začatím poskytovania Služby tak, aby Služba mohla byť začať poskytovaná riadne a čo najskôr po podpise Zmluvy. Na základe tohto bodu sa Vás chceme opýtať čo sa chápe pod pojmom doteraz vydaných Dopravných kariet a to najmä, kto je vydávateľom týchto kariet.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ nebude poskytovať vzor tlačív a výkazov, ale bude rešpektovať možnosti softvérového vybavenia dopravcu za predpokladu, že vyčítané dáta budú mať nasledujúci formát / informácie:

1. Zastávky:

- a. ID zastávky
- b. Názov obce
- c. Časť obce
- d. Bližšie miesto
- e. Okres
- f. Štát

2. Lístky

- a. Číslo vodiča
- b. Číslo strojčeka
- c. Číslo odpočtu
- d. Číslo lístka
- e. Stornovanie
- f. Dátum výdaja

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



- g. Čas výdaja
- h. Počet osôb
- i. Linka
- j. Spoj
- k. Skratka tarify
- l. ID zastávky Z
- m. ID zastávky DO
- n. Tarifné kilometre
- o. Skutočné kilometre
- p. Počet zón
- q. Zóny
- r. IDS
- s. Cena vydaného lístka
- t. Cena obyčajného lístka
- u. Mena
- v. Typ platby
- w. Platnosť od
- x. Platnosť do
- y. Dialog
- z. Ruční vstup

3. Tarify

- a. Skratka tarify
- b. Typ lístka
- c. Typ zľavy
- d. IDS
- e. Poznámka

Pojem „doteraz vydané Dopravné karty“ znamená v súlade s požiadavkami z Prílohy č.8 karty typu Mifare Classic, Mifare Desfire EV1 a Mifare Desfire EV2 a spĺňajúce normu ISO 14443 A, B.

Uvedené karty vydávajú :

- dopravné karty súčasných dopravcovia SAD Žilina a.s., ARRIVA Liorbus, a.s.,
- karty vysokých škôl, stredných škôl a základných škôl vydávajú jednotlivé školy a technicky zabezpečuje TransData, s.r.o.
- ISIC/EURO<26 karty vydáva Združenie CKM SYTS a technicky zabezpečuje TransData, s.r.o.

23. Otázka:

V súťažných podkladoch v čl. 6.2 a v Zmluve, ktorá tvorí prílohu Súťažných podkladov v čl. 6

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



bod 6.1.sa uvádza :„Objednávateľ a Doprava sa výslovne dohodli, že súčasťou ceny nie sú Poplatok za prístup (vstup) spoja prímestskej dopravy na autobusové stanice. Mimo zmeny cestovných poriadkov, ktoré sa platia v zmysle § 23, ods. 1Zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. „V čl. 6.10 Zmluvy sa uvádza „Poplatok za prístup (vstup) spoja a prímestskej dopravy na autobusové stanice a poplatok za zmenu cestovného poriadku mimo výročnej zmeny cestovných poriadkov, ktoré sa platia v zmysle § 23, ods. 1Zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, bude znášať objednávateľ”.

V zmysle § 23, ods. 1zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov sa uvádza, že "Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný odplatne na základe Zmluvy za rovnakých podmienok sprístupniť priestory a poskytnúť služby všetkým dopravcom, ktorí podľa dopravnej licencie majú v nej zastávku".

V zmysle § 11písm d) zákona je základnou povinnosťou dopravcu počas prevádzkovania pravidelnej dopravy na autobusovej linke mať uzavretú s vlastníkmi, správcami alebo nájomcami autobusových staníc, na ktorých má podľa dopravnej licencie zastávku, zmluvu o úhrade za služby súvisiace s užívaním autobusovej stanice s vymedzením podmienok užívania, ak podmienky využívania priestorov a poskytovania služieb vrátane cenníka boli zverejnené.

V prípade, ak dopravca neuzavrie túto zmluvu, v zmysle § 48 ods. 3 písmeno e) zákona sa dopúšťa iného správneho deliktu.

V zmysle Obchodného zákonníka platí, že predstavenstvo spoločnosti je povinné postupovať pri výkone svojej funkcie s odbornou starostlivosťou, t.z. striktne v súlade s platnými zákonmi Slovenskej republiky. Okrem tejto generálnej povinnosti má predstavenstvo našej spoločnosti povinnosť na požiadanie písomne poskytovať vysvetlenia akcionárom spoločnosti, pričom platí, že jedným z akcionárov našej spoločnosti v rozsahu 40% je štát - MH Manažment, a.s., ktorý má zvýšenú ingerenciu aj v tejto oblasti. Vzhľadom na tieto skutočnosti Vás žiadame o vysvetlenie a popísanie legálnych postupov v nasledovných otázkach:

Akým legálnym spôsobom Objednávateľ prevezme na seba záväzok znášania poplatkov za prístup (vstup) spoja prímestskej dopravy na autobusové stanice, keď nemá štatút Dopravcu? Akým legálnym spôsobom sa môže Dopravca, ktorý má vydané dopravné licencie a schválený cestovný poriadok a má na autobusovej stanici zriadenú zastávku, vyhnúť povinnosti uzatvoriť zmluvu s vlastníkom, správcou, alebo nájomcom autobusovej stanice a to tak, aby neporušil zákonom uloženú povinnosť túto zmluvu uzatvoriť (§ 11písm. d) zákona) a tým nebol donútený spáchať iný správny delikt ? Akým spôsobom bude riešený regres v prípade sankčného postihu Dopravcu v zmysle § 48 ods. 3 písmeno e) zákona?

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ odpovedal na položenú otázku úpravou predmetného zmluvného bodu tak, ako je uvedené v úvode tohto vysvetlenia.

24. Otázka:

Pre spracovanie návrhu jednotkovej ceny za 1 (jeden) Tarifný kilometer v zmysle čl. 6.1. a pre stanovenie efektívnosti prevádzky, východiskového počtu vozidiel a počtu vodičov je dôležité spracovať obehy vozidiel. V zmysle čl. 5.1, ods. c) Zmluvy 11Kysuce" sa Dopravca zaväzuje, že

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



bude poskytovať službu „Veľkými autobusmi“ v počte minimálne 8 (osem) kusov.
Žiadame uviesť, ktoré spoje budú prevádzkované Veľkými autobusmi podľa cestovných poriadkov, ktoré tvoria prílohu č. 3 Zmluvy?

Odpoveď:

Vzhľadom na skutočnosť, že veľkosť úhrady nezávisí od veľkostnej kategórie autobusu, považuje verejný obstarávateľ za odôvodnené ponechať si možnosť rozhodovať o potrebe nasadenia Veľkých autobusov na základe aktuálnych potrieb dopravnej obslužnosti regiónu.

Verejný obstarávateľ v kontexte tejto otázky dáva do pozornosti aj odpoveď k otázke č. 13 tohto vysvetlenia.

25. Otázka:

V čl. 9.9. Zmluvy Kysuce / Orava je uvedené, že Odbavovacie zariadenie Dopravcu musí mať dostatočnú pamäťovú kapacitu pre Tarifu, musí zvládať zápis dát priamo do pamäte DK, musí generovať a komunikovať potrebné dáta podľa požiadaviek Clearingového centra Integrátora, musí dokázať pracovať s jednotlivými vstupnými dátami podporujúcimi túto tarifu, ktorá je súčasťou dát z Clearingového centra Integrátora. Splnenie tejto požiadavky môže u Dopravcu viesť k nutnosti zmeniť celý odbavovací systém. Žiadame o vysvetlenie, či uhradí v takomto prípade Objednávateľ dopravcovi takéto investície ?

Odpoveď:

Prípadné investície si dopravca má zakalkulovať do východiskovej jednotkovej ceny za 1 tkm a túto cenu verejný obstarávateľ bude v zmysle zmluvy uhrádzať.

26. Otázka:

V časti A 1.2 Technicko prevádzkových štandardov je uvedené, že v rámci Požiadaviek na internet a) je uvedené 12GB dát na jeden autobus s možnosťou zdieľania medzi rôznymi autobusmi v rámci kontraktu. Za aké obdobie objednávate ľ požaduje objem dát 12 GB na jeden autobus ?

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ v rámci úpravy Technicko - prevádzkových štandardov vypúšťa požiadavku na dáta v autobuse.

27. Otázka:

V časti A 5.1 Technicko prevádzkových štandardov sa za odjazd včas považuje odjazd s povolenou odchýlkou oproti cestovnému poriadku O až + 59 sekúnd v prípade východiskovej zastávky a v rozmedzí o až +179 sekúnd v prípade nácestnej zastávky. Keďže v cestovnom poriadku sa odchody zo zastávok uvádzajú s presnosťou na minúty, žiadame vysvetliť, ako bude vyhodnocované sledovanie odchýlok s presnosťou na sekundy? Čas uvedený v cestovnom poriadku je v tvare hh:min. Bude sa posudzovať -hhmin :OO, alebo hhmin:59 ?



Odpoveď:

Za presný čas odchodu zo zastávky sa bude považovať čas, stanovený cestovným poriadkom v spresnenom tvare hh:min:00.

28. Otázka:

Na základe Článku 5 ods. 5.1 písmena a) je možné, že v prípade ak nedôjde k podpisu zmluvy do 31.8.2019 (vrátane) dopravca začne poskytovať služby do 4 mesiacov od následnej účinnosti zmluvy. Žiadame o vysvetlenie, ako sa bude postupovať voči nákladom na odpisy vozidiel, ktoré pri predložení cenovej ponuky v súťaži musíme nastaviť podľa reálnych rokov výroby voči maximálnemu a priemernému veku vozidiel. V prípade ak sa posunie dátum začatia poskytovania služieb voči pôvodnému dátumu { 30.11.2019 }, nastane situácia, že dopravca nemusí v rámci svojich plánovaných nákladov vedieť dodržať priemerný a maximálny vek, prípadne mu vznikne nepredpokladané výrazné zvýšenie nákladov z dôvodov nutnosti neplánovaného nákupu vozidiel. Ako túto situáciu a tieto neplánované náklady obstarávateľ premietne do úpravy jednotkovej ceny za 1km ?

Odpoveď:

Neplánované náklady popísané v otázke verejný obstarávateľ neplánuje premietť do úpravy zmluvnej ceny za 1 tarifný kilometer. Keďže táto skutočnosť je zrejماً zo Zmluvy, verejný obstarávateľ očakáva, že uchádzači to zohľadnia vo svojej ponuke. Majú teda kalkulovať náklady na takú flotilu autobusov, ktorá aj v prípade neskoršieho podpisu zmluvy bude spĺňať v zmluve uvedené požiadavky na priemerný i maximálny vek autobusov. Ak by teda uchádzač počítal s flotilou, ktorej veková štruktúra je na hrane zmluvných požiadaviek a už pri posune začiatku plnenia zmluvy o niekoľko mesiacov nebude spĺňať požiadavky na vek vozidiel až do konca zmluvnej lehoty, mal by takýto uchádzač už v ponuke kalkulovať aj s nákladmi na zabezpečenie omladenia flotily v prípade, že k posunu plnenia zmluvy dôjde.

29. Otázka:

Na základe žiadosti o nápravu verejný obstarávateľ upravil pojem Predpokladaný východiskový počet vodičov prepočítaný na celé úväzky a to nasledovne:

Výpočet priemerného evidenčného počtu vodičov prepočítaného na plne zamestnaných {na 1des. m.) ako: súčet priemerného evidenčného počtu vodičov zamestnaných na plný pracovný čas a prepočítaného priemerného evidenčného počtu vodičov zamestnaných na iný ako plný pracovný čas.

V danej súvislosti žiadame o vysvetlenie čo sa chápe ako priemerný evidenčný počet vodičov? Zároveň verejný obstarávateľ uviedol, že pracovný pomer na iný ako plný pracovný čas je pracovným pomerom na kratší pracovný čas v zmysle §49 Zákonníka práce.

Nakoľko § 49 ZP pojednáva o kratšom pracovnom čase, pričom sa ním chápe kratší pracovný čas ako je ustanovený týždenný pracovný čas (§ 85 ZP) a pre pracovný čas v doprave platí ako lex specialis osobitný právny predpis, v tejto súvislosti žiadame o vysvetlenie, čo verejný obstarávateľ

Identifikácia verejného obstarávateľa

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48, 011 09 Žilina
IČO: 378 084 27

Kontaktná osoba:

Mgr. Marcela Turčanová
+421 908 225 248

Elektronická komunikácia dostupná na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/2243/summary>



chápe pod pojmom plný pracovný čas vodičov? Ako bude porovnávať a vyhodnocovať údaje o počte vodičov v prípade, ak budú mať uchádzači stanovený rôzny „plný pracovný čas“, čo má z titulu priamej úmery vzťah na prepočet vodičov?

Odpoveď:

Vzhľadom na úpravu rozhodovacieho kritériá a vypustenie tohto pojmu v dokumente Príloha č. 2 Zmluvy *Ponuka uchádzača* je otázka irelevantná.

S úctou

v. r.

.....
JUDr. Elena Sivová
riaditeľka odboru verejného obstarávania,
investícií a nakladania s majetkom