



Všetkým záujemcom

V Žiline, dňa 28. 3. 2019

VEC

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

Verejný obstarávateľ týmto oznamuje všetkým Záujemcom, že vysvetľuje súťažné podklady, vybrané ustanovenia Zmluvy a jej príloh zverejnené 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.

Vysvetlenia zverejnených podkladov na základe doručených otázok:

1. 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 dovoľujeme požiadať verejného obstarávateľa, aby presne zadefinoval pri aktualizácii ktorej časti ceny za jeden tarifný kilometer sa započítajú náklady vzniknuté v zmysle Výhľadových technických a prevádzkových štandardov pre IDS ŽK časť B prílohy č. 4 TPŠ ŽSK a prílohy č. 8 - Popis dátovej komunikácie. (Zvýšené nároky na zabezpečenie TPŠ časť B prílohy č. 4 pri zapojení sa do IDS ŽK.)

Odpoveď:

Náklady vzniknuté, resp. v súvisiace so splnením Výhľadových technických a prevádzkových štandardov pre IDS ŽK časť B prílohy č. 4 TPŠ ŽSK a prílohy č. 8 - Popis dátovej komunikácie si má Dopravca započítať už do ponukovej ceny predkladanej v súťaži.

V súlade so zmluvnými pravidlami na aktualizáciu časti ceny nebudú pri aktualizácii započítavané ďalšie náklady na zabezpečenie TPŠ časť B.

2. Otázka:

V bode 6.2.1. Zmluvy je uvedená „Aktualizácia časti ceny za PHM“. Cenová ponuka bude vypracovaná na základe súčasných cien PHM, ale služba bude zabezpečená od 30.11.2019. Vzorec CCPHM však nerieši možné zmeny ceny PHM od zadania cenovej ponuky do termínu začatia prevádzky podľa novej zmluvy, na základe čoho žiadame o vysvetlenie tejto skutočnosti.



Odpoveď:

Verejný obstarávateľ nerozumie, z čoho by malo vyplývať údajné neriešenie možných zmien ceny PHM od predloženia cenovej ponuky do termínu začatia prevádzky. Z článku 6.2.1 Zmluvy jednoznačne vyplýva, že vzorec CC_{PHMU} rieši zmeny ceny PHM v porovnaní so štvrt'rokom, ktorý predchádzal predloženiu ponuky dopravcu v procese verejného obstarávania. Keďže od predloženia cenovej ponuky do začatia plnenia služby sa nerealizujú žiadne tarifné kilometre a neprebehne žiadne zúčtovanie, je zrejmé, že na praktické uplatnenie valorizácie nebude dôvod. To ale v žiadnom prípade neznamená, že by sa tým posúvalo východiskové obdobie.

Valorizácia sa uplatní pri zúčtovaní, prvýkrát po skončení kalendárneho štvrt'roka (aj neúplného), v ktorom sa začne poskytovanie služby v zmysle Zmluvy. Mechanizmus valorizácie v článku 6 Zmluvy pritom zohľadní zmenu cien PHM nie od termínu začatia poskytovania služby, ale v porovnaní s obdobím pred predkladaním ponúk. Časť ceny za PHM sa bude valorizovať vždy pomerom priemernej spotrebiteľskej ceny motorovej nafty za štvrt'rok, ktorý bude predmetom zúčtovania, k priemernej cene za 1. štvrt'rok 2019 (ak lehota na predkladanie ponúk uplynie v apríli, teda v druhom štvrt'roku 2019).

3. Otázka:

V bode 6.2.4.4. Zmluvy je uvedený vzorec, ktorý sa použije v prípade, že za ukončený štvrt'rok zvýšenie alebo zníženie priemerného ročného nábehu vozidiel dosiahne najvyššie 3 % oproti Východiskovému ročnému nábehu vozidiel v bode 6.1 Zmluvy. V rámci predchádzajúcej žiadosti o vysvetlenie sme sa pýtali, či vzorec $CC_{ooFNU} = CC_{ooFNO}$ je správny aj v prípade, že táto situácia nastane napr. v druhom roku plnenia, t. j., či CC_{ooFNU} by sa nemalo rovnať cene za predchádzajúci štvrt'rok a nie cene podľa ponuky Dopravcu, keďže cena vychádzajúca z ponuky Dopravcu, nie je valorizovaná o uplynulé obdobie do druhého roku plnenia. Verejný obstarávateľ v odpovedi uviedol, že vzorec je správny. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, čo v prípade zníženia rozsahu poskytovaných služieb napr. o 5 %, pričom v zmysle platného zákona o cestnej doprave nie je možné znížiť nábeh vozidiel tiež o 5 %. Taktiež si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či CC_{ooFNU} rieši obnovu autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia, ktorá môže mať priamy vplyv na cenu z dôvodu odpisov.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ nevie o žiadnom ustanovení zákona o cestnej doprave, ktoré by znemožňovalo znížiť nábeh vozidiel o 5 %. Ak sa otázkou myslí príklad, keď by sa znížil rozsah poskytovaných služieb o 5 %, ale priemerný nábeh vozidiel iba o 4 %, hodnoty CC_{ooFNU} a CC_{CPUU} by to zvýšilo o 1,05 %. Vzorce v článku 6.2.4.3 Zmluvy umožňujú záujemcom spočítať si vplyv pre ľubovoľné scenáre samostatne, bez žiadostí o vysvetlenie.

Mechanizmus valorizácie nerieši prípadnú obnovu autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia. Verejný obstarávateľ nepovažuje náklady na zabezpečenie flotily autobusov za ťažko predvídateľné, ale naopak za dobre predvídateľné a manažovateľné dopravcami už v čase



predkladania ponúk. Závisí od jednotlivých dopravcov, či už k termínu začatia poskytovania služby budú disponovať flotilou spĺňajúcou požiadavky Zmluvy na celé obdobie plnenia zmluvy, alebo začnú s flotilou, ktorej časť (známu už v čase predkladania ponuky) bude nutné v priebehu plnenia zmluvy obnoviť. Primerané náklady na zabezpečenie flotily na celé obdobie plnenia Zmluvy si má každý dopravca zahrnúť už do Ponuky uchádzača.

4. 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. V rámci predchádzajúcej žiadosti o vysvetlenie sme sa pýtali, na základe akých parametrov bude verejný obstarávateľ rozhodovať o nasadzovaní minimálne 35 Veľkých autobusov a požadovali sme 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. Verejný obstarávateľ na tieto otázky odpovedal. Týmto si dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či sa upraví časť ceny CCooFNU v prípade, keď dopravca bude musieť na základe pokynov objednávateľa zvýšiť minimálny počet veľkých autobusov.

Odpoveď:

Spoje, kde je potrebné použiť Veľký autobus, určí Objednávateľ tak, aby za všetkých okolností stačil na ich obsluhu ten počet Veľkých autobusov, ktorý Objednávateľ určil v bode 5.13 Zmluvy ako minimálny, pri zachovaní prevádzkovej zálohy Veľkých autobusov určenej bodom 7.13 Zmluvy. Keďže Objednávateľ stanovil v zadaní minimálny počet Veľkých autobusov, pričom ponechal zvýšenie ich počtu nad takto stanovenú úroveň na slobodnom uvážení Dopravcu, nepovažuje za možné požadovať od Dopravcu, aby disponoval väčším počtom Veľkých autobusov, než koľko ich minimálne požadoval svojim zadaním. Nie je teda možné, aby Dopravca bol akokoľvek nútený zvýšiť počet Veľkých autobusov nad ich minimálny počet daný bodom 5.13 Zmluvy.

5. Otázka:

V bode 5.1.b) Zmluvy je uvedené, že Východiskový rozsah Služby je daný Cestovnými poriadkami. Týmto si dovoľujeme požiadať o jednoznačné upresnenie východiskového rozsahu kilometrov, či dopravca má brať 5.880 000 kilometrov alebo kilometre podľa priložených CP, keďže sa jedná o významný rozdiel medzi podkladmi.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že Východiskový rozsah kilometrov pre oblasť je 5 880 000 tarifných kilometrov. S cieľom odstrániť nejasnosť tejto informácie bude upravené znenie príslušného textu v Zmluve (bod 5.1 písm. b) návrhov Zmlúv) tak, aby táto informácia bola



jednoznačná. Vzhľadom k tomu, že napriek viacerým vysvetleniam verejného obstarávateľa sa javí veta v bode 5.1 písm. b) návrhov Zmlúv o tom, že "Východiskový rozsah Služby je daný Cestovnými poriadkami, ktoré tvoria Prílohu č. 3 Zmluvy" zmätočná, verejný obstarávateľ sa rozhodol túto vetu z návrhov Zmlúv vypustiť.

Verejný obstarávateľ pri určovaní východiskového rozsahu kilometrov starostlivo analyzoval doterajšie zabezpečovanie dopravných služieb na území ŽSK. Výsledkom týchto analýz bolo zistenie, že sa opakuje situácia / rozdiel medzi teoretickým počtom plánovaných tarifných km podľa cestovných poriadkov a skutočným počtom tarifných km na konci roka. Ide o štatistický jav, ktorý je spôsobený dynamickým vývojom dopravných požiadaviek na dopravné výkony počas každého roka.

Keďže uvedený rozdiel medzi teoretickým počtom tarifných kilometrov podľa cestovných poriadkov a východiskovým rozsahom tarifných kilometrov bol verejnému obstarávateľovi známy, zvolil primerane zníženu hodnotu východiskového rozsahu kilometrov tak, aby zabezpečil čo najspravodlivejšiu úhradu nákladov, ktoré vznikajú dopravcovi. Dopravca musí byť kapacitne a teda aj nákladovo (vozidlá, vodiči,...) pripravený zabezpečovať teoretický výkon podľa cestovných poriadkov, ale zároveň podľa skúsenosti z minulých rokov zrealizuje mierne nižší dopravný výkon.

Verejný obstarávateľ dáva do pozornosti, že akceptovaním požiadavky na úpravu Východiskového rozsahu kilometrov na mierne vyššie teoretické hodnoty podľa cestovných poriadkov, by došlo k zníženiu vypočítanej základnej jednotkovej ceny za tarifný kilometer a takýto krok by automaticky viedol k výpočtu nespravodlivej nižšej základnej jednotkovej ceny a bol by v neprospech Dopravcu.

Verejný obstarávateľ považoval za korektnejšie nastaviť podmienky tak, aby Dopravcovia pri výpočte ponukovej ceny za tarifný kilometer určili celkové ročné náklady na výkon podľa tých istých cestovných poriadkov a delili ich pre všetkých rovnakým Východiskovým rozsahom kilometrov. Takto vypočítaná cena zabezpečí spravodlivú úhradu skutočných nákladov Dopravcu podľa skutočne realizovaných dopravných výkonov v súlade s ustanoveniami Článku č. 6 Zmluvy pri použití spravodlivej ceny za tarifný kilometer.

6. Otázka:

V bode 7.1.f) Zmluvy je uvedené, že vek žiadneho používaného vozidla nesmie presiahnuť 14 rokov. V predchádzajúcej žiadosti o vysvetlenie sme požadovali uvedenie metodiky výpočtu veku používaného vozidla a o vysvetlenie, čo sa považuje za vek vozidla presahujúci 14 rokov, na základe čoho verejný obstarávateľ uviedol, že v záujme znižovania nákladov a podpory hospodárskej súťaže znižuje max. vek vozidla uvedený v bode 7.1. f) Zmluvy na max. 16 rokov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, o koľko rokov sa posunie priemerný vek vozidiel, keď sa posunula maximálna hranica veku vozidla zo 14 rokov na 16 rokov.

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>



Odpoveď:

Priemerný vek vozidiel sa nemení, pretože primerane zohľadňuje požiadavky na štruktúru vozidlového parku Dopravcu.

7. Otázka:

Verejný obstarávateľ v odpovedi na jednu z otázok položených v rámci vysvetľovania uviedol, že určil tarifné vzdialenosti na základe digitálnych máp. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, ako sa bude realizovať náprava v prípade rozdielu výpočtu tarifných vzdialeností podľa prílohy č. 3 - Zoznam autobusových liniek a ich cestovných poriadkov a podľa merania na základe digitálnych máp.

Odpoveď:

Zmluva v Článku 6.4 umožňuje Dopravcovi požiadať o premeranie vzniknutých nezrovnalostí do 15 dní od okamihu, keď ich Dopravca zistil. Na základe spoločného preverenia vzdialenosti s využitím digitálnych máp je verejný obstarávateľ povinný tieto overené nezrovnalosti odstrániť.

8. Otázka:

Verejný obstarávateľ v odpovedi na jednu z otázok položených v rámci vysvetľovania uviedol, že určil tarifné vzdialenosti na základe digitálnych máp. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o predloženie výpočtu, nakoľko príloha č. 3 nekorešponduje so skutočnosťou, z dôvodu novovybudovaných cestných úsekov a obchvatov (kruhové objazdy v Námestove).

Odpoveď:

Vzhľadom na to, že celá dopravná sieť na území verejného obstarávateľa obsahuje cca 5000 medzizastávkových úsekov, z ktorých sa vypočítavajú tarifné vzdialenosti, verejný obstarávateľ v Zmluve v článku 6.4 pripravil mechanizmus umožňujúci Dopravcovi požiadať o premeranie zistených nezrovnalostí do 15 dní od okamihu, keď ich Dopravca zistil. Na základe spoločného preverenia vzdialenosti s využitím digitálnych máp je verejný obstarávateľ povinný tieto overené nezrovnalosti bez zbytočného odkladu odstrániť.

Ako už bolo v prechádzajúcich vysvetleniach uvedené, digitálne mapy sú verejne dostupné na tam uvedených linkoch.

9. Otázka:

Verejný obstarávateľ prostredníctvom vybavenia žiadosti o nápravu upravil prílohu č. 7 Zmluvy - Sadzobník zmluvných pokút za porušenie Technických a prevádzkových štandardov. Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o zavedenie tolerancie z dôvodu nemožnosti, nakoľko testovacou prevádzkou dopravca nevie preukázať splnenie požiadaviek v zmysle bodu 8. ods.2 písm. b.) na 100% (pokrytie GPRS signálom a členitosť terénu, kde sa majú poskytovať služby). Taktiež si Vás dovoľujeme požiadať o presné definovanie pravidiel rozúčtovania nákladov, ktoré sú



spoločné z pohľadu zabezpečovania služieb pre prímestskú dopravu a pre mestskú dopravu, ktorú vykonáva dopravca, za účelom vedenia úplnej a prehľadnej evidencie a tiež o prehodnotenie zmluvnej pokuty v bode č. 12.4. Zmluvy, nakoľko sankcia je vo výške obstarávacej ceny autobusu.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ akceptoval pripomienku vo veci nemožnosti online sledovať polohu a stav všetkých vozidiel, ako aj zasielať dáta o predaji a odbavení a upravil v Technicko-prevádzkových štandardoch v časti A. bod 3 a v časti B. bod 2.4. i) tak, že táto povinnosť platí len v oblastiach, pokrytých mobilným signálom.

Vo vzťahu k rozúčtovaniu nákladov, ktoré sú spoločné z pohľadu zabezpečovania služieb prímestskej autobusovej dopravy a mestskej hromadnej dopravy, prípadne ďalších komerčných činností dopravcu, verejný obstarávateľ uvádza, že tieto spoločné náklady je dopravca povinný rozdeliť v pomere k ich podielu na celkových dopravných službách alebo iných komerčných činnostiach poskytovaných zo strany dopravcu, tak aby dopravca vykazoval len taký podiel, ktorý zodpovedá výkonom realizovaným v rámci prímestskej autobusovej dopravy.

Vo vzťahu k žiadosti o prehodnotenie zmluvnej pokuty v bode 12.4 návrhov Zmlúv verejný obstarávateľ uvádza, že sankcia za nedodržanie priemerného veku vozidiel alebo maximálneho veku vozidla bola zvolená práve v takej výške, aby dostatočne odrádzala dopravcu porušovať bod 7.1 písm. f) návrhov Zmlúv a naopak, aby dopravcu motivovala k tomu, aby namiesto porušenia zmluvy preferoval obstaranie vozidla, ktoré spĺňa zmluvné podmienky kladené na vozidlový park. Verejný obstarávateľ je presvedčený, že požiadavky na vek vozidiel sú nastavené tak, že nie je možné z hľadiska bezpečnosti cestujúcich tolerovať nasadzovanie ešte starších vozidiel.

10. Otázka:

V odpovedi na otázku č. 17 Oznamenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo sa uvádza, že priemerný vek vozidiel je vypočítaný ako podiel súčinu veku všetkých vozidiel a ich celkového počtu. Z uvedeného vysvetlenia a ani zo vzorového príkladu (ktorý je spočítaný len na vzorke autobusov) nie je jasné, či uchádzač pri výpočte priemerného veku vozidlového parku používa jednoduchý aritmetický priemer, alebo vážený aritmetický priemer. Pre stanovenie jednoznačnej metodiky žiadame vysvetliť, aký druh výpočtu aritmetického priemeru má uchádzač použiť pri výpočte?

Odpoveď:

Pri výpočte sa aplikuje jednoduchý aritmetický priemer.

Verejný obstarávateľ upozorňuje, že aj jednoduchý priemer sa vypočíta ako podiel **súčtu** veku vozidiel a ich počtu a nie podiel **súčinu** veku vozidiel a ich počtu, ako je uvedené vo otázke.



11. Otázka:

V odpovedi na otázku č. 24 Oznámenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo sa uvádza, že veľkosť úhrady nezávisí od veľkostnej kategórie autobusu a verejný obstarávateľ považuje za odôvodnené ponechať si možnosť rozhodovať o potrebe nasadenia Veľkých autobusov na základe aktuálnych potrieb dopravnej obslužnosti regiónu. Keďže veľkosť úhrady na rozdiel od názoru obstarávateľa priamo súvisí s veľkosťou nákladov a tým aj úhrady (spotreba APH, náklady na opravy...), je rozdiel, či vozidlo vykonáva prepravy v režime 1-5 alebo 1-7, len v dopravnej špičke, resp. aj v dopravnom sedle.

Pre potreby stanovenia jednotkovej ceny, posúdenia tvorby obehov vozidiel požadujeme uviesť, ktoré spoje budú prevádzkované Veľkými autobusmi podľa cestovných poriadkov, ktoré tvoria prílohu čl. 3 Zmluvy.

Odpoveď:

V záujme zachovania možnosti reagovať na zmeny dopravných potrieb a vývoj vyťažnosti jednotlivých spojov si verejný obstarávateľ nemôže obmedziť potrebnú flexibilitu pevným stanovením všetkých spojov, ktoré majú byť prevádzkované Veľkými autobusmi. Pre zmenšenie neistoty/ rizika pre dopravcov vo veci predpokladov stanovenia jednotkovej ceny verejný obstarávateľ uvádza, že nasadenie Veľkých autobusov bude vyžadovať prevažne na spoje na linkách s vyšším ako priemerným denným kilometrickým nábehom vozidiel v pracovných dňoch (1-5), na druhej strane mimo pracovných dní bude ich využívanie zriedkavé. Je teda predpoklad, že priemerný ročný nábeh Veľkých autobusov sa nebude významne líšiť od priemeru za celú flotilu.

12. Otázka:

Na základe odpovede č. 28 Oznámenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo Vás žiadame o vysvetlenie a určenie o maximálnej dobe posunu začiatku plnenia zmluvy v mesiacoch, ak má uchádzač v rámci predloženej cenovej ponuky počítat s kalkulovaním aj nákladov na zabezpečenie omladenia flotily v prípade, že k posunu plnenia zmluvy dôjde. Stanovenie termínu je nevyhnutné pre určenie potreby obnovy vozidlového parku počas plnenia zmluvy, keďže časť ceny za odpisy sa počas trvania zmluvy nevalorizuje.

Odpoveď:

Vzhľadom na dĺžku viazanosti ponúk, ktorá je stanovená v Súťažných podkladoch a v Oznámení o vyhlásení verejného obstarávania, uchádzač si má byť vedomý toho, že kedykoľvek bude zmluva počas viazanosti ponuky podpísaná, uchádzač je v zmysle tohto záväzku povinný za predloženú a prijatú cenovú ponuku poskytovať služby v zmysle uzatvorenej zmluvy a podľa podmienok v nej stanovených.



13. Otázka:

V odpovedi na otázku č. 22 Oznamenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo je v časti c) uvedené v zmysle Zmluvy bod 8.1 e) uchádzač poskytne všetku potrebnú súčinnosť nevyhnutnú na zabezpečenie využitia doteraz platných kariet a to najneskôr 30 dní pred začatím poskytnutia služby.

Žiadame o vysvetlenie, ako má postupovať uchádzač ktorý:

- a) nie je členom TransCard, ale používa kompatibilný vybavovací systém, ale technicky do 30 dní nie je schopný zapojiť sa do systému TransCard, nakoľko sa okrem technického problému jedná aj o obchodný a zmluvný problém,
- b) nepoužíva kompatibilný vybavovací systém - je to obchodný, zmluvný a technický problém.

Odpoveď:

V súlade s bežnou obchodnou praxou verejný obstarávateľ odporúča dopravcom predpokladať si potrebné technické riešenia nevyhnutné k plneniu povinnosti zo Zmluvy s potenciálnymi dodávateľmi požadovaných vybavovacích softvérov, a v prípade potreby môže uzavrieť napríklad zmluvy o budúcich zmluvách, kde bude mať zabezpečenú potrebnú súčinnosť svojich dodávateľov. Verejný obstarávateľ dáva do pozornosti dopravcom, že od podpisu zmluvy do termínu preukázania splnenia spomínanej súčinnosti uplynú 3 mesiace, nie 30 dní. Táto doba spolu s vopred známymi povinnosťami v kombinácii s možnosťou predzmluvne zabezpečiť ich riešenie je dostatočne dlhá na splnenie záväzku vyplývajúceho zo Zmluvy.

14. Otázka:

V odpovedi na otázku č. 22 Oznamenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo sa uvádza, že verejný obstarávateľ bude rešpektovať možnosti softvérového vybavenia dopravcu za predpokladu, že vypočítané dáta budú mať určený formát informácie.

Na základe uvedeného Vás žiadame o vysvetlenie k jednotlivým bodom formátu:

- a) 1. a ID Zastávky - aký číselník bude akceptovať obstarávateľ?
- b) 2. a Číslo vodiča - akceptuje VO interný (aktuálny) číselník čísel vodiča dopravcu ?
- c) 3. h Počet osôb - chápeme správne, že táto položka nadobúda hodnotu, „1“ pre cestovný lístok pre 1 osobu hodnotu „N“ pre hromadný lístok pre „N“ osôb a hodnotu „0“ pre batožinový lístok?
- d) 2. k Strata tarify - akceptuje VO interné (aktuálne) skratky tarify, ktoré používa dopravca ?
- e) 2. p Počet zón - akú hodnotu má mať uvedená položka, ak sa zóny nepoužívajú ?
- f) 2. g Zóny - akú hodnotu má mať uvedená položka v súčasnosti, ak sa zóny nepoužívajú ?



- g) 2. r IDS - akú hodnotu má mať uvedená položka v prípade cestovného lístku v tarife „IDS“ a v prípade cestovného lístka taríf mimo „IDS“ ?
- h) 2. x Platnosť do - chápeme správne, že táto položka sa vyplňa len pre cestovné lístky s časovou platnosťou a pre cestovné lístky kilometrickej tarify sa vyplňa hodnota „0“ ?
- i) 2. y Dialóg - čo má byť obsahom tejto položky ?
- j) 2. z Ruční vstup - prečo je názov položky v českom jazyku ? Čo bolo predlohou pre túto položku, aká zadávacia dokumentácia z ČR ? Čo má byť obsahom tejto položky ?

Žiadame o vysvetlenie, či nový úspešný uchádzač verejného obstarávania musí akceptovať dopravné karty súčasných dopravcov (eminentov kariet).

Odpoveď:

K jednotlivým bodom formátu pokiaľ dopravca disponuje exportom dát v uvedenej štruktúre dátových polí, verejný obstarávateľ je pripravený akceptovať ich obsah v tvare, aké má dopravca k dispozícii.

Doprovca má záväzok akceptovať všetky aktuálne používané dopravné karty v súťažených oblastiach, nielen karty súčasných dopravcov. Tento záväzok je uvedený v Zmluve v článkoch 8.1e) a 9.8.

15. Otázka:

V odpovedi na otázku č. 27 Oznámenia o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh II. kolo sa uvádza, že za presný čas odchodu zo zastávky sa bude považovať čas stanovený cestovným poriadkom v tvare hh:min:00.

Žiadame o vysvetlenie, ak sa má dodržiavanie CP sledovať s presnosťou na sekundy, akou udalosťou je definovaný „odchod zo zastávky“.

Odpoveď:

Odchod zo zastávky nastane zmenou stavu vozidla z pokoja do pohybu.

16. Otázka:

Verejný obstarávateľ uvádza, že pojem „doteraz vydané Dopravné karty“ znamená v súlade s požiadavkou z Prílohy č. 8 karty typu Mifare Classic, Mifare Destire EV1 a Mifare Destire EV2 a spĺňajúce normu ISO 14443A,B.

Žiadame o vysvetlenie, či verejný obstarávateľ pripúšťa a plánuje v ďalšom aj používanie bezpečnostne neprijateľných typov kariet, za používanie ktorých stoja straty a krádeže podvodníkov zo strany VOD?

Aký typ minimálnej a aký typ maximálnej úrovne bezpečnosti a bezpečnostných štandardov sa požaduje pri dopravných kartách a pri dátach, ktoré sa pri práci s kartou generujú ?



Odpoveď:

Za bezpečnosť spracovania elektronických transakcií nesie už aj dnes plnú zodpovednosť prevádzkovateľ odstavovacieho systému, a to je Dopravca. Verejný obstarávateľ aj v súčasnosti plne rešpektuje túto zodpovednosť a očakáva, že v prípade zistenia bezpečnostného rizika hociktorého článku odstavovacieho systému Dopravca bezodkladne zabezpečí odstránenie tohto rizika. Z tohto dôvodu považuje aj aktuálne používané Dopravné karty za bezpečné. Samozrejme, so zreteľom na rýchly vývoj v tejto oblasti, je verejný obstarávateľ pripravený spolupracovať pri realizácii krokov zabezpečujúcich potrebnú mieru bezpečnosti aj počas platnosti Zmluvy.

17. Otázka:

V TPŠ pre ŽSK v časti A zverejnených 22.3.2019 sa v časti 2.3. Vonkajšie označenie vozidiel uvádza, že štandardom je uvedenie trojčíslia stanoveného čísla linky.

Žiadame Vás o vysvetlenie, čo je chápané pod trojčíslím stanoveného čísla linky.

Odpoveď:

Pod trojčíslím stanoveného čísla linky sa rozumie trojčiferné označenie konkrétnej linky číselným symbolom; toto označenie u každej linky stanoví verejný obstarávateľ.

18. Otázka:

V Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh III. kolo sa uvádza v odpovedi na otázku č. 26, že predmetom kalkulácie úhrady sú iba tarifné kilometre, teda len kilometre realizované na základe platného cestovného poriadku, nie návozové kilometre, vzdialenosti absolvované v súčinnosti s vozidlami a iné kilometre realizované bez cestujúcich. Účelná organizácia technologických kilometrov je internou záležitosťou dopravcu.

Máme za to, že v súlade so Smernicou EU a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službe vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave má dopravca nárok na úhradu všetkých nákladov vynaložených v súvislosti so záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

Žiadame o vysvetlenie, aký rozsah kilometrických výkonov v % akceptuje VO/objednávateľ pre účelnú organizáciu technologický jász.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ odporúča dopravcovi starostlivo zakalkulovať všetky náklady potrebné na realizáciu dopravných výkonov do jednotkovej ceny za tarifný kilometer, a to aj návozové a iné obslužné kilometre, v súlade s internými potrebami dopravcu. Verejný obstarávateľ ponecháva dopravcovi možnosť započítať si ich všetky.



19. Otázka:

V Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh III. kolo v odpovedi na otázku č. 1 Vás žiadame o vysvetlenie Akým spôsobom sa bude vykonávať registrácia u vozidiel, ktoré nemajú Osvedčenie o evidencii - Časť II.

Akým spôsobom sa bude preukazovať, že vozidlo je vybavené klimatizáciou pri klimatizácii, ktorá bola dodaná priamo ako výbava vozidla? V tomto prípade neexistuje doklad o montáži príslušného druhu výbavy a tiež neexistuje doklad výrobcu zariadenia o parametroch.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ nerozumie položenej otázke, pretože podľa jeho vedomostí každý autobus podlieha prihláseniu do evidencie vozidiel a musí mať teda vydané Osvedčenie o evidencii časť II. V prípade, ak z objektívnych dôvodov nezavinených dopravcom určité autobusy nebudú mať Osvedčenie o evidencii časť II., dopravca predloží iný, ekvivalentný doklad o vozidle, z ktorého bude možné objektívne posúdiť splnenie požadovaných parametrov a vyčítať potrebné údaje.

V prípade vozidiel vybavených klimatizáciou priamo z výroby svedčí o tomto fakte sprievodná dokumentácia vozidla. Ak v tejto dokumentácii nie sú uvedené parametre klimatizácie, preverí sa funkčnosť klimatizácie praktickou skúškou / ukážkou.

20. Otázka:

V Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh III. kolo žiadame o vysvetlenie k odpovedi na otázku č.18, kde uvádzate, že každý dopravca prevádzkuje eshop vo vlastnej réžii.

Čo obstarávateľ chápe pod pojmom vo vlastnej réžii. Môže dopravca tieto náklady kalkulovať do jednotkovej ceny podľa prílohy č.2?

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ chápe pod pojmom "vo vlastnej réžii" režim, že Dopravca uhrádza náklady spojené so zabezpečením tejto zmluvnej povinnosti, a tieto náklady majú byť započítané do jednotkovej ceny.

21. Otázka:

V Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh III. kolo v odpovedi na otázku č. 18 obstarávateľ žiada, aby každý dopravca bol povinný prevádzkovať eshop.

Chceme Vás požiadať o definovanie presných parametrov tohto eshopu. Informácie, ktoré uvádzate, že okrem iných funkcií umožňuje cestujúcim dobitie elektronickej peňaženky na BČK chápeme ako nedostatočné.



Odpoveď:

Zo Zmluvy vyplýva Dopravcovi okrem iných záväzkov zabezpečiť aj dobitie kreditu v elektronickej peňaženke cestujúceho prostredníctvom eshopu. Verejný obstarávateľ nepredpisuje Dopravcovi presné technické riešenie tejto úlohy. Pokiaľ Dopravca nemá dostatočné vedomosti ako zabezpečiť túto povinnosť, verejný obstarávateľ mu odporúča osloviť dodávateľov takýchto riešení na trhu a nechať si vypracovať návrh riešenia. Verejný obstarávateľ očakáva spoľahlivé a bezpečné zrealizovanie každého dobitia elektronickej peňaženky.

22. Otázka:

Na základe Vašej odpovede na otázku č. 30 v Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh III. kolo vás chceme požiadať o vysvetlenie, či obstarávateľ na základe povinnej informácie doplní zmluvné podmienky o povinnosť poskytovania údajov za lístky vydané ručne, ktoré požaduje zaslať elektronicke - emailom tak, aby dopravca mal túto povinnosť a vzor tohto tlačiva ako prílohu zmluvy.

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ spresňuje vysvetlenie bodu 7.12 a 7.8 návrhov Zmlúv, v zmysle ktorých je Dopravca povinný zabezpečiť po dobu poskytovania Služby funkčnosť odbavovacích a predajných zariadení Používaných vozidiel a predložiť verejnému obstarávateľovi všetky dáta o predaji cestovného tak, ako boli zapísané a vyčítané z odbavovacieho a predajného zariadenia nasledovne: v prípade údajov, ktoré z objektívnych dôvodov (napr. porucha zariadenia) neboli zaznamenané do pokladne, logicky nemôžu byť v exportovaných záznamoch. Dopravca tieto údaje poskytne osobitne, a to v rámci výkazu tržieb a iných výnosov predkladanom podľa bodu 6.8 písm. a) návrhu Zmlúv.

23. Otázka:

Na základe skutočnosti, že si obstarávateľ objednáva len tarifné kilometre, chceme požiadať o vysvetlenie, akým spôsobom bude riešená situácia v prípade zmeny východzej zastávky, napríklad v prípade, ak by sa z dôvodu stavebných úprav na obdobie 1 roku sťahovala autobusová stanica na iné miesto?

Žiadame o vysvetlenie, akým spôsobom dôjde k úprave jednotkovej ceny za 1 km na „nové“ prístavné a odstavné (technologické) kilometre, vzhľadom na skutočnosť, že si tieto náklady nemôže dopravca účelnou organizáciou práce ovplyvniť a vopred zakalkulovať do ceny.

Odpoveď:

Uvedená situácia je čisto hypotetická, a preto nie je možné na ňu vecne odpovedať. Verejný obstarávateľ bude pri plnení zmluvy dodržiavať platné a účinné právne predpisy.



Verejný obstarávateľ súčasne s vysvetlením dáva do pozornosti vykonané úpravy Zmluvy (a to vo vzťahu k obidvom častiam predmetu zákazky), ktoré sa týkajú:

1. Verejný obstarávateľ **upravuje znenie bodu 5. 1 písm. b) návrhov Zmlúv Orava/Kysuce** tak, že z tohto písmena vypúšťa vetu: “Východiskový rozsah Služby je daný Cestovnými poriadkami, ktoré tvoria Prílohu č. 3 Zmluvy”.

2. Verejný obstarávateľ **opakovane upravuje znenie bodu 6.2.5.1 návrhov Zmlúv Orava/Kysuce (Aktualizácia v dôsledku použitia Cyklobusov)** tak, že znenie tohto bodu **zosúladí so vzorcom v bode 6.6 návrhov Zmlúv Orava/Kysuce, ktorý vzorec zároveň dopĺňa o riešenie cyklonosičov**. Verejný obstarávateľ v Oznámení o vysvetlení vybraných ustanovení Zmluvy a jej príloh a o úprave vybraných ustanovení Zmluvy a jej prílohy - II. kolo zo dňa 17. 3. 2019 povolil okrem cyklobusov aj nasadzovanie cyklonosičov a preto bod 6.2.5.1 doplnil o to, ako bude riešená aktualizácia ceny za tieto cyklonosiče. Verejný obstarávateľ teraz dopĺňa aj vzorec v bode 6.6 návrhov Zmlúv Orava/Kysuce o riešenie cyklonosičov a zároveň spresňuje znenie bodu 6.2.5.1, tak aby bolo súladné s týmto vzorcom nasledovne:

“6.2.5.1 Štvrt’ročne 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 s prípojným vozíkom navýšená o 10 % a jednotková cena za každý tarifný kilometer jazdy Cyklobusu s cyklonosičom navýšená o 3 %. Takto upravená jednotková cena za 1 Tarifný kilometer bude zaokrúhlená na 4 desatinné miesta.”

3. Verejný obstarávateľ **upravuje vzorec v bode 6.6 návrhov Zmlúv Orava/Kysuce** o riešenie cyklonosičov v zmysle bodu 6.2.5.1 návrhov Zmlúv nasledovne:

6.6 Výpočet Príspevku za riadne poskytovanie Služby je daný vzorcami na výpočet Ceny Služby a na výpočet Doplatku. Vzorec na výpočet Ceny Služby je:

$$CS_{QU} = C_{QSPOLU} \times (KM_{QCP} + KM_{QOB} + 1,1 \times KM_{QBICVOZ} + 1,03 \times KM_{QBICNOS}) + C_{QNERU} \times KM_{QNER}$$

CS_{QU} je Cena Služby za uplynulý štvrt’rok

C_{QSPOLU} je Jednotková cena za Tarifný kilometer zaktualizovaná za uplynulý štvrt’rok podľa pravidiel v tejto Zmluve

C_{QNERU} je Jednotková cena za nerealizovaný Tarifný kilometer zaktualizovaná za uplynulý štvrt’rok podľa pravidiel v tejto Zmluve.



KM_{QCP} je súčet kilometrickej dĺžky Spojov podľa Cestovných poriadkov za skutočne realizované spoje bez Cyklobusov za kalendárny štvrtrok.

KM_{QOB} je skutočne realizovaný prírastok počtu Tarifných kilometrom pri realizácii obchádzok, výluk a posilových spojov podľa pokynov Objednávateľa za kalendárny štvrtrok.

$KM_{QBICVOZ}$ je súčet kilometrickej dĺžky Cyklobusov s prípojným vozíkom na prepravu bicyklov podľa Cestovných poriadkov za skutočne realizované spoje za kalendárny štvrtrok.

$KM_{QBICNOS}$ je súčet kilometrickej dĺžky Cyklobusov s cyklonosičom na prepravu bicyklov podľa Cestovných poriadkov za skutočne realizované spoje za kalendárny štvrtrok.

KM_{QNER} je súčet kilometrickej dĺžky nerealizovaných spojov podľa Cestovných poriadkov odsúhlasených Objednávateľom za kalendárny štvrtrok.

4. Verejný obstarávateľ **upravuje formálnu chybu v číslovaní v bode 8.2 písm. a) návrhov Zmlúv Orava/Kysuce**, v ktorom má v dôsledku upravených Technických a prevádzkových štandardov správne zniesť odkaz na bod 2.6 TPŠ a nie na bod 2.7 TPŠ nasledovne:

“a) na funkčnosť Odbavovacieho zariadenia podľa bodu 2.6 TPŠ, časť A”.

5. Verejný obstarávateľ upravuje **znenie bodu 15.2 posledný odsek písm. b) návrhov Zmlúv Orava/Kysuce v časti týkajúcej sa zvýšenia veku vozidlového parku v prípade uplatnenia opcie** tak, že v prípade, ak sa uplatní opcia nedôjde už k zvýšeniu maximálneho veku jednotlivého Používaného vozidla (16 rokov), ale len k zvýšeniu priemerného veku vozidiel nasledovne:

“b) zvýšenie priemerného veku vozidiel v závislosti od dĺžky uplatnenej opcie”.

S úctou

v. r.

.....
JUDr. Elena Sivová

riaditeľka odboru verejného obstarávania,
investícií a nakladania s majetkom