



Všetkým záujemcom

V Žiline, dňa 8.7. 2019

VEC

Oznámenie o vysvetlení zverejnených podkladov – I. 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 Liptov na obdobie rokov 2020-2021** uverejnenej dňa 14. júna 2019 vo Ú. vestníku EU pod číslom 2019/S 113-277510 a vo Vestníku ÚVO č. 119/2019 zo dňa 17. júna 2019 pod číslom 14543 – MSS.

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:

Verejný obstarávateľ sa ospravedľňuje za ponechanie pôvodne plánovaného rozhodovacieho kritéria. Vzhľadom na nejasnosť pojmu „východiskový počet vodičov prepočítaný na celé úväzky“ a s tým súvisiace možné povinnosti / komplikácie, sa verejný obstarávateľ 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.“

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/3978/summary>



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 1 pracovného dňa 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 objednávatelom 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 dlhodobu práceneschopných vodičov, t. j. napr. či aj dlhodobu práceneschopných 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 kritéria a vypustenie tohto pojmu je otázka už irelevantná.

3. Otázka:

V bode 25.1. súťažných podkladov si verejný obstarávateľ vyhradzuje právo neprijať 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 neprijatť 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 vychádzajúc 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 konkrétnych 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) návrhu 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 návrhu Zmluvy 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) návrhu Zmluvy 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

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/3978/summary>



na integrovanom území. Zmluvné strany preto už podpisom zmluvy o službách deklarujú v bode 9.1 návrhu Zmluvy, že majú spoločný záujem na kvalitnej a efektívnej verejnej osobnej doprave, ktorá sa bez integrovaného dopravného systému nedá zabezpečiť. Prípadná zmluva s Integrátorom, ak bude v budúcnosti uzavretá, teda bude upravovať konkrétnosti 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 návrhu Zmluvy 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 Rajeckú dolinu.

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 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 Výhladových 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 Výhladových 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. Tým sa zabezpečí korektná porovnateľnosť predložených ponúk uchádzačov už vrátane nákladov na splnenie štandardov pre IDS. V súlade so zmluvnými pravidlami na aktualizáciu časti ceny nebudú pri aktualizácii započítavané ďalšie náklady na zabezpečenie TPŠ časť B.

6. 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**

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/3978/summary>



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%20po%20honn%C3%BDch%20%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%20po%20honn%C3%BDch%20%C3%A1tok%20v%20SR%20(mesa%C4%8Dn%C3%A9)%20%5Bsp0202ms%5D)

7. 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 región, v ktorom 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 regiónu Liptov, v ktorom 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 trhovými cenami ropy ovplyvňovaný obdobne ako vývoj cien štandardnej motorovej nafty.

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/3978/summary>



8. 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 CCPHMu 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 zadania 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 štvrťrokom, ktorý predchádzal lehote na predkladanie ponúk v procese verejného obstarávania.

Keďže od lehoty na predkladanie ponúk 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 štvrťroka (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 štvrťrok, ktorý bude predmetom zúčtovania, k priemernej cene za 2. štvrťrok 2019 (ak lehota na predkladanie ponúk uplynie v júli, teda v treťom štvrťroku 2019).

9. 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 Štatistického úradu SR relevantné pre aktualizáciu časti ceny za náklady práce v zmysle bodu 6.2.2 návrhu Zmluvy 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



Verejný obstarávateľ uvádza, že „náklady práce“ sú vymedzené v Prílohe č. 2 návrhu Zmluvy – 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 platy všetkých ostatných zamestnancov (okrem vodičov).

10. Otázka:

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, ktorý zo 70 % určuje valorizáciu časti ceny za náklady práce, odzrkadľuje vývoj vo všetkých sektoroch hospodárstva SR, vrátane dopravy. Zároveň vývoj minimálnej mzdy podľa nariadenia Vlády SR, ktorý určuje z 30 % valorizáciu časti ceny za náklady práce, kompenzuje vplyv administratívneho opatrenia s dlhodobou najvýznamnejším vplyvom na náklady práce autobusových dopravcov. Naviazanie valorizácie na tieto indikátory zabezpečuje, že výraznú väčšinu rastu miezd – ktorá súvisí s dynamikou vývoja miezd v celom hospodárstve a s vývojom minimálnej mzdy – 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 kombinácie priemernej dynamiky miezd v celom hospodárstve a vývoja minimálnej mzdy. 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.

11. 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,**

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/3978/summary>



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

12. 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 deľby prepravnej práce v integrovanom území a optimalizácie vedenia a nadväzností jednotlivých liniek, ako aj ich následného prerokúvania, prezentovaní IDS ŽK v styku s verejnosťou a napĺňaní aj ďalších funkcií, ku ktorým ho v budúcnosti prípadne zmocnia objednávateľia dopravy.

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/3978/summary>



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

13. 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 akejkoľvek 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 Zmluvy, 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 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.

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

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/3978/summary>



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

14. Otázka:

V bode 6.2.4.4. Zmluvy je uvedený vzorec, ktorý sa použije v prípade, že za ukončený štvrtýrok zvýšenie alebo zníženie priemerného ročného nábehu vozidiel dosiahne nanajvýš 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 štvrtýrok a nie cene podľa ponuky Dopravcu, keďže cena vychádzajúca z ponuky Dopravcu nie je valorizovaná o uplynulé obdobie do druhého roku plnenia?**

V prípade, ak je uvedený vzorec správny, **dovoľujeme si Vás 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 $CCODFNU$ rieši obnovu autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia, ktorá môže mať priamy vplyv na cenu z dôvodu odpisov.**

Odpoveď:

Na rozdiel od ostatných častí nákladov Dopravcu, časť ceny za Odpisy a/alebo nájom na Používané vozidlá nie je predmetom inej valorizácie, než je aktualizácia z titulu zmeny priemerného ročného nábehu vozidiel podľa článku 6.2.4 Zmluvy. Vzorec je preto správny, keďže sa vždy porovnáva rozdiel aktuálneho priemerného ročného nábehu vozidiel oproti Východiskovému ročnému nábehu a v prípade, že v aktuálnom štvrtýroku je rozdiel menší alebo rovný než 3 %, zostáva táto časť ceny na úrovni zodpovedajúcej východiskovému stavu: $CCODFNU = CCODFN0$. V prípade, že je rozdiel väčší ako 3 %, hodnota sa upraví podľa príslušného vzorca v Zmluve. Výpočet parametra $CCODFNU$ sa riadi len zmenami rozsahu poskytovaných služieb, nie zmenami reálneho úplného nábehu vozidiel. Obstarávateľ predpokladá, že rozsah obnovy autobusovej flotily si uchádzač stanoví už pri predkladaní svojej cenovej ponuky tak, aby táto flotila rešpektovala zmluvné podmienky.

Verejný obstarávateľ si nie je vedomý obmedzenia nábehu vozidiel zákonom o cestnej doprave, preto nevidí nezrovnalosť v stanovenom valorizačnom mechanizme.

Zmluva nepočíta s aktualizáciou časti ceny $CCODFNU$ z titulu obnovy autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia. Veková štruktúra flotíl, ktorými disponujú potenciálni uchádzači, sa odlišuje -

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/3978/summary>



niektorí disponujú mladšími vozidlami a počas trvania zákazky nebudú potrebovať žiadnu obnovu vozidiel, iní disponujú staršími vozidlami, čo znamená nižšie počiatkové náklady na odpisy, ale zároveň nutnosť počítať v priebehu plnenia Zmluvy s obnovou časti flotily a súvisiacim nárastom odpisov z počiatkovej nízkej úrovne. Každý primerane skúsený Dopravca vie zhodnotiť, akú časť flotily bude musieť obnoviť v priebehu zmluvného obdobia a ako to ovplyvní jeho náklady na odpisy. Úlohou valorizácie ceny je kompenzovať Dopravcovi tú časť vývoja nákladov, ktorá je daná vonkajšími okolnosťami, týka sa všetkých uchádzačov rovnako a nedá sa primerane skúseným Dopravcom predvídať. Toto v žiadnom prípade neplatí o zmenách nákladov na odpisy z titulu potrebnej obnovy autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia. Naopak, rozsah potrebnej obnovy autobusovej flotily v priebehu zmluvného obdobia a s tým súvisiaci vplyv na odpisy musí zhodnotiť každý uchádzač sám v čase prípravy ponuky, bez očakávania kompenzácie dodatočných nákladov, ktoré vzniknú len jemu a nevzniknú inému uchádzačovi, ktorý začína s mladšou flotilou a vyššími odpismi a počas zmluvného obdobia nebude potrebovať žiadnu obnovu vozidiel. Korektná porovnateľnosť predložených ponúk uchádzačov sa zabezpečí práve povinnosťou každého uchádzača zakalkulovať si všetky náklady na odpisy a nájom za vozidlá na celé zmluvné obdobie do predloženej ponuky, bez nároku na aktualizáciu závislú od potrieb konkrétneho uchádzača.

15. Otázka:

Podľa bodu 5.1.c) Zmluvy v spojitosti s bodom 5.13 Zmluvy sa dopravca zaväzuje poskytovať službu Veľkými autobusmi v min. počte 22 kusov a v súlade s Pokynom Objednávateľa podľa bodu 5.13 Zmluvy, t. j. že 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 22 ks Veľkých autobusov? Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie horného stropu počtu kusov Veľkých autobusov, ktoré maximálne môže verejný obstarávateľ žiadať na poskytovanie služieb, keďže si objednávatel' vyhradzuje právo určiť "neohraničený" počet spojov, ktoré budú prevádzkované veľkými autobusmi.**

Zároveň si Vás dovoľujeme požiadať o vysvetlenie, či sa upraví časť ceny CCODFNU v prípade, keď dopravca bude musieť na základe pokynov objednávateľa zvýšiť minimálny počet veľkých autobusov.

Odpoveď:

Požiadavky verejného obstarávateľa na vozový park uchádzača boli stanovené na základe potrieb verejného obstarávateľa v danom regióne. 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

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/3978/summary>



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 zmluvy 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.

16. 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 22 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.

17. 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.

18. Otázka:

V bode 7.1.f) Zmluvy je uvedené, že vek žiadneho jednotlivého používaného vozidla (vrátane zálohových vozidiel) nesmie presiahnuť 16 rokov. **Týmto si Vás dovoľujeme požiadať o uvedenie metodiky výpočtu veku používaného vozidla a o vysvetlenie, čo sa považuje za vek vozidla presahujúci 16 rokov, a či je pre začiatok určenia veku vozidla rozhodujúce uvedenie vozidla do prevádzky, alebo dátum prvej evidencie vozidla?**

Odpoveď:

Pre účely overenia maximálneho veku vozidla sa za vek vozidla považuje matematický 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 matematický 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:

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/3978/summary>



- 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

19. Otázka:

Verejný obstarávateľ v rámci súťažných podkladov záujemcom poskytol 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). V nadväznosti na to 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 podľa nášho názoru neprimeraná.**

Odpoveď:

Verejný obstarávateľ si je vedomý, že v určitých úsekoch z dôvodu členitosti terénu nemusí byť také pokrytie GPRS, aby bolo objektívne možné vyžadovať od Dopravcu uvedenú povinnosť. Rovnako si je verejný obstarávateľ vedomý, že pokrytie GPRS signálu nie je v možnosti Dopravcu, ale iných, tretích strán, na ktoré Dopravca nemá dosah. Uvedenú povinnosť je preto logicky možné vyžadovať len v tých oblastiach (úsekoch), ktorá je pokrytá GPRS signálom, a teda tam, kde je pokrytie signálu je dopravca povinný zabezpečiť zasielanie požadovaných informácií.

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 návrhu Zmluvy 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.

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/3978/summary>



f) návrhu Zmluvy 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.

S úctou

v. r.

.....

JUDr. Elena Sivová

riaditeľka odboru verejného obstarávania,
investícií a nakladania s majetkom