



Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje	Žilina
	3730/2022/OVO – 022	Mgr. Turčanová +421 908 225 248	22.2.2022

VEC

### **Oznámenie o vysvetlení zverejnených súťažných podkladov a ich príloh – VII. kolo**

Žilinský samosprávny kraj, ako verejný obstarávateľ podľa § 7 ods. 1 písm. c) zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) vyhlásil verejnú súťaž s názvom „**Obstaranie služieb prímestskej dopravy vo verejnom záujme pre ŽSK pre región Liptov a Orava**“ oznámením o vyhlásení verejného obstarávania, ktoré bolo uverejnené v Ú. vestníku EÚ pod č. 2020/S 242-598170 a vo Vestníku UVO č. 262/2020 zo dňa 14.12.2020 pod značkou 44859 – MSS.

V určenej lehote na predkladanie ponúk boli verejnému obstarávateľovi doručené otázky, na ktoré verejný obstarávateľ odpovedá týmto oznámením.

#### **Otázka č. 1:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 5 bod 5.1 písm. b): Verejný obstarávateľ zverejnil dňa 02.02.2022 dokument označený ako „Oznámenie o vysvetlení zverejnených súťažných podkladov a ich príloh – VI. kolo“. V predmetnom dokumente verejný obstarávateľ v súvislosti s odpoveďou na otázku č. 6 uvádza, že uchádzač má do článku 5 bodu 5.1 písm. b) zmluvy doplniť hodnotu uvedenú v prílohe č. 2 (bunka C25).

Úrad pre verejné obstarávanie uložil verejnému obstarávateľovi rozhodnutím č. 4992-6000/2021-OD zo dňa 22.07.2021 stanoviť maximálny rozsah presunových kilometrov. Dovoľujeme si upozorniť verejného obstarávateľa, že uvedený maximálny rozsah presunových kilometrov je podstatný pre ocenenie predmetu zákazky, keďže verejný obstarávateľ chce odsúhlasovať obehov počas trvania zmluvy, pričom uchádzač musí poznať s akými limitmi pri odsúhlasovaní obehov je nutné pracovať.

V ktorej časti súťažných podkladov je určený maximálny rozsah presunových kilometrov (obehových) tak, aby uchádzač vedel vyplniť prílohu č. 2 a následne doplniť článok 5 bod 5.1 písm. b) zmluvy?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Uchádzač nepotrebuje vedieť maximálny rozsah presunových kilometrov na to, aby vedel vyplniť prílohu č. 2. Uchádzač vyplní v prílohe č. 2 – Cenová ponuka vlastný počet presunových (obehových)

kilometrov (bunka C17), ako aj technologických kilometrov (bunka C21) a následne sa súčet počtu celkových kilometrov (tarifných, obehových, technologických – bunka C25) doplní do bodu 5.1 písm. b) zmluvy.

#### **Otázka č. 2:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – Preplácanie navyiac-nákladov v súvislosti s navyšovaním dopravných výkonov v dôsledku nevykonateľnosti cestovných poriadkov:

Verejný obstarávateľ zverejnil dňa 02.02.2022 dokument označený ako „Oznámenie o vysvetlení zverejnených súťažných podkladov a ich príloh – VI. kolo“. V predmetnom dokumente verejný obstarávateľ v súvislosti s odpoveďou na otázku č. 3 deklaruje, že zodpovedá za cestovné poriadky, ktoré považuje za vykonateľné v plnom rozsahu. Vo všetkej účte k expertnej skupine, ktorá pripravovala východiskové cestovné poriadky, dovoľujeme si poukázať na to, že práve v Bratislavskom kraji sa východiskové cestovné poriadky ukázali ako nerealizovateľné a muselo dochádzať k ich výrazným zmenám. Verejný obstarávateľ v predmetnom dokumente dodáva, že dopad na cenu dopravného výkonu v dôsledku zmeny cestovných poriadkov rieši bod 6.2.7 podbod (vii) zmluvy. Predmetný bod však rieši len dopady na cenu dopravného výkonu, ak dochádza k znižovaniu dopravných výkonov.

2.1. Ktoré ustanovenie zmluvy dopravcovi garantuje preplácanie všetkých nákladov v dôsledku navyšovania dopravných výkonov (prosíme, aby bol verejný obstarávateľ konkrétny, pretože nevieme také ustanovenie zmluvy identifikovať)?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Cena služby sa v zmysle bodu 6.2.1 určí podľa toho či sú uznané skutočné náklady vrátane primeraného zisku vyššie alebo nižšie ako objektivizovaná maximálna cena podľa bodu 6.2.4 a v závislosti od toho či evidovaná rezerva na podsúvahovom účte je plusová alebo mínusová hodnota. Cena služby sa podľa toho aký prípad nastane, určí po zohľadnení vytvorenej rezervy buď vo výške skutočných nákladov alebo vo výške maximálnej objektivizovanej ceny. Ak sa cena služby bude určovať podľa výšky skutočných nákladov, tak v skutočných nákladoch budú prirodzene zohľadnené všetky zvýšené náklady, ktoré dopravcovi vznikli v dôsledku zvýšených dopravných výkonov a tieto budú ako cena služby uhradené. Ak sa cena služby bude určovať ako maximálna objektivizovaná cena podľa bodu 6.2.4 tak sa zvýšené náklady v dôsledku zvýšeného dopravného výkonu premietnu do vzorca na výpočet objektivizovanej maximálnej ceny podľa bodu 6.2.4 zmluvy v časti vzorca  $C_{SPOLUX} \times (KM_{CPX}/KM_{VP0X})$ . V prípade, že sa dopravcovi zvýšia dopravné výkony (počet kilometrov), východisková cena služby  $C_{SPOLUX}$ , ktorú dopravca počítal pri východiskovom rozsahu služby (východiskovom počte kilometrov) sa prepočíta indexom zmeny v počte celkových kilometrov  $(KM_{CPX}/KM_{VP0X})$ . Týmto spôsobom sa v prípade zvýšenia dopravných výkonov zvýši aj objektivizovaná maximálna cena služby.

Z procesnej opatrnosti a pre vyjasnenie daného mechanizmu verejný obstarávateľ upravil textáciu zmluvy v príslušných ustanoveniach zmluvy tak, aby z nej jasne vplývali tieto mechanizmy.

2.2. Nezvažuje verejný obstarávateľ pre odstránenie akýchkoľvek pochybností doplniť do zmluvy ustanovenie, ktoré garantuje dopravcovi preplatenie súvisiacich navyiac-nákladov, ak bude dochádzať k zmene cestovných poriadkov, ktorá má charakter navyšovania dopravných výkonov, a to z dôvodov nevykonateľnosti cestovných poriadkov?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Nie, nezvažuje, pretože cestovné poriadky sú vykonateľné a zároveň podmienky zvýšenia ceny služby v prípade zvýšenia dopravných výkonov sú v zmluve upravené.

#### **Otázka č. 3:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 6 bod 6.2.4:

V predmetnom ustanovení je kalkulačný vzorec, podľa ktorého sa vypočítava plánovaná maximálna cena služby. Vo vzťahu k neznámej KM CPX uvádza verejný obstarávateľ, že ide o „Objednávateľom uznaný skutočný počet ubehnutých Tarifných kilometrov, Obehových kilometrov, Technologických kilometrov, obchádzok, výluk a Posilových spojov“. Akým spôsobom chce verejný obstarávateľ uznávať skutočný počet predmetných kilometrov?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Spôsob, akým Objednávateľ kilometre uzná vyplýva z bodu 6.4.1 (ii) zmluvy.

**Otázka č. 4:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 6 bod 6.2.7:

V predmetnom ustanovení je stanovený výpočet tzv. skutočných nákladov. Predmetný výpočet však neseď s tým, čo verejný obstarávateľ označuje za skutočné náklady v článku 6 bode 6.2.2 zmluvy. 4.1. Nemali by v článku 6. bod 6.2.7 zmluvy byť uvedené všetky náklady, ktoré sú uvedené v článku 6 bode 6.2.2 zmluvy?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Asi sa chcel záujemca opýtať opačne, či by nemali byť v bode 6.2.2 zmluvy uvedené všetky náklady, ktoré sú uvedené v článku 6 bode 6.2.7 zmluvy. Inak otázka nedáva zmysel, keďže v bode 6.2.7 sú vymenované všetky náklady uvedené v bode 6.2.2 a navyše dve kategórie ďalších nákladov, vo vzťahu ku ktorým asi otázka smeruje. Bod 6.2.2 sa týka výpočtu plánovanej maximálnej ceny, tzn. plánovaných nákladov, ktoré ešte nevznikli. Bod 6.2.7 počíta s reálne vzniknutým skutočnými nákladmi. Dve kategórie – náklad v súvislosti s poisťnými udalosťami a účtovnou evidenciou – do bodu 6.2.2 teda medzi plánované skutočné priamo preplácané náklady v bode 6.2.2 nepatria.

4.2. Ak je odpoveď na predchádzajúcu otázku „nie“, aká je podstata rozdielu v identifikácii skutočných nákladov podľa článku 6. bod 6.2.7 zmluvy a článku 6 bode 6.2.2 zmluvy?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Podstata je v tom, že v bode 6.2.2 sú plánované náklady a v bode 6.2.7 reálne vzniknuté náklady.

**Otázka č. 5:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 7 bod 7.1 písm. d) a e):  
V predmetnom ustanovení verejný obstarávateľ určuje dopravcovi povinnosť, aby rešpektoval zavedenie integrovanej tarify. Na tento účel verejný obstarávateľ stanovuje mesačnú notifikačnú dobu, od ktorej je dopravca povinný stanovenú tarifu rešpektovať. Tarifné podmienky sú však podstatné pre ocenenie predmetu zákazky. Na základe tarifných podmienok totiž dopravca kalkuluje s relevantným informačným systémom, ktorý počas trvania zmluvy umožňuje vykazovanie úhrad cestovného a dovozného. V uvedených súvislostiach však zmluva negarantuje dopravcovi preplatenie nákladov na úpravy informačného systému, ktoré by prevyšovali aktualizovanú ponukovú cenu dopravcu.  
5.1. Aké tarifné podmienky môže počas trvania zmluvy verejný obstarávateľ alebo integrátor určiť (uveďte všetky možné tarifné podmienky)?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Doprovca má všetky potrebné informácie na to, aby vedel predpokladať aké všetky možné zmeny tarifných a prepravných podmienok môžu vzniknúť, pretože v súťažných podkladoch je uvedený aktuálny cenník a v rámci zmluvy o spolupráci s organizátorom je uvedený Prepravný poriadok IDS ŽSK, taktiež kartové štandardy, štandard dátových a finančných tokov. Zároveň v TPS sú uvedené podmienky palubných počítačov – čo všetko musia spĺňať. Zároveň tieto dokumenty obsahujú všetky potrebné informácie o informačnom systéme a záujemca nemôže mať problém s vypracovaním ponuky. Keďže má Žiadateľ všetky informácie k tomu, aby vedel spracovať ponuku, ako aj všetky informácie

k tomu, aby vedel k akým zmenám v tarifných a prepravných podmienkach môže dôjsť, riziko vzniku naviacnákladov si vie oceniť a zohľadniť vo svojej ponuke. Na prípady kedy by úprava tarify resp. cenníka cestovného spôsobila náklady naviac, ktoré sa predvídať nedali, sa vzťahuje ustanovenie bodu 6.5 zmluvy – Dodatočné požiadavky Objednávateľa, kde je upravený presný postup aký spôsobom sa budú uhrádzať dodatočné požiadavky objednávateľa, v dôsledku ktorých vzniknú dopravcovi naviacnáklady.

5.2. Ako sa bude postupovať, ak si zmena tarifných podmienok bude vyžadovať úpravy informačného systému dopravcu, ktoré sú dlhšieho charakteru ako mesiac?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Čo sa týka lehoty, v ktorej bude zmena dopravcovi oznámená, verejný obstarávateľ uvádza, že treba rozlišovať jednoduché zmeny napríklad obyčajné zvýšenie cestovného a s tým súvisiacu úpravu „čísla“ v informačnom systéme, kedy akiste nie je nutné programovanie ani žiadne iné zásahy do informačného systému, a zásadnejšie zmeny, napríklad v súvislosti so zavedením integrácie. V prípade jednoduchých zmien nemôže byť spor o tom, že lehota je dostatočná. V prípade zásadných zmien, ktoré budú mať vplyv na úpravu informačného systému dopravcu nepôjde o nariadenie zmeny zo strany objednávateľa a povinnosť dopravcu túto zmenu za mesiac zaviesť, ale o takejto zmene bude dopravca vedieť omnoho skôr, keďže takéto zmeny prirodzene budú objednávateľ a dopravca riešiť v úzkej súčinnosti a spolupráci. To znamená, že lehotu jedného mesiaca je potom potrebné chápať ako lehotu do ktorej sa konečné finálne riešenie, ku ktorému spoločne objednávateľ a dopravca vopred dospeli, má zaviesť do praxe, a takáto lehota musí byť dostatočná.

**Otázka č. 6:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 7 bod 7.1 písm. f): V predmetnom ustanovení verejný obstarávateľ určuje priemerný vek vozidlového parku počas trvania zmluvy. Z uvedeného priemerného veku je však zrejmé, že verejný obstarávateľ fakticky predpokladá viac-menej realizáciu predmetu zákazky už na počiatku trvania zmluvy absolútne novým vozidlovým parkom. V opačnom prípade by na prvých 5 rokov nestanovoval rovnaký priemerný (6 rokov). S prihliadnutím na princíp hospodárnosti, ktorý verejný obstarávateľ neraz dáva v tomto verejnom obstarávaní do popredia, je však zrejmé, že predmetná požiadavka na vek vozidlového parku výrazne predraží dopravné služby v porovnaní so situáciou, ak by verejný obstarávateľ akceptoval prvé roky trvania zmluvy aj vozidlá s vyšším priemerným vekom. Zároveň zo súťažných podkladov nie je zrejmé, ako sa priemerný vek vozidla určuje.

6.1. Z akého dôvodu verejný obstarávateľ stanovuje na prvých 5 rokov trvania zmluvy rovnaký priemerný vek (6 rokov), ak reálne plánuje postupovať podľa princípu hospodárnosti a neuprednostňuje dopravcu s de facto novým vozidlovým parkom?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Úvaha záujemcu o tom, že verejný obstarávateľ predpokladá nový vozidlový park nie je správna. Dopravca môže začať s vozidlovým parkom, ktorého priemer bude 6 rokov a každý rok postupne prvých 5 rokov obnovovať len taký počet vozidiel, aby sa stále držal na hranici 6 rokov. Ak je predpokladaná životnosť autobusov 10 rokov (podľa Vyhlášky č. 492/2004 Z. z. Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky o stanovení všeobecnej hodnoty majetku konkrétne prílohy č. 6. Prímestské autobusy sa nachádzajú v kategórii 6.3, kde je uvedená ich predpokladaná efektívna životnosť (10 rokov) pri predpokladanom ročnom výkone 90 000 km) a verejný obstarávateľ stanovil priemerný vek 6 rokov tak je to v druhej polovici životnosti vozidiel, čo zjavne nie sú nové vozidlá. Ak by verejný obstarávateľ predpokladal nový vozidlový park, tak predsa požaduje priemerný vek vozidlového parku od začiatku zmluvy na 1 resp. 2 roky a každý rok plus jeden rok. Nastavenie priemerného veku 6 rokov dokonale reflektuje a umožňuje predložiť ponuku s použitými ale aj novými vozidlami a je to čisto v rukách dopravcu ako si vyhodnotí náklady na odpisy nových vozidiel v porovnaní s nákladmi na opravu v prípade starších vozidiel.

S ohľadom na maximálny vek vozidiel 12 rokov, po uplynutí ktorých si autobusy vyžadujú nákladné externé opravy, stanovil verejný obstarávateľ priemerný vek 6 rokov ako strednú hodnotu maximálneho veku. Týmto verejný obstarávateľ zároveň chcel dosiahnuť, aby ponuku mohol predložiť tak dopravca s novým vozidlovým parkom, ako aj dopravca so starším vozidlovým parkom.

6.2. Neplánuje verejný obstarávateľ prehodnotiť požiadavku na priemerný vek tak, aby obnova vozidlového parku prvé roky trvania zmluvy nebola taká robustná a bolo možné využiť aj starší vozidlový park?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Nie neplánuje. Verejný obstarávateľ práveže svojimi nadefinovanými požiadavkami nepožaduje robustnú obnovu vozidlového parku a ani nevylučuje použitie starých vozidiel, keďže priemerný vek vozidlového parku od prvého roku je 6 rokov.

6.3. Ako sa kalkuluje priemerný vek vozidlového parku na účely predmetného ustanovenia (je okamih „narodenia“ vozidla dňom registrácie vozidla na PZ SR, dňom kúpy vozidla alebo dňom prvého zaradenia vozidla do prevádzky v súvislosti touto zmluvou, ak vozidlo ešte nebolo využívané na poskytovanie služieb)?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Ak by si záujemca lepšie preštudoval Technické a prevádzkové štandardy ŽSK, ktoré sú súčasťou súťažných podkladov, zistil by, že „Vek vozidla sa určuje podľa dátumu prvej evidencie vozidla (rok výroby)“.

**Otázka č. 7:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 11 bod 11.1: V predmetnom ustanovení sa dopravca zaväzuje viesť úplnú a prehľadnú evidenciu nákladov a výnosov z poskytovania služby podľa zmluvy oddelene od evidencie nákladov a výnosov z ostatných poskytovaných dopravných služieb alebo iných vykonávaných činností. Dopravca sa za týmto účelom zaväzuje viesť oddelené účtovníctvo. Obchodná spoločnosť je však povinná viesť len jednu účtovnú evidenciu podľa planej legislatívy.

7.1. Ako si verejný obstarávateľ predstavuje viesť oddelené účtovníctvo v súvislosti s touto zmluvou, a to vo väzbe na povinnosti dopravcu vyplývajúce z legislatívy?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Akiste záujemca vie, že povinnosť viesť oddelené účtovníctvo nevyplýva len z bodu 11.1 zmluvy, ale aj z § 22 ods. 5 zákona o cestnej doprave. Verejný obstarávateľ nežiada viesť oddelené finančné účtovníctvo, ktoré je vo všeobecnosti verejné (účtovná závierka firmy) a je zamerané na externých používateľov účtovných informácií a je právne záväzná. Verejný obstarávateľ požaduje viesť internú účtovnú manažérsku evidenciu zameranú v zmysle zmluvy a jej Prílohy č.12 na poskytovanie ekonomických informácií, ktoré slúžia pri rozhodovaní, plánovaní, kontrole a organizácii poskytovanej služby. Dopravca si môže v súlade s internými účtovnými smernicami vytvoriť samostatné nákladové stredisko, na ktorom eviduje rozdiel nákladov a výnosov ako kalkulovaný zisk podľa Prílohy č.12.

7.2. Má dopravca viesť oddelene kópiu časti účtovníctva, ktorá súvisí s touto zmluvou?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Nie, nemá.

**Otázka č. 8:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 11 bod 11.8: V predmetnom ustanovení sa určujú pravidlá sprístupňovania informácií, ktoré majú charakter obchodného tajomstva a dôverných informácií. Tento bod bol v priebehu verejného obstarávania menený. Nerozumieme však, či verejný obstarávateľ má pri výklade uvedeného bodu na mysli, že je oprávnený sprístupniť tretím osobám (vrátane verejnosti) akékoľvek informácie poskytnuté dopravcom.

8.1. Rozumieme správne, že informácie, ktoré označí dopravca ako obchodné tajomstvo alebo dôverné informácie, a to s výnimkou tržieb (vrátane ich zloženia) a vozidlového parku, nemôže verejný obstarávateľ sprístupniť tretím osobám?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Uvedené ustanovenie bodu 11.8. zmluvy znamená, že pokiaľ budú splnené zákonné podmienky, v dôsledku ktorých objednávateľovi vznikne povinnosť sprístupniť informácie, ktoré sú obchodným tajomstvom alebo dôvernými informáciami, objednávateľ ich sprístupní.

8.2. Aké informácie môže verejný obstarávateľ sprístupniť tretím osobám, napriek tomu, že budú označené ako obchodné tajomstvo alebo dôverné informácie (uved'te taxatívne predmetné informácie)?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Taxatívny výpočet nie je možné uviesť. Napríklad pôjde o informácie, ktoré sú uvedené v § 10 ods. 2 písm. c) zákona o slobode informácií.

**Otázka č. 9:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 17: V predmetných ustanoveniach verejný obstarávateľ určuje pravidlá tzv. mimoriadnej situácie súvisiacej s ochorením COVID-19, v ktorej je oprávnený zmeniť cestovné poriadky aj pod úroveň vopred stanovených limitov (15 %). Nerozumieme však ako má byť riešená náhrada súvisiacich nákladov dopravcu.

9.1. Ako sa bude postupovať v súvislosti s úhradami za služby vo verejnom záujme v prípade zníženia rozsahu služby počas tzv. mimoriadnej situácie?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Naviacnáklady, ktoré budú priamym dôsledkom zníženia rozsahu služby (a to aj v dôsledku pandémie) sa budú uhrádzať v zmysle bodu 6.2.7 zmluvy. Ostatné naviacnáklady, ktoré nebudú priamym dôsledkom zníženia rozsahu služby, ale vzniknú dopravcovi v dôsledku mimoriadnej udalosti budú preplatené v zmysle bodu 6.2.5 zmluvy.

9.2. Bude mať dopravca nárok na preplatenie aj iných nákladov ako komplexných odpisov autobusov [napr. nákladov na dezinfekciu, osobných nákladov na zamestnancov, ktorí pre prekážky v práci (zníženie dopravných výkonov), nebudú nasadení do dopravnej obslužnosti, atď.]?

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Platí, čo verejný obstarávateľ uviedol vyššie v odpovedi na otázku 9.1.

**Otázka č. 10:**

Technické a prevádzkové štandardy ŽSK – bod 2:

V predmetných ustanoveniach verejný obstarávateľ stanovuje tzv. štandardy vozidiel. Okrem iného verejný obstarávateľ určuje aj vzhľad vozidla. V súvislosti so vzhľadom vozidla verejný obstarávateľ stanovuje, že všetky nové vozidlá musia mať vzhľad vo farebnom prevedení v zmysle platného Dizajn manuálu ŽSK. Verejný obstarávateľ zároveň uvádza link na predmetný Dizajn manuál z roku 2019. V tomto Dizajn manuáli sa však nenachádzajú žiadne informácie ako má vyzeráť vzhľad autobusu. Dizajn manuál popisuje iba vzhľad vozidla technologického parku s vertikálnym prúžkom a oficiálneho vozidla

kraja.

10.1. Aký vzhľad má mať nový autobus?

10.2. Aké farebné prevedenie má mať nový autobus? Môže farebné prevedenie autobusu zodpovedať korporátnym farbám dopravcu?

10.3. Postačuje, ak je autobus vybavený len farebným logom verejného obstarávateľa a označením webu verejného obstarávateľa (ako v prípade oficiálneho vozidla kraja)?

10.4. Má byť autobus vybavený aj vertikálnym prúžkom, ako je naznačené pre vozidlá technologického parku?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Podľa bodu 2.1 Vzhľad vozidiel TPŠ „Všetky nové Vozidlá musia byť v jednotnom vzhľade vo farebnom prevedení v zmysle platného Dizajn manuálu ŽSK (Logotyp farebný). Jednotný vzhľad vozidiel predstavuje lakovanie vozidla vo farbe so zadaným dizajnom Dizajn manuálu ŽSK (Logotyp farebný), ktorý je zverejnený na webovom sídle ŽSK (www.zilinskazupa.sk...)“

Z uvedeného ustanovenia TPŠ teda jasne vyplýva, že jedinú požiadavku, ktorú Verejný obstarávateľ má na vzhľad vozidiel je požiadavka, aby boli vozidlá v jednotnom vzhľade vo farebnom prevedení v zmysle platného Dizajn manuálu pričom jednotný vzhľad vozidiel predstavuje lakovanie vozidla vo farbe so zadaným dizajnom Dizajn manuálu (Logotyp farebný). Logotyp farebný sa nachádza na strane 6 Dizajn manuálu.

Inú požiadavku ako tú, že vozidlá majú mať jednotný vzhľad vo farebnom prevedení vo farbe podľa Dizajn manuálu (Logotyp farebný) Verejný obstarávateľ neurčil. Pre Verejného obstarávateľa je postačujúce určenie vzhľadu vozidiel tak, ako to definoval v TPŠ v bode 2.1 Vzhľad vozidiel – tzn. jednotný vzhľad vo farbe podľa Dizajn manuálu. Verejný obstarávateľ iné požiadavky na vzhľad vozidiel jednoducho nemá.

#### **Otázka č. 11:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 6 bod 6.3.5:

V predmetných ustanoveniach verejný obstarávateľ určuje pravidlá tzv. aktualizácie ceny v časti PHM. Jedným z kľúčových ukazovateľov vstupujúcich do výpočtu aktualizovanej ceny v časti PHM je aj KP HM0. Tento ukazovateľ je však štvrtročným ukazovateľom. Máme za to, že aktualizácia ceny v časti PHM na báze štvrtročného ukazovateľa nezohľadňuje výkyvy cien PHM medzi sezónami. Za zotrvania na tomto mechanizme výpočtu je isté, že dopravcovia budú musieť kalkulovať riziko vyššieho nárastu cien PHM počas trvania zmluvy do iných zložiek ceny (zisku), čo bude zvyšovať cenu dopravného výkonu na počiatku trvania zmluvného vzťahu.

11.1. Z akých dôvodov verejný obstarávateľ stanovuje neznámu KP HM0 na báze štvrtročného ukazovateľa?

11.2. Ako je tento postup súladný s princípom hospodárnosti a efektívnosti, a zároveň s princípom proporcionality?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Otázka je už bezpredmetná, keďže verejný obstarávateľ dňa 15.2.2022 oznámil, že zverejní úpravu parametra KPHM0 tak, že bude vyjadrovať ročnú hodnotu a nie hodnotu štvrtročnú.

#### **Otázka č. 12:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 6 bod 6.3.7:

V predmetných ustanoveniach verejný obstarávateľ určuje pravidlá tzv. aktualizácie ceny v časti Ostatné náklady. Jedným z kľúčových ukazovateľov vstupujúcich do výpočtu aktualizovanej ceny v časti Ostatné náklady je aj K ON0. Tento ukazovateľ je však štvrtročným ukazovateľom. Máme za to, že aktualizácia ceny v časti Ostatných nákladov na báze štvrtročného ukazovateľa nezohľadňuje výkyvy cien počas trvania kalendárneho roka. Za zotrvania na tomto mechanizme výpočtu je isté, že

dopravcovia budú musieť kalkulovať riziko vyššieho nárastu cien Ostatných nákladov počas trvania zmluvy do iných zložiek ceny (zisku), čo bude zvyšovať cenu dopravného výkonu na počiatku trvania zmluvného vzťahu.

12.1. Z akých dôvodov verejný obstarávateľ stanovuje neznámu K ON0 na báze štvrtročného ukazovateľa?

12.2. Ako je tento postup súladný s princípom hospodárnosti a efektívnosti, a zároveň s princípom proporcionality?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Otázka je už bezpredmetná, keďže verejný obstarávateľ dňa 15.2.2022 oznámil, že zverejní úpravu parametra KON0 tak, že bude vyjadrovať ročnú hodnotu a nie hodnotu štvrtročnú.

#### **Otázka č. 13:**

Zmluva o službách vo verejnom záujme – článok 6 bod 6.3.6: V predmetných ustanoveniach verejný obstarávateľ určuje pravidlá tzv. aktualizácie ceny v časti Cena práce. Všetky ukazovatele aktualizácie ceny v časti Cena práce však verejný obstarávateľ stanovuje na báze priemernej mzdy zamestnanca v národnom hospodárstve. Cena práce je však reálne aj v doprave naviazaná na minimálnu mzdu. Tá však rastie dramatickejšie ako priemerná mzda (viď tabuľku v prílohe). Ak by teda akýkoľvek dopravca vychádzal pri kalkulovaní cenovej ponuky z rastu priemernej mzdy, identifikoval by, že rast minimálnej mzdy v posledných rokoch je oveľa vyšší, a preto valorizačný mechanizmus na úpravu Ceny práce nebude dostatočný v priebehu celého trvania zmluvy. V dôsledku takto zvoleného valorizačného vzorca je zrejme, že dopravcovia budú musieť do ponukovej ceny (napr. do časti zisku) oceniť riziko súvisiace s nedostatočným zohľadnením prípadného rastu Osobných nákladov počas trvania zmluvy. V takomto dôsledku budú vstupné cenové ponuky vyššie, ako by mohli byť, ak by sa aktualizovala Cena práce nielen podľa priemernej mzdy zamestnanca v národnom hospodárstve, ale aj podľa rastu minimálnej mzdy zamestnanca v národnom hospodárstve. Na druhej strane je zrejme, že potrebu zohľadnenia rastu minimálnej mzdy v súvislosti s aktualizáciou Ceny práce ste si uvedomovali aj v čase verejných obstarávaní, ktorých výsledkom sú aktuálne platné zmluvy s dopravcom ARRIVA Liorbus a.s. (jedna z nich pritom vzišla zo súťažného postupu, teda na základe Vašich podmienok).

13.1. Z akých dôvodov verejný obstarávateľ stanovuje všetky ukazovatele aktualizácie Ceny práce na báze priemernej mzdy zamestnanca v hospodárstve?

13.2. Z akých dôvodov verejný obstarávateľ ustúpil od predchádzajúceho konceptu, ktorý lepšie zohľadňoval nárast osobných nákladov?

13.3. Ako je tento postup súladný s princípom hospodárnosti a efektívnosti, a zároveň s princípom proporcionality?

#### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Otázka je už bezpredmetná, keďže verejný obstarávateľ dňa 15.2.2022 oznámil, že uverejní úpravu vzorca na aktualizáciu časti ceny v časti Cena práce tak, že cena bude v časti Cena práce aktualizovaná nielen podľa priemernej mzdy v hospodárstve, ale aj podľa vývoja minimálnej mzdy.

#### **Otázka č. 14:**

Objednávateľ v Prílohe č. 4 Technické a prevádzkové štandardy ŽSK definuje v bode 2.10. Odbavovacie a predajné zariadenie kritéria pre odbavenie cestujúcich vo vozidlách verejnej osobnej dopravy. Medzi ne patrí aj bezhotovostný predaj – čítanie používaných akceptovaných čipových kariet a čítanie používaných akceptovaných bankových kariet za použitia čítačky, spĺňajúcej medzinárodné štandardy pre spracovanie kreditných a debetných transakcií na báze čipovej technológie (štandardy EMV) a bezpečnostné štandardy bankových kariet (PCI).

Ako záujemca žiadame o informáciu, akým spôsobom bude riešené finančné vyrovnanie poplatkov



bankovým asociáciám, ktoré súvisia s umožnením platieb vyššie uvedeným spôsobom. Predovšetkým nás zaujíma, či budú všetky poplatky súvisiace s vybavením bankových kariet hradíť objednávateľ, alebo idú na ťarchu dopravcu a má si ich zahrnúť ako nákladovú položku. V prípade, že uvedené poplatky idú na vrub dodávateľa, žiadame o poskytnutie informácie o výške tržieb aspoň za posledné 3 roky v štruktúre: rok, počet platieb jednorazového cestovného, celková suma platieb jednorazového cestovného, počet platieb dlhodobého časového cestovného a celková suma platieb dlhodobého časového cestovného. Nakoľko poplatky za vybrané transakcie môžu dosahovať výšku až 3%, tieto dáta sú nevyhnutné na vypracovanie ponuky.

**Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Poplatky za transakcie pri použití bankových kariet idú na ťarchu dopravcu a dopravca ich zahrnie ako nákladovú položku. Informácie o tržbách za aspoň tri roky späť v požadovanej štruktúre nie je možné poskytnúť, keďže možnosť platby cestovného použitím bankových kariet sa v regióne Liptov a Orava zavádza až od 1.3.2022 a v zmysle aktuálnej tarify sa vydávajú iba jednorazové cestovné lístky.

Verejný obstarávateľ predpokladá, že ročné tržby z cestovného pri použití bankových kariet nepresiahnu viac ako 20% z celkových ročných tržieb z cestovného. Celkové ročné tržby za predchádzajúce štyri roky boli nasledovné:

2018	5 415 474,00
2019	5 358 454,45
2020	3 556 080,77
2021	3 508 513,77

S úctou

v. r.

Ing. Mgr. Martina Palušková

Splnomocnená osoba