|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Eil. Nr. | Klausimas | Atsakymas |
|  | Dėl autobusų talpos reikalavimų. Techninės specifikacijos 4 priedas.  2.1. Transporto priemonėje turi būti įrengta ne mažiau kaip […] keleivių sėdynių, o bendras sėdimų ir stovimų vietų skaičius turi būti ne mažesnis kaip […], išskyrus 1 vietą neįgaliesiems / specialiųjų poreikių turintiems asmenims su vežimėliu (su tvirtinimo diržais, bėgiais ar kitais vežimėlio tvirtinimo elementais) žemoje grindų zonoje tarp autobuso ašių.  Atsižvelgiant į konkurso techninėse specifikacijose nustatytus reikalavimus dėl kiekvienoje konkurso dalyje nuvažiuojamo ridos, kuri elektrinių autobusų atveju tiesiogiai koreliuoja su akumuliatorių talpa ir jų svoriu, bei reikalavimą laikytis Lietuvos teisės aktuose nustatytų autobusų bendro svorio apribojimų, norime atkreipti dėmesį į prieštaravimą, kylantį dėl reikalavimo vienu metu užtikrinti didelę keleivių talpą autobusuose. Autobusų gamintojai riboja maksimalų akumuliatorių, kuriuos jie gali sumontuoti autobuse, skaičių, išlaikydami dabartinius keleivių talpos reikalavimus.  Tai sumažina kiekvieno autobuso paros ridą, todėl reikia gerokai padidinti autobusų skaičių. Mūsų skaičiavimai rodo, kad tokiems padidintiems keleivių talpos reikalavimams, kurie neleidžia didinti akumuliatorių skaičiaus, reikės bent 30 % daugiau autobusų, kad būtų galima aprėpti visas linijas.  Atsižvelgę ​​į nurodytų keleivių talpos reikalavimų analizę, padarėme išvadą, kad sprendimas slypi neįgaliųjų vežimėlių vietos reikalavimų formulavime, įtraukiant juos į bendrą keleivių skaičių. Mūsų atstovaujamo gamintojo Europos pirkimų patirtis rodo, kad minimali autobuso keleivių talpa apibrėžiama kaip bendras keleivių skaičius, įskaitant keleivius neįgaliųjų vežimėliuose. Tai papildoma apibrėžimu, kaip erdvė paskirstoma tarp sėdinčių keleivių, stovinčių keleivių ir neįgaliųjų vežimėlių vietų. Miesto transporto operatorių praktika taip pat rodo, kad daugiau nei 90 % atvejų neįgaliųjų vežimėlių vietos nenaudojamos taip, kaip apibrėžta, ir jas užima bent penki stovintys keleiviai.  Remdamiesi tuo, kas išdėstyta pirmiau, prašome peržiūrėti minimalios keleivių talpos apibrėžimą visose konkurso dalyse, numatant, kad neįgaliųjų vežimėlių vietos įtraukiamos į bendrą keleivių skaičių.  Tokie pakeitimai daro didelę įtaką autobuso svorio ir talpos skaičiavimui ir leidžia padidinti elektrinių autobusų našumą, taigi ir nedidinti reikalingų autobusų skaičiaus, taip išvengiant nepagrįsto paslaugos kainos padidėjimo.  Papildomas klausimas: Prašome nurodyti, kokius patvirtinamuosius dokumentus reikia pridėti prie pasiūlymo, patvirtinančio autobuso keleivių talpą. | Techninėje specifikacijoje nustatytas reikalavimas išlieka galioti ir nėra keičiamas. Dalyviai privalo vadovautis esamomis pirkimo dokumentų nuostatomis. |
|  | Dėl energijos suvartojimą patvirtinančio dokumento (SORT sertifikato) pateikimo  Atsižvelgiant į tai, kad elektrinių autobusų technologijos nuolat tobulėja, o dabartiniai mūsų miesto autobusų modeliai aprūpinti naujausios kartos NMC4 akumuliatoriais, kurie pasižymi didesne talpa ir kuriems rudenį planuojamas SORT energijos suvartojimo bandymas, ar konkursą organizuojanti institucija prieštarautų, kad prie pasiūlymo būtų pridėtas ankstesnės kartos NMC3 akumuliatorių SORT bandymo dokumentas, o naujausia versija būtų pateikta, kai tik ji bus prieinama? | Vadovaujantis Panevėžio apygardos teismo 2025-10-02 nutartimi Nr. CB-9146-2-55-3-00517-2025-7 civilinėje byloje Nr. e2-223-940/2025 patvirtinta taikos sutartimi perkančioji organizacija papildo pirkimo sąlygų 3 priedą „Pirkimo sutartis“ (Pirkimo sutartis) 3.2.9. punktu, jį išdėstant nauja redakcija: „3*.2.9. Pateikti gamintojo deklaraciją (arba akredituotos laboratorijos išduotą bandymų protokolo kopiją) patvirtinančią siūlomos transporto priemonės ridą kilometrais (gamintojo pasirinktomis aplinkos temperatūrų sąlygomis) pagal E-SORT 1 (numatytą UITP 2017 metų brošiūroje „Project E-SORT: Cycles for electric vehicles“)*“ ir panaikina Pirkimo sąlygų 12 priede „Pažyma apie siūlomas transporto priemones“ esančių lentelių „1 (pirmoji) pirkimo objekto dalis“; „2 (antroji) pirkimo objekto dalis“; „3 (trečioji) pirkimo objekto dalis“; „4 (ketvirtoji) pirkimo objekto dalis“ paskutinius (žiūrint nuo kairės lentelių pusės į dešinę) stulpelius, kuriuose prašoma nurodyti: „Vienos transporto priemonės rida kilometrais su nauja neeksploatuota vieno įkrovimo baterija (80% DoD), Šaltuoju metu laiku (esant (-4°C) temperatūrai) (nurodoma gamintojo deklaruojama rida kilometrais pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus)“.  Papildžius Pirkimo sutartį 3.2.9. punktu esamas Pirkimo sutarties 3.2.9. punktas, kuriame numatyta: „3.2.9. atlikti kitus veiksmus ir pasirengimo darbus, būtinus tinkamam viešųjų keleivių vežimo paslaugų teikimui pagal šioje Sutartyje ir jos prieduose nustatytus reikalavimus.“, bus laikomas nauju Pirkimo sutarties 3.2.10. punktu.  Taip pat, Perkančioji organizacija panaikins visų pirkimo dalių Pirkimų sąlygų 1 priedo Techninė specifikacija“ 4 priedo „Pasiūlymo atitikties techninei specifikacijai forma“ 1 lentelės 1.3 eilutę „1.3. Vienos transporto priemonės rida kilometrais su nauja neeksploatuota vieno įkrovimo baterija (80% DoD), Šaltuoju metu laiku (esant (-4°C) temperatūrai). Nurodoma gamintojo deklaruojama rida kilometrais pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus.“ |
|  | Dėl autobuso keleivių salono vėdinimo ir šildymo sistemos pagalbinio energijos šaltinio naudojimo sąlygų.  Techninės specifikacijos 4 priedas.  12.3. Pagalbinį energijos šaltinį leidžiama naudoti šaltu oru, kai lauko oro temperatūra yra -5 °C ir žemesnė, ir karštu oru, kai lauko oro temperatūra yra +30 °C ir aukštesnė, pagal transporto priemonėje įrengto lauko oro temperatūros jutiklio duomenis. Kitais atvejais pagalbinio energijos šaltinio naudojimas turi būti patvirtintas Įgaliotos įstaigos.  Apskaičiavę autobuso energijos suvartojimą naudodami autobuso gamintojo modeliavimo įrankį, skirtą klimato sąlygoms Vilnijoje, padarėme išvadą, kad konkurso sąlyga, ribojanti pagalbinių energijos šaltinių naudojimą, daro didelę įtaką elektros energijos suvartojimui. Viešai prieinama informacija apie vidutinę oro temperatūrą Vilnijoje (žr. toliau) leidžia daryti išvadą, kad naudojimo sąlygos yra įvykdytos 5 % laiko per kalendorinius metus, t. y. papildomi energijos šaltiniai gali būti naudojami, kai lauko oro temperatūra yra žemesnė nei -5 laipsniai ir aukštesnė nei +30 laipsnių. Mūsų energijos suvartojimo modeliavimo duomenys rodo, kad nustatant tokią sąlygą energijos suvartojimas padidėja 18 %, palyginti su galimybe pradėti naudoti pagalbinį maitinimo šaltinį esant +5 laipsnių temperatūrai. Tai reikšmingas veiksnys, turintis įtakos autobusų našumui ir autobusų, reikalingų įvykdyti Vilniaus miesto užsakymą, skaičiui.  Taip pat atkreipiame dėmesį, kad 2025 m. liepos 23 d. buvo paskelbtas UAB „Vilniaus viešasis transportas“ pirkimas Nr. 49C (37) dėl naujų žemagrindžių elektrinių miesto autobusų keleivių vežimui Vilniaus mieste įsigijimo. Šio pirkimo techninėse specifikacijose nustatytos pagalbinio maitinimo šaltinio naudojimo sąlygos suformuluotos taip:  „Pagalbinis/autonominis maitinimo šaltinis bus naudojamas šaltuoju metų laiku, kai lauko temperatūra yra +5 °C ar žemesnė.“  Remdamiesi tuo, kas išdėstyta pirmiau, prašome peržiūrėti pagalbinio maitinimo šaltinio naudojimo reikalavimą, nustatant, kad jį galima naudoti šaltuoju metų laiku, kai lauko oro temperatūra yra +5 °C ir žemesnė, ir karštuoju metų laiku, kai temperatūra yra +25 laipsnių ir aukštesnė. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad pagalbinis energijos šaltinis naudoja aplinkai nekenksmingą biokurą (HVO). | Techninėje specifikacijoje nustatytas reikalavimas išlieka galioti ir nėra keičiamas. Dalyviai privalo vadovautis esamomis pirkimo dokumentų nuostatomis. |
|  | Dėl NZIA (Reglamento (ES) 2024/1735) taikymo askelbtame viešajame pirkime.  Norime atkreipti Jūsų dėmesį, kad nuo 2024 m. birželio 29 d. Europos Sąjungoje galioja Reglamentas (ES) 2024/1735 – Net-Zero Industry Act (NZIA), kuriame aiškiai numatoma, kad:  • 25 straipsnio 1 dalis nustato, kad perkančiosios organizacijos, vykdydamos viešuosius pirkimus, privalo atsižvelgti į aplinkos tvarumą ir atsparumą, ypač įsigyjant netaršias technologijas arba paslaugas, kurioms aptarnauti reikalingos netaršios transporto priemonės, tokios kaip elektriniai autobusai, baterijų sistemos, vandenilio elementai ir pan.  • Pagal NZIA logiką, skatinamas ES gamybos pajėgumų stiprinimas, tiek tiekimo saugumo, tiek aplinkosaugos tikslais. Net jei iki šiol dar nepriimtas konkretus įgyvendinimo aktas dėl minimalių tvarumo reikalavimų (pagal 25 str. 5 d.), pati nuostata jau galioja, o Komisija aiškiai įvardijo tikslą – teikti prioritetą tvariems, saugiems, europiniams sprendimams.  Atsižvelgiant į tai, prašome:  1. Viešajame pirkime įtraukti aiškiai apibrėžtus vertinimo kriterijus, susijusius su transporto priemonėmis, kurios aptarnaus maršrutus:  o anglies pėdsaku per visą gyvavimo ciklą;  o komponentų kilme (ES / trečiosios šalys);  o tiekimo grandinės patikimumu bei tvarumu.  2. Suteikti papildomus balus pasiūlymams, kuriuose maršrutams aptarnauti siūlomas:  o produktas, pagamintas Europos Sąjungoje, su atsekama tiekimo grandine.  Toks vertinimo modelis ne tik atitiktų galiojančio Reglamento (ES) 2024/1735 dvasią, bet ir padėtų nacionaliniu lygiu skatinti žaliąją transformaciją, didintų ES gamybos konkurencingumą bei prisidėtų prie ilgalaikių strateginių tikslų – ypač aktualių transporto elektrifikacijos srityje.  Prašome informuoti, ar planuojate atnaujinti pirkimo sąlygas atsižvelgiant į minėtą reguliavimą. | Paaiškiname, kad Reglamento (ES) 2024/1735 – Net-Zero Industry Act (NZIA) nuostatos, o tiksliau 25 straipsnio 1 dalies reikalavimai netaikomi šiam pirkimui, nes šio reikalavimo taikymui iki šio pirkimo paskelbimo nebuvo priimtas konkretus įgyvendinimo aktas dėl minimalių tvarumo reikalavimų (pagal 25 str. 5 d.), be to taikoma reglamento 49 str. 3 d. išimtis. |
|  | Pirkimo sąlygų 51 punkte nurodyta, „jeigu reikalaujama išsilavinimo ar profesinės  kvalifikacijos, kaip nustatyta VPĮ 51 straipsnio 7 dalies 7 punkte, ar profesinės  patirties, tiekėjas gali remtis kitų ūkio subjektų pajėgumais tik tuo atveju, jeigu tie  subjektai patys suteiks paslaugas, atliks darbus, kuriems reikia jų turimų pajėgumų.  Ši nuostata taikoma nepažeidžiant 12 punkte („Perkančioji organizacija nereikalauja,  kad esmines užduotis atliktų pats pasiūlymą pateikęs dalyvis, o jeigu pasiūlymą  pateikė tiekėjų grupė, – tos grupės partneris.“) nustatyto reikalavimo“.  Tiekėjas prašo paaiškinti:  (i) ar Tiekėjas Pirkimo sąlygų Tiekėjų kvalifikacijos reikalavimų „Techninio ir  profesinio pajėgumo reikalavimai“ atitikimui gali remtis kitų ūkio subjektų  pajėgumais?  (ii) Ar teisingai suprantame, kad Pirkimų sąlygų 51 punktas, kuriame kalbama apie  išsilavinimo ir profesinės kvalifikacijos (t.y. atestatų išsilavinimo ir pan.),  netaikomas techninio ir profesinio pajėgumo kvalifikacijos reikalavimų  atžvilgiu?  (iii) Jei Perkančiosios organizacijos nuomone, tam, kad Tiekėjas Pirkimo sąlygų  Tiekėjų kvalifikacijos reikalavimų (Techninio ir profesinio pajėgumo)  atitikimui galėtų remtis kitų ūkio subjektų pajėgumais ir tie ūkio subjektai  turi teikti paslaugas, kuriems reikia jų pajėgumų, ar tokiu atveju būtų  išpildomi reikalavimai, jei esmines užduotis vykdys pats tiekėjas (vežimo  veiklą), o ūkio subjektas, kurio pajėgumais bus remiamasi – atliks  pagalbines ir su organizavimo susijusias veiklas? | Paaiškiname, kad vadovaujantis VPĮ 51 straipsnio 7 dalies 7 punktu, Tiekėjas turi teisę pasitelkti ūkio subjektus – specialistus, tam, kad tenkintų specialistui keliamus techninius ir profesinius pajėgumus. Atkreipiame dėmesį, kad pasitelktas specialistas turės vykdyti funkcijas numatytas Pirkimo sąlygų 43.4 punkte. |
|  | Pirkimo sąlygų 12 priede Pažymoje apie siūlomas transporto priemones prašoma deklaruoti:  „Vienos transporto priemones rida kilometrais su nauja neeksploatuota vieno įkrovimo baterija (80% DoD), Šaltuoju metu laiku (esant (-4°C) temperatūrai) (nurodoma gamintojo deklaruojama rida kilometrais pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus)“. Remiantis UITP SORT metodologija, E-SORT matavimai atliekami esant tokioms klimatinėms sąlygoms: „Vėjo greitis turi būti mažesnis nei 3 m/s. Trumpalaikiai vėjo gūsiai iki 8 m/s yra priimtini. Vėjo kryptis nėra svarbi, kadangi bandymas turi būti atliekamas abiem kryptimis. Abiejų krypčių rezultatai turi būti pateikiami kaip vidurkis. Išorinė temperatūra gali svyruoti nuo 0 iki 30 °C. Faktinė bandymo temperatūra bus nurodyta bandymo protokole. Drėgmės lygis turi būti mažesnis nei 95 %. Leistinas slėgis turi atitikti DIN 70030-1 aprašytus reikalavimus.“ Atsižvelgiant į tai, kad pagal UITP SORT metodologiją, E-SORT matavimai neatliekami esant žemesnei nei 0°C, gamintojai nespecifikuoja pagal Pirkimo sąlygose nurodytą -4°C temperatūrą. Todėl prašome patikslinti Pirkimo sąlygų 12 priedo Pažymos apie siūlomas transporto priemones lenteles visoms pirkimo objekto dalims, išbraukiant iš jų „Šaltuoju metu laiku (esant (-4°C)  temperatūrai)“ ir išdėstant tekstą sekančiai: „Vienos transporto priemones rida kilometrais su nauja neeksploatuota vieno įkrovimo baterija (80% DoD) (nurodoma gamintojo deklaruojama rida kilometrais pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus)“. | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | Pirkimo sąlygų 43.5 p. numatytas tiekėjų kvalifikacijos reikalavimas, kad „Tiekėjas (tiekėjų grupės partneriai kartu) turi technines priemones, reikalingas sutarčiai vykdyti: sutarties vykdymui būtiną turėti arba gali pasitelkti (nuosavybės, nuomos ir kt. teisėtais pagrindais) paslaugoms teikti reikalingas M₃CE ir M₃CG klasės transporto priemones.“ Šiam reikalavimui atitikti tiekėjas turi pateikti „Tiekėjo užpildytą atitikties formą apie tiekėjo turimas arba pasitelkiamas paslaugoms teikti siūlomas transporto priemones. Atitikties formoje turi būti  pateikiama informacija apie transporto priemones, kartu su: <...> Komercinio banko ar kitos finansinės institucijos pažyma apie numatomą finansavimą, nurodant numatomą finansuoti transporto priemonių kiekį pagal transporto priemonių tipus ar lėšų sumą (jei nurodoma lėšų suma, papildomai pateikiami dokumentai  <...> Kiti lygiaverčiai įrodymai, kad tiekėjas turi transporto priemonių įsigijimui reikalingas lėšas ar kiti transporto priemonių būsimą valdymą patvirtinantys dokumentai.“ Prašome paaiškinti, ar Perkančioji organizacija laikytų priimtinu įrodymu šiam tiekėjų kvalifikacijos reikalavimui, jeigu tiekėjas pateiktų preliminarią sutartį su gamintoju arba ketinimų protokolą su gamintoju dėl transporto priemonių lizingavimo arba finansavimo? | Paaiškiname, kad autobusų nuomos ar lizingo sutartis bus laikoma tinkamu atitiktį kvalifikaciniam reikalavimui pagrindžiančiu dokumentu, vadovaujantis pirkimo sąlygų 43.5 p. patvirtinančių dokumentų sąrašo 1.2 p.: „*Jei tiekėjas (tiekėjų grupės partneriai kartu) nevaldo transporto priemonių nuosavybės teise, pateikiami įrodymai apie tai, kad šios transporto priemonės bus prieinamos sutarties vykdymo metu. Tokiais įrodymais gali būti:*  *• Sutartys dėl transporto priemonių valdymo, arba, preliminarios transporto priemonių įsigijimo sutartys (ar ketinimų protokolas) su gamintoju ar jo įgaliotu atstovu (jei sutartis sudaryta su įgaliotu atstovu pateikiami atstovavimą įrodantys dokumentai*)“. Atkreipiame dėmesį, kad atitiktį pirkimo reikalavimams įrodantys dokumentai turi atitikti pirkimo dokumentuose nustatytus reikalavimus. |
|  | LT\_Keleivių vežimo paslaugų pirkimo sąlygos - Pirkimo sąlygų 12 priedas (I, II, III, IV pirkimo dalys)  [...] Vienos transporto priemonės rida kilometrais su nauja neeksploatuota vieno įkrovimo baterija (80% DoD), Šaltuoju metu laiku (esant (-4°C) temperatūrai)  (nurodoma gamintojo deklaruojama rida kilometrais pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus) [...]  1. Pagal PS reikalavimą, Paslaugų teikėjas kartu su pasiūlymu turi patvirtini, kad transporto priemonių baterijos turės 80 % išsikrovimo lygį (DoD). Prašome paaiškinti, kodėl Užsakovas reikalauja šios informacijos ? Paslaugos teikėjas bus atsakingas už tinkamą maršrutų planavimą ir optimalų transporto priemonių veikimą juose, kad būtų įvykdyti Užsakovo reikalavimai. Manome, kad keliamas reikalavimas yra tik Pasalugų teikėjo atsakomybės ir susitarimo su transporto priemonės gamintoju klausimas, ar DoD bus 80% ar 60%, nes toks reikaalvimas niekaip neįtakoja paslaugų kokybės teikimo. Nepagrįstai reikalaujamas ir nustatytas DoD apribojimas iki 80 %, riboja Paslaugų teikėjo galimybes planuojant maršrutus. Prašome pašalinti šią nuostatą arba leisti kitas galimybes, pav. 60%.  2. Perkančioji organizacija reikalauja, kad rida būtų nurodyta pagal SORT bandymus 1, 2 ir 3, ir nurodo, kad ridą reikia deklaruoti esant aplinkos temperatūrai (-4 °C). Reikalavimai yra prieštaringi, nes pagal UITP, organizacijos, atsakingos už SORT bandymų sertifikavimo sąlygų parengimą ir rekomendacijas, tokie bandymai atliekami esant 0 °C–30 °C temperatūrai, o sprendimą dėl bandymų atlikimo temperatūros priima autobusų gamintojas. Jūsų keliamas reikalavimas pateikti SORT (-4 °C), prieštarauja UITP reikalavimams ir negali būti įvykdytas. Prašome pašalinti šią nuostatą arba leisti transporto priemonių gamintojams deklaruoti savo transporto priemonių ridą, pasirinktos aplinkos temperatūros sąlygomis.  3. Prašome patvirtinti, ar kartu su pasiūlymu turi būti pateiktos SORT 1, 2 ir 3 sertifikatų kopijos. Kai kurių tipų transporto priemonėms tai ne visada įmanoma. Pavyzdžiui, 24 metrų transporto priemonės, kurios yra labai nišinis produktas atveju, gamintojai gali neturėti tokių bandymų, nes kai kuriose rinkose jie nėra būtini. Prašome sutikti pakeisti SORT sertifikatus gamintojo deklaracija, patvirtinančia nuvažiuojamą atstumą ir energijos suvartojimą pagal UITP reikalavimus, analogiškai SORT 1, 2 ir 3. | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | 01\_priedas\_Techninė specifikacija (triašis) – 5 lentelė  2.1. Transporto priemonėje turi būti įrengta ne mažiau kaip 38 sėdimų vietų keleiviams ir bendras įrengtų sėdimų ir stovimų vietų skaičius yra ne mažesnis kaip 125.  Užsakovas reikalauja, kad triašis autobusas galėtų vežti ne mažiau kaip 125 keleivius, tuo pačiu reikalaujant, kad šios transporto priemonės per dieną nuvažiuotų ne mažiau kaip 300 km, dėl ko transporto priemonės turi būti įrengtos didelės talpos baterijomis, kurios ženkliai padidina autobusų svorį, o bendras svoris yra ribojamas teisės aktais. Į Vilnių mūsų pristatyti dyzeliniai autobusai galėjo vežti 135 keleivius, t. y. tik 10 keleivių mažiau nei reikalaujama elektra varomiems autobusams, kuriose pagal perkančiosios organizacijos reikalavimus turi būti įrengtos didelės talpos ir ilgo veikimo baterijos. Traukos baterijos turi didelį savąjį svorį. Kuo daugiau baterijų, tuo didesnis transporto priemonių svoris ir tuo mažesnis galimas maksimalus keleivių skaičius. Todėl prašome pakeisti šį reikalavimą ir sumažinti minimalų keleivių skaičių iki 115 autobusams (triašiams). | Techninėje specifikacijoje nustatytas reikalavimas išlieka galioti ir nėra keičiamas. Dalyviai privalo vadovautis esamomis pirkimo dokumentų nuostatomis. |
|  | LT\_Keleivių vežimo paslaugų pirkimo sąlygos -  110.1.5. Trečio kriterijaus – Transporto priemonės stovinčių keleivių patogumo rodiklis (žm./m2) (T2) balai skiriami tokia tvarka:  Transporto priemonės keleivių stovimų vietų ploto skaičius yra ne daugiau kaip 4 žm./m2  Pagal Užsakovo kriterijus, norint gauti papildomus balus, transporto priemonės turi atitikti sąlygą, kad viename kvadratiniame metre būtų ne daugiau kaip 4 asmenys. Tuo pačiu reikalaujama, kad transporto priemonėse būtų įrengtos didelės talpos baterijomis, kad autobusai galėtų nuvažiuoti didelį kilometrų skaičių per dieną ir vienu metu vežti didelį keleivių skaičių. Suprantame Jūsų norą užtikrinti kuo didesnį keleivių komfortą, tačiau šie reikalavimai yra tarpusavyje nesuderinami. Todėl prašome šią nuostatą panaikinti arba pakeisti į ne mažiau kaip 6 asmenis viename kvadratiniame metre.  Pagal UNECE reglamentą Nr. 107, I klasės transporto priemonės gali vežti ne daugiau kaip 8 keleivius viename kvadratiniame metre.  Jūsų keliamas reikalavimas yra du kartus „griežtesnis“, nei reikalauja ES reglamentai. Todėl manome, kad keliamas reikalavimas yra nelogiškas. | Pirkimo sąlygose nustatytas reikalavimas išlieka galioti ir nėra keičiamas. Dalyviai privalo vadovautis esamomis pirkimo dokumentų nuostatomis. |
|  | 01\_priedas\_Techninė specifikacija (triašis) – 3 lentelė  3.2. Skleidžiamo garso lygis M3 kategorijos transporto priemonėse neturi viršyti šių ribų (pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 540/2014):  − su mažesnės kaip 150 kW galios varikliu – 73 dB (A);  − su ne mažesnės kaip 150 kW ir ne didesnės kaip 250 kW galios varikliu – 76 dB (A)  – su ne mažesnės kaip 250 kW galios varikliu – 77 dB (A).  Pagal R540/2014 reikalavimus autobusų gamintojai privalo iki 2026 m. liepos 1 d. užtikrinti, kad varikliai, kurių galia viršija 250 kW, atitiktų 77 dB reikalavimą, bet iki tos datos galioja reikalavimas 78 dB. Todėl prašome leisti 78 dB arba sudaryti galimybę pateikti atitikties šiam reikalavimui deklaraciją po jo įsigaliojimo 2026 m. liepos 1 d. Šiuo metu gamintojai turi laiko pritaikyti savo transporto priemones prie naujų reikalavimų, o reikalavimas bus įvykdytas pristatymo (pirmos registracijos) metu. | Tiekėjas teikdamas pasiūlymą gali pateikti gamintojo deklaraciją dėl Techninės specifikacijos 3.2 punkto, kad transporto priemonė atitiks reikalavimą dėl skleidžiamo garso lygio, o dokumentus, pagrindžiančius atitiktį šiam reikalavimui, parengti ir pateikti perkančiajai organizacijai Sutarties vykdymo metu per pasirengimo paslaugų teikimui etapą ne vėliau kaip iki transporto priemonių pateikimo patikrinimui pagal Sutarties 3.5 punktą, nurodant transporto priemonės skleidžiamo garso lygį.  Tam atitinkamai patikslinama (pridedamas paaiškinimas) Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninė specifikaciją 4 priedo „Pasiūlymo atitikties techninei specifikacijai forma“ 1 lentelės 3.2 eilutė. |
|  | Norėtume paprašyti paaiškinimo dėl pirkimo sąlygų 12 priedo („Pažyma apie siūlomas transporto priemones“) reikalavimų. Lietuviškoje dokumento versijoje nurodoma, kad turi būti pateikta deklaruojama vienos transporto priemonės rida esant -4°C temperatūrai pagal SORT 1, 2 ir 3 ciklus. Angliškoje dokumento versijoje reikalaujama ridos duomenų esant -10°C iki -20°C temperatūrai pagal SORT 2 ir 3 ciklus. Kaip tiekėjui iš užsienio, mums svarbu aiškiai suprasti: • Kuri dokumento versija laikytina privaloma pasiūlymo rengimui – lietuviška ar angliška? • Ar neturėtų abiejose versijose būti nustatyti vienodi techniniai reikalavimai, siekiant užtikrinti vienodą visų tiekėjų vertinimą? Būtume dėkingi už Jūsų paaiškinimą, kad galėtume parengti pasiūlymą visiškai laikydamiesi reikalavimų. | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | Prašome nurodyti, kam bus taikomi Pirkimo sąlygų Bendrųjų nuostatų 20.4 ir 20.6 papunkčių reikalavimai, t. y. kurių tiekėjo ar su tiekėju susijusių asmenų bus prašoma pateikti nurodytus dokumentus? Dėkojame iš anksto. | Prašome vadovautis VPĮ 37 straipsnio 9 dalimi. |
|  | Noriu kreiptis į Jūsų dėmesį dėl papildomų klausimų ir aiškinimų, susijusių su ankstesniais klausimais dėl pirkimo „Vienetinių reguliarių autobusų paslaugų teikimas keleivių vežimui Vilniaus mieste ir gretai esančiose savivaldybėse“. Išsamiai išnagrinėjus dokumentus, pastebėjau esminius nesuderinamus, kurie gali tiesiogiai paveikti kainų palyginimo procesą ir vertinimo objektyvumą. Pagrindinė problema susijusi su kainos apskaičiavimo formule, nurodyta 110.1.2 punkte, ir jos taikymu pasiūlymo pateikimo formoje nurodytiems duomenims. Pagal 110.1.2 punktą (anglų kalba): “The price (C) is calculated by multiplying the ratio of the lowest price offered (Cmin) to the price of the evaluated tender (Cp) by the price weighting (X):” Tačiau pasiūlymo pateikimo formoje (Priedas 2.1) 1 lotui įtraukti du atskiri įrašai su skirtingais bendrais važiavimo atstumais (9 620 000 km ir 116 480 000 km) tam pačiam autobuso tipui (mažos talpos autobusai (LCB)). Tai sukelia rimtus neaiškumus, kaip bus apskaičiuojama kiekvieno pasiūlymo bendroji kaina (Cp) palyginimui su žemiausia kaina (Cmin).  Prašau nurodyti šiuos klausimus:   * Kokia tiksliai numatyta formulė kainų palyginimui, atsižvelgiant į du skirtingus važiavimo atstumus. * Kodėl pasiūlymo formoje įtraukti tie du skirtingi važiavimo atstumai (9 620 000 km ir 116 480 000 km)? Ar jie susiję su skirtingais autobuso tipais (pvz., vienas atstumas – SCB/LCB, kitas – midi autobusai), bet formoje dėl klaidų abu pažymėti kaip „LCB“? * Pagal technines specifikacijas (5 punktas) bendras metinis važiavimo atstumas yra 9 700 000 km. Ar 116 480 000 km numatyti 12 metų laikotarpiui (9 700 000 km/metai × 12 metų = 116 400 000 km, kas artima 116 480 000 km)? Jei taip, kokia tiksliai sutarties trukmė su visomis pratęsimų galimybėmis? * Kaip bus apskaičiuojama žemiausia pasiūlyta kaina (Cmin) ir vertinamo pasiūlymo kaina (Cp), jei skirtingi siūlėjai gali interpretuoti formą skirtingai (pvz., koncentruodamiesi į skirtingus važiavimo atstumus)?   Šie neaiškumai kelią reikšmingus rizikus kainų palyginimo procesui, nes skirtingi siūlėjai gali sudarytisavo kainas skirtingai, padarydami jas faktiškai nesulyginamas. Tai gali esminiai paveikti konkurso teisingumą ir galimybę nustatyti geriausią pasiūlymą. Prašau pateikti detalius aiškinimus dėl kainų palyginimo mechanizmo, kad būtų užtikrinta, jog visi siūlėjaivienodai supranta procesą ir gali ruošti savo pasiūlymus pagal vienodus taisykles. | Pasiūlymo formoje angliškoje versijoje padaryta techninė klaida, todėl pridedame patikslintą angliškos versijos Pasiūlymo formą.   * Kainos palyginamos pagal mažiausios kainos kriterijų, t.y. palyginama bendra preliminari pasiūlymo kaina Eur be PVM. * Pasiūlymo formoje nurodytas kilometrų skaičius yra apskaičiuotas 10 metų paslaugų teikimo laikotarpiui (7 metai paslaugos teikimui + 3 metai pratęsimo terminas) + 30 proc. maksimalus galimas ridos didinimas nuo bazinės ridos;   Atkreipiame dėmesį, kad, vadovaujantis Pirkimo sąlygų 132 punktu, jeigu yra prieštaravimų, neatitikimų tarp pirkimo sąlygų lietuvių kalba ir anglų kalba, teisinga laikoma informacija, nurodyta pirkimo sąlygose lietuvių kalba. |
|  | Pirkimo dokumentų anglų kalbos versijos 43.2 punkte nustatėme galimą neatitikimą. 43.2 punkte 2 kartus nurodytas reikalavimas 1-ajai pirkimo objekto daliai, tačiau 4-osios pirkimo objekto dalies reikalavimas apskritai nepateiktas. Prašome paaiškinti, koks yra teisingas minimalus metinio pajamų dydžio kvalifikacinis reikalavimas, taikomas 4-ajai pirkimo objekto daliai? Ar kvalifikaciniai reikalavimai visoms pirkimo objekto dalims nurodyti teisingai? Šis patikslinimas yra svarbus, nes \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ vadovaujasi pirkimo sąlygų redakcija anglų kalba, todėl negali tinkamai įvertinti savo atitikties kvalifikaciniams reikalavimams ir atitinkamai parengti pasiūlymą. | Techninė klaida, pridedame patikslintus kvalifikacinius reikalavimus. |
|  | Dėl Techninės specifikacijos 1.1 skirsnio  Ar perkančioji organizacija leis pateikti žemagrindį autobusą (kaip apibrėžta JT EEK reglamente Nr. 107), kurio žemagrindė dalis, pasiekiama be laiptelių, yra transporto priemonės gale už galinės ašies, dvigubų įėjimo durų srityje? | Tokia transporto priemonė galėtų būti laikoma tinkama, jeigu ji visiškai atitiks visus pirkimo dokumentuose nustatytus reikalavimus.  Transporto priemonė bus laikoma tinkama, jeigu ji visiškai atitiks pirkimo dokumentuose nustatytus reikalavimus.  Perkančioji organizacija nevertina atskirų techninių sprendimų ar modelių atitikties už pirkimo sąlygose nustatytų reikalavimų ribų. |
|  | Dėl 1.1 Techninės specifikacijos skirsnio. Ar perkančioji organizacija priims autobusą, kurio bendras ilgis neviršija 8,15 m? | Atsakant į pateiktą klausimą, Perkančioji organizacija remiantis Techninės specifikacijos 1.1 reikalavimu priims mažos talpos autobusų (MTA) transporto priemones, kurių ilgis iki 8,0 metrų. Papildomai paaiškiname, kad šios transporto priemonės ir kitų transporto priemonių tipų Techninės specifikacijos lentelėse 1 punkto „1. Transporto priemonė ir jos tipas“ nurodyta transporto priemonės ilgio riba, „iki <... m>” apima nurodytą skaičių, pavyzdžiui, „iki 8,0 m“ apima 8,0 metrus. |
|  | Dėl Techninės specifikacijos 4 priedo 1.3 skirsnio.  Ar perkančioji organizacija sutiks su metodu, pagal kurį deklaruotas diapazonas pagal SORT 1/2/3 ciklus pateikiamas standartinėmis sąlygomis (0–30 °C), o informacija apie diapazoną esant –4 °C temperatūrai pateikiama pareiškimo forma?  SORT metodika numato bandymus standartinėmis sąlygomis, o tai užtikrina rezultatų palyginamumą ir patikrinamumą tarp gamintojų. Reikalavimas atlikti SORT ciklus esant –4 °C temperatūrai viršija nustatytą protokolą ir įveda papildomus, nesuderintus kintamuosius (ŠVOK nustatymai, išankstinis kondicionavimas, durų atidarymo scenarijai, keleivių apkrova, akumuliatoriaus šilumos valdymo strategijos), todėl rezultatai priklauso nuo priimtų prielaidų, o ne nuo paties metodo. | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | Dėl Techninės specifikacijos 2.1 skirsnio.  Atsižvelgiant į mūsų 1 klausimą, ar perkančioji organizacija leis pateikti žemagrindį autobusą (kaip apibrėžta JT EEK taisyklėje Nr. 107), kurio žemagrindė dalis, prieinama neįgaliųjų vežimėlių naudotojams be laiptelių, yra transporto priemonės galinėje dalyje už galinės ašies, dvigubų įėjimo durų srityje? | Tokia transporto priemonė galėtų būti laikoma tinkama, jeigu ji visiškai atitiks visus pirkimo dokumentuose nustatytus reikalavimus.  Transporto priemonė bus laikoma tinkama, jeigu ji visiškai atitiks pirkimo dokumentuose nustatytus reikalavimus.  Perkančioji organizacija nevertina atskirų techninių sprendimų ar modelių atitikties už pirkimo sąlygose nustatytų reikalavimų ribų. |
|  | Dėl Techninės specifikacijos 6.10 skirsnio.  Ar perkančioji organizacija leis pateikti autobuso projektą, kurio vairuotojo kabina, pagaminta iš matinio laminato, yra uždaro tipo, užtikrinančio maksimalų vairuotojo saugumą ir apsaugantį nuo šviesos atspindžių iš keleivių salono prieblandoje ir naktį, o tik viršutinė vairuotojo kabinos durų dalis yra įstiklinta? | Leidžiamas sprendimas, kai nepermatoma vairuotojo kabinos pertvaros dalis sklandžiai pereina į permatomą. Pateikiamas pavyzdys paveikslėlyje. |
|  | Dėl Techninės specifikacijos 12 skirsnio.  Atsižvelgiant į tai, kad pereinamuoju ir žiemos laikotarpiais akumuliatorių talpa ir tuo pačiu elektrinio autobuso nuvažiuojamas atstumas gali sumažėti, ar perkančioji organizacija leis pateikti autobusą, kurio šildymo sistema varoma dyzelinu? | Atsakant į Jūsų klausimą, transporto priemonėje esanti šildymo/vėsinimo sistema turi atitikti Techninės specifikacijos 12.1 punkto reikalavimus. |
|  | 4 priedas prie techninės specifikacijos – pirmasis pirkimas; 1 lentelė 4 priedas prie techninės specifikacijos – pirmasis pirkimas; 1 lentelė  Kokius rodiklius potencialus operatorius turėtų nurodyti ir įrašyti į 4 priedo trečiąjį stulpelį? Ar galėtume paprašyti konkretaus pavyzdžio? Pavyzdžiui, ką potencialus operatorius turėtų įrašyti į trečiąjį stulpelį, pirmos lentelės 1.1 punkte? | Atsakant į Jūsų klausimą, potencialus tiekėjas turi nurodyti ar jo siūloma transporto priemonė atitinka Perkančiosios organizacijos reikalavimus, pavyzdžiui, 1 lentelės 1.1 punkte pateikti siūlomos transporto priemonės ilgį. |
|  | Techninės specifikacijos 4 priedo 1.3 punktas – Pirmasis pirkimas; 1 lentelė.  Kaip Perkančiosios organizacijos PTA) tikrins 80 % DoD?  Ar potencialus operatorius kartu su pasiūlymu turėtų pateikti SORT dokumentus apie siūlomus autobusus iš transporto priemonės gamintojo?  Ar potencialus operatorius gali pateikti autobusų su ankstesnės kartos akumuliatoriais SORT dokumentus, bet ar potencialus operatorius gali prie pasiūlymo pridėti autobusus su naujausios kartos akumuliatoriais?  Ar galime laikyti jūsų atsakymą į šį klausimą privalomu atsakymu visų tipų autobusams kiekvienoje konkurso dalyje? | Žr. į 2 klausimo atsakymą.  Papildomai atsakant į klausimą, ar potencialus operatorius gali pateikti autobusų su ankstesnės kartos akumuliatoriais SORT dokumentus, bet ar potencialus operatorius gali prie pasiūlymo pridėti autobusus su naujausios kartos akumuliatoriais, paaiškintina, kad operatorius negali pateikti SORT informacijos apie vieną bateriją, o paslaugų teikimui naudoti kitą, t. y. operatorius turi pateikti SORT dokumentus baterijai, kurią **faktiškai** naudos paslaugų teikimui. |
|  | Techninės specifikacijos – pirmojo pirkimo 4 priedo 5.1 punktas; 1 lentelė Techninės specifikacijos – pirmojo pirkimo 4 priedo 5.1 punktas; 1 lentelė  Kurioje tiksliai vietoje keleivių salono aukštis turi būti ne mažesnis kaip 1900 mm? | Reikalavimas netaikomas už **antrųjų** įlipimo-išlipimo durų (link autobuso galo), kur gali būti numatomi laipteliai, jei to reikalauja transporto priemonės konstrukcija. |
|  | Techninės specifikacijos 4 priedo 6.2 punktas – Pirmasis pirkimas; 2 lentelė.  Kokio koordinavimo iš Perkančiosios organizacijos pusės gali tikėtis potencialus operatorius? | Durų atidarymo būdas derinamas Sutarties vykdymo per Pasirengimo teikti paslaugas laikotarpį. |
|  | Techninės specifikacijos 2 priedo 1.2.7.3 punktas.  Iš kur tiksliai (kurioje keleivių salono vietoje) potencialus vežėjas turėtų gauti mėginius bakteriologiniams ir mikroorganizmų tyrimams? | Tyrimai atliekami pagal Nacionalinės visuomenės sveikatos priežiūros laboratorijos metodiką, bei tyrimus atlieka šios laboratorijos Mikrobiologinių tyrimų skyrius. |
|  | Techninės specifikacijos 2 priedo 1.2.7.4 punktas  Ar Perkančioji organizacija galėtų pateikti informaciją, kur potencialus vežėjas turėtų ieškoti transporto priemonėse naudojamo dezinfekavimo skysčio sudėties, kad būtų įvykdytos Lietuvos valdžios institucijų rekomendacijos / nurodymai? Ar Perkančioji organizacija galėtų pateikti šias rekomendacijas / nurodymus? | Transporto priemonėse naudojamo dezinfekcinio skysčio sudėtis turi atitikti Lietuvos respublikos Sveikatos apsaugos ministerijos patvirtintas rekomendacijas. |
|  | Techninės specifikacijos 2 priedo 1.4 punktas  Ar Perkančioji organizacija gali nurodyti tikslius keleivių salono taškus, kuriuose matuojama temperatūra? | 2025.04.23 pateiktame Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1 (pirmai), 2 (antrai), 3 (trečiai) ir 4 (ketvirtai) pirkimo dalims patikslintas 1.4.3 punktas. |
|  | Techninės specifikacijos 2 priedo 1.8.8 punktas  Ar Perkančioji organizacija galėtų konkrečiu pavyzdžiu parodyti, kaip ženklinimas ant grindų turėtų atrodyti silpnaregiams keleiviams? | Pateikiamas neregių įspėjamųjų ir vedinimo paviršiaus pavyzdys paveikslėlyje. |
|  | Techninės specifikacijos 4 priedo 6.1 punktas – Antrasis pirkimas; 1 lentelė. Prašome patvirtinti, kad tuo atveju, kai autobusas turi dvigubas priekines duris, kurių plotis yra bent 1200 mm, autobuse turėtų būti bent 600 mm vietos keleiviams įlipti per priekinių durų plotį? | Perkančioji organizacija reikalauja tokios vairuotojų kabinos, kuri užtikrintų nesikeičiantį mikroklimatą vairuotojo darbo vietoje esant atidarytoms priekinėms durims. Leidžiama turėti vairuotojo kabiną su atskiru įėjimu iš lauko, paliekant mažiausiai 600 mm keleivių laipinimui. Pateikiamas pavyzdys paveikslėlyje. |
|  | Ar teikiant pasiūlymus vežėjo siūlomoms transporto priemonėms turi būti atliktas homologacijos tipo patvirtinimas, ar jis gali būti rengiamas? | Paaiškiname, kad, kartu su pasiūlymu, privalomi pateikti dokumentai nurodyti Pirkimo sąlygų 81 punkte. |
|  | 12 priedas prie Pirkimo sąlygų  Prašome patikslinti, ką tiksliai vežėjas turi įrašyti paskutiniame šeštame 12 priedo stulpelyje „Vienos transporto priemonės rida kilometrais su nauja nenaudota vienkartine baterija (80 % DoD) šaltu oru (esant -10 °C - (-20 °C)) pagal SORT 2 ir 3 metodikas“.  Ar šiame stulpelyje vežėjas turėtų įrašyti siūlomo autobuso dienos ridą, kuri bus tokia pati kaip transporto priemonės gamintojo pateiktoje 2 ir 3 rūšių dokumentacijoje?  O kas, jei gamintojo 2 ir 3 rūšių dokumentacijoje neatsižvelgiama į TPS nurodytas sąlygas, t. y. ji nebuvo parengta esant temperatūros sąlygoms (esant -10 °C - (-20 °C)) ir neatsižvelgiama į 80 % DoD?  Mes manome, kad gamintojas neatlieka SORT bandymų tiksliai tokiomis sąlygomis, kokių reikalauja Užsakovas.  Ar galime laikyti jūsų atsakymą į šį klausimą privalomu atsakymu visų tipų autobusams kiekvienoje konkurso dalyje? | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | Dėl pirkimo sąlygų 32 ir 33 punktų.  Ar Užsakovas leidžia tiekėjui, pateikdamas pasiūlymą, savarankiškai imtis vykdyti kai kurias veiklas, tačiau prieš pradėdamas teikti paslaugas, jis nuspręs jas patikėti subrangovams?  Ar tokiu atveju Užsakovas pripažins pakeitimą ir ar subrangovas turi būti patvirtintas? | Paaiškiname, kad Tiekėjas turi vadovautis Pirkimo sąlygų 3 priedo (Sutarties) 17 skyriumi.  Atkreipiame dėmesį, kad Tiekėjas teikdamas pasiūlymą privalo išviešinti ūkio subjektus, kurių remiasi kvalifikacija. Jei kvalifikacija nesiremiama, tokių subteikėjų/ subrangovų Tiekėjas neprivalo išviešinti, jei nėra žinoma, tačiau sutarties vykdymo metu privalės apie jų pasitelkimą informuoti ir suderinti sutartyje nustatyta tvarka. |
|  | Prašome patvirtinti, kad prireikus Užsakovas sutiks su sutartinių teisių perleidimu finansų įstaigai.  Sutartinių teisių perleidimas yra įprasta finansų įstaigos reikalavimų užtikrinimo forma lizingo atveju. | Finansų įstaigai (finansuotojui) galimų perleisti teisių ir pareigų apimtis apibrėžta Pirkimo sutarties 17.13 punkte, kuriame teigiama: „*Šalys susitaria, kad užtikrindamas savo prievolių įvykdymą Finansuotojui Vežėjas turi teisę be atskiro Savivaldybės ir (ar) Įgaliotos įstaigos sutikimo įkeisti ir (ar) perleisti Finansuotojui savo būsimas pajamas, gaunamas pagal Sutartį, taip pat įkeisti Finansuotojui sąskaitą, į kurią atliekami mokėjimai pagal Sutartį. Vežėjas apie tokį susitarimą su Finansuotoju turi raštu informuoti Savivaldybę ir Įgaliotą įstaigą. Vežėjui nurodžius tokį poreikį, tarp Šalių ir Finansuotojo sudaroma sutartis, kurioje aprašoma tiesioginio atsiskaitymo su Finansuotoju tvarka, atsižvelgiant į Sutartyje nustatytus reikalavimus. Sutartyje atsiskaitymo su Finansuotoju tvarka bus nustatoma vadovaujantis šioje Sutartyje numatyta atsiskaitymo tvarka*.“. |
|  | Užsakovas nurodė, kad periodinio valymo procedūra apima kasdienio valymo procedūrą, o bendrojo valymo procedūra – kasdienio ir periodinio valymo procedūras.  Atliekant periodinio valymo procedūrą, žurnale ar lygiavertyje dokumente turi būti atskirai užfiksuotas kasdienio valymo faktas, o bendrojo valymo atveju – žurnale ar lygiavertyje dokumente turi būti atskirai užfiksuotas kasdienio ir periodinio valymo procedūrų faktas. | Nepriklausomai nuo valymo tipo: kasdieninio, periodinio ar generalinio valymo faktas turi būti fiksuojamas žurnale ar lygiaverčiame dokumente (elektroniniame arba popieriniame). |
|  | Dėl Sutarties 2 priedo 1.17. punkto  Užsakovas aprašė, kad reklama transporto priemonių viduje ir išorėje turi atitikti Lietuvos Respublikos reklamos įstatyme nustatytus reklamos principus ir bendruosius reikalavimus ir neprieštarauja tvaraus mobilumo tikslams.  1.17.12 ir 1.17.13 punktuose aprašoma reklamos demonstravimo ekrane galimybė ir leistina šio demonstravimo trukmė.  Prašome apibrėžti kitus reikalavimus, susijusius su reklamos demonstravimo autobusuose būdu ir vieta, ypač:  - Ar užsakovas leidžia vaizdinę reklamą autobuso šonuose?  - Ar reklama gali užimti visą autobuso šoną, įskaitant langus, ar tik apatinę dalį?  - Kokią riedmenų dalį galima uždengti šonine reklama?  - Ar užsakovas leidžia reklamą autobusų gale, ant pilno galo arba ant pusės galo?  - Ar užsakovas leidžia reklamą autobusų viduje, ant rankenų ir plakatų?  - Jei užsakovas leidžia plakatus, nurodykite, kuriose vietose ir kokio dydžio jie gali būti demonstruojami. | Atsakant į Jūsų klausimą, remiantis Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.17.1 punktu *„Reikalavimai reklamai. Vežėjas turi užtikrinti, kad transporto priemonių* ***viduje*** *skelbiama reklama atitiktų Lietuvos Respublikos reklamos įstatyme nustatytus reklamos principus ir bendruosius reikalavimus reklamai bei neprieštarautų darnaus judumo tikslams.<...>“* Vežėjas reklamą gali skelbti tik transporto priemonės **viduje.** Vežėjas turi galimybę skelbti reklamą vidinėse keleivių informavimo švieslentėse vadovaujantis 1.14 punkte numatytais reikalavimais. |
|  | Dėl Sutarties 2 priedo 1.20.2  Ar Užsakovas leidžia vairuotojų uniformose dėvėti trumparankovius polo marškinėlius? Ar reikalaujama klasikinių trumparankovių marškinėlių? | Atsakant į Jūsų klausimą, Perkančioji organizacija remiantis Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.20.2 punktu priims tik: **Trumparankovius** ir **Ilgarankovius** marškinius. |
|  | Dėl mūsų dalyvavimo keleivių vežimo paslaugų teikimo konkurse prašome pateikti tvarkaraščių duomenis prieinamesniu formatu. Šiuo metu šie duomenys prieinami tik PDF formatu, o tai labai apsunkina jų analizę ir integraciją su mūsų sistemomis.  Prašome tvarkaraščių duomenis pateikti vienu iš šių formatų:  1. GTFS (bendroji tranzito duomenų srauto specifikacija) – šis formatas yra transporto pramonės standartas, leidžiantis lengvai integruotis su transporto valdymo sistemomis ir mobiliosiomis programomis.  2. „Excel“ failas – duomenys renkami vienodai, su nuoseklia struktūra, kur atskiros išvykimo ir atvykimo į galines stoteles vertės pateikiamos atskiruose langeliuose. Siūloma „Excel“ failo struktūra:  a. Atskiri lapai kiekvienai savaitės dienai ir kiekvienam tvarkaraščio tipui (pvz., darbo dienomis, savaitgaliais, švenčių dienomis).  b. A ​​stulpelis: Linijos numeris  c. B stulpelis: Pradinės stotelės pavadinimas (išvykimo laikai eilutėse žemiau)  d. C stulpelis: Galutinės stotelės pavadinimas (atvykimo laikai eilutėse žemiau)  e. D stulpelis: Darbas (išvykimo laikai atskirti pagal individualius darbus)  f. E stulpelis: Autobuso tipas  g. F stulpelis: Kelionės trukmė  Pastebėjome, kad paskelbti tvarkaraščiai apima tik pirmadienį–penktadienį ir šeštadienį–sekmadienį. Darbo dienos nėra atskirtos tarp mokslo metų ir atostogų laikotarpių. Ar turėtume suprasti, kad visiems metams galioja vienas tvarkaraštis, ar yra specialus tvarkaraštis, pavyzdžiui, atostogų tvarkaraštis, kuris nebuvo paskelbtas? Jei taip, prašome jį paskelbti.  Duomenų pateikimas vienu iš aukščiau pateiktų formatų leis mums efektyviau parengti savo pasiūlymą ir užtikrinti aukštos kokybės transporto paslaugas. | Perkančioji organizacija pateiks Preliminarius viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščius GTFS formatu. |
|  | Sutarties 2 priedas  Keleivių\_vežimo\_paslaugų teikimo ir\_kokybės\_reikalavimai  1.11.7. Keleivių srautų duomenų (neapdorotų) perdavimo reikalavimai  1.11.7.1 Viešojo transporto keleivių srauto duomenys turi būti siunčiami į Įgaliotos įmonės patalpose esančias degalines, kuriose įrengta APC IS sistema, leidžianti peržiūrėti ir analizuoti gautą statistiką.  a) Ar Įgaliotos įmonės patalpose esanti APC IS sistema turi sąsają, leidžiančią perduoti Rangovo transporto priemonių keleivių skaičiavimo duomenis?  b) Pateikite šios sąsajos specifikaciją, kad būtų galima įvertinti integravimo išlaidas?  c) Jei APC IS sistema neturi sąsajos skaičiavimo duomenims gauti, kokiu formatu Rangovas turėtų pateikti duomenis APC IS sistemai?  d) Ar Užsakovas pateiks aprašymą ir teisę naudoti sąsają / duomenų formatą, skirtą siuntimui į APC IS sistemą, be jokių išlaidų Rangovui? | Perkančioji organizacija naudoja ir Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.11.6.1.1 punkte nurodo perduoti *raw* duomenis į aplikacijų serverį, kuriame yra įdiegta programinė įranga Dilax Citisense, leidžianti peržiūrėti ir analizuoti gautus statistinius duomenis. Failai turi būti pateikiami dlx, csv arba xml formatu. Vežėjas yra pilnai atsakingas už duomenų pateikimą bei suderinamumą su programine įranga Dilax Citisense. Failų struktūra turi būti suderinta su įgaliota įstaiga Sutarties vykdymo metu. Paminėtas reikalavimas neriboja Vežėjo teisės naudoti bet kokią kitą aparatinę ir (arba) programinę įrangą, jeigu ji atitinka Techninės specifikacijos ir jos priedų reikalavimus. |
|  | Sutarties 2 priedas  Keleivių\_vežimo\_paslaugų teikimo ir kokybės reikalavimai  1.14.11. Transporto priemonės keleivių salone esančiuose kabinos ekranuose turėtų būti rodoma ši informacija:  1.14.11.8. Statinė (anksčiau įrašyta arba iš GTFS failo) informacija apie galimus pakeitimus kitoje stotelėje;  1.14.11.9. Realaus laiko informacija (gauta iš GTFS-RT failo) apie kitų maršrutų išvykimus iš kitos stotelės;  a) Užsakovas daro prielaidą, kad Įgaliotoja pateiks Rangovui GTFS-RT duomenyse esančius duomenis apie kitų transporto priemonių faktinį išvykimo laiką iš stotelės, į kurią vyksta transporto priemonė. Tačiau techninėje specifikacijoje nėra apibrėžtas reikalavimas, kad Rangovo transporto priemonės, kaip dalis Įgaliojančiai įstaigai pateiktų duomenų, internetu siųstų informaciją iš transporto priemonės apie dabartinę transporto priemonės transportavimo užduoties / maršruto vietą ir būseną, taip pat apie jos nukrypimą nuo tvarkaraščio? Ar tai nėra aplaidumas ir ar tokia informacija neturėtų būti siunčiama Įgaliojančiai įstaigai?  b) Jei tokia informacija turėtų būti siunčiama, pateikite informaciją, naudojant kurią sąsają ši integracija turėtų būti atliekama?  c) Pateikite šios sąsajos specifikaciją integracijai su Įgaliojančia įstaiga?  d) Ar Užsakovas pateiks Rangovui dokumentaciją ir teisę naudoti šią sąsają nemokamai? | Realaus laiko GTFS-RT formato duomenys, įskaitant lokacijos koordinates, iš transporto priemonės siunčiami per Perkančiosios organizacijos suteikiamą elektroninio bilieto sistemą. Papildomai teikti GTFS-RT duomenų bei jų integruoti iš Vežėjo nereikalaujama.  Sutarties vykdymo metu Perkančioji organizacija nemokamai teiks GTFS ir GTFS-RT failų nuorodas (įskaitant GTFS-RT subfailus *trip\_updates*, *vehicle\_locations* ir *service\_alerts*), kuriomis naudojantis Vežėjo programinė įranga turės sugeneruoti reikiamą informaciją keleivių informavimo sistemai.  Siekiant supažindinti potencialius tiekėjus su Vilniaus mieste naudojama GTFS failų struktūra, Perkančioji organizacija teikia nuorodas:  Į statinį GTFS failą:  <https://www.stops.lt/vilnius/vilnius/gtfs.zip>  Į GTFS-RT failą (apimantį *trip\_updates* ir *vehicle\_locations*): <https://www.stops.lt/vilnius/gtfs_realtime.pb>  <https://www.stops.lt/vilnius/gtfs_realtime.json>  Į GTFS-RT failo dalį *service\_alerts*:  <https://www.stops.lt/vilnius/service_alerts.pb>  <https://www.stops.lt/vilnius/service_alerts.json>  Patiksliname, kad Perkančioji organizacija neteiks kitų failų, išskyrus Techninės specifikacijos 1.14.1 b punkte nurodytą atvejį, kai keleivių informavimo sistemą programuojama rankiniu būdu, jeigu dėl dėl techninių kliūčių ilgesnį laiką nėra prieinami GTFS failai ar kiti duomenys automatiniam informacijos apdorojimui ir pateikimui bei Perkančiajai organizacijai apie tai pranešus bei patvirtinus šio būdo naudojimą ne anksčiau nei prieš 5 d.d. Tokiu atveju, Perkančioji organizacija pateiks maršrutų, krypčių, stotelių bei persėdimų statinius duomenis tekstiniais (pavyzdžiui, pdf, docx ir alternatyviais) formatais.  Perkančioji organizacija pasilieka teisę papildyti (nepanaikinant esamų struktūros elementų) dabar naudojamų GTFS ir GTFS-RT failų struktūrą pagal GTFS protokolą (standartą), pasiekiamą internetu: <https://gtfs.org/documentation/> , tačiau tai nėra Perkančiosios organizacijos įsipareigojimas. |
|  | Sutarties 2 priedas  Keleivių vežimo paslaugų teikimo ir kokybės reikalavimai  1.14.18 Įgaliotasis subjektas, vykdydamas Sutartį, taip pat gali teikti papildomas keleivių informavimo sistemos funkcijas, atsižvelgdamas į keleivių informavimo sistemos technines galimybes. Vežėjas yra atsakingas už papildomų funkcijų diegimą. Vežėjas yra atsakingas už techninę ir programinę rodymo sistemos priežiūrą, visų reikalingų licencijų įsigijimą ir teisingą GTFS failo nuskaitymą pagal su Įgaliotąja įstaiga suderintus principus. Šie principai turi būti suderinti su Įgaliotąja įstaiga prieš pradedant teikti keleivių vežimo paslaugas.  Kokias licencijas Rangovas turi įsigyti iš Įgaliotosios įstaigos ar kitos įstaigos ir kokias kitas galimas išlaidas turi patirti Įgaliotoji įstaiga, kad Rangovas galėtų pasiekti ir naudoti GTFS ir GTFS-RT failus? | Patiksliname, kad Perkančioji organizacija nemokamai ir visos sutarties galiojimo laikotarpiu teiks GTFS ir GTFS-RT failų nuorodas, išskyrus Techninės specifikacijos 2 priedo 1.14.1 b punkte numatytus atvejus.  Vežėjas yra savarankiškai atsakingas už visą programinę įrangą (įskaitant ir jos licencijas), reikalingą tinkamam GTFS ir GTFS-RT failų nuskaitymui, teisingos informacijos keleivių informavimo sistemos švieslentėms ir ekranams sugeneravimą ir atvaizdavimą, rankiniam keleivių informavimo sistemos programavimui, numatytam Techninės specifikacijos 2 priedo 1.14.1 b punkte išdėstytiems atvejams. Taip pat Vežėjas yra savarankiškai atsakingas už prisijungimų prie vežėjo turimos keleivių informavimo sistemos programinės įrangos, leidžiančios įkelti turinį, suteikimą Perkančiajai organizacijai, kaip tai yra išdėstyta Techninės specifikacijos 2 priedo 1.14.15 punkte, bei už tokios programinės įrangos (arba jos licencijų) įsigijimą. Perkančioji organizacija neneša atsakomybės, jeigu , Vežėjui neįsigijus programinės įrangos arba jos licencijų, keleivių informavimo sistema neveiks, kaip to reikalaujama Techninėje specifikacijoje. |
|  | Autobusų vaizdo stebėjimo sistemos reikalavimuose Perkančioji organizacija aprašė:  1.12.7 Įgaliotasis subjektas galės prisijungti prie priekinės vaizdo stebėjimo kamerų sistemos, kuri fiksuoja transporto priemonės priekio/išorės vaizdus, ​​naudodamas perkančiosios organizacijos naudojamą „Digifort“ programinę įrangą. Operatorius bus atsakingas už reikiamų licencijų, skirtų vaizdo stebėjimo įrašams rodyti „Digifort“ sistemoje, suteikimą.  Ši nuostata rodo, kad transporto priemonėse esančių vaizdo stebėjimo sistemų valdymui reikalingas specialus programinės įrangos sprendimas. Prašome leisti teikti alternatyvią programinę įrangą vaizdo stebėjimo filmuotai medžiagai rodyti Perkančiosios organizacijos patalpose, tai leis geriau pasirinkti palankiausią sprendimą ir neribos konkurencijos. | Atsakant į Jūsų klausimą, Perkančioji organizacija nereikalauja teikti naujos programinės įrangos, vaizdo stebėjimo kamera turi būti konfiguruojama ir jos vaizdas turi būti perduodamas į JUDU eismo valdymo centro Digifort programinę įrangą. |
|  | Autobusų vaizdo stebėjimo sistemos reikalavimuose Perkančioji organizacija aprašė:  Transporto priemonės išorėje ir viduje sumontuotos kameros turi būti aprūpintos jutikliu, kurio maksimali vaizdo skiriamoji geba yra ne mažesnė kaip 6 megapikseliai,  ir  Vaizdo stebėjimo sistema turi gebėti įrašyti visų kamerų vaizdą, užtikrinti, kad įrašymas prasidėtų automatiškai užvedus transporto priemonės variklį ir kad sistema išsijungtų nustatytu laiku, kai variklis išjungiamas, ir gebėti įrenginio laikmenoje saugoti bent 200 valandų vaizdo įrašo, kurio skiriamoji geba yra ne mažesnė kaip 1920x1080, o minimali skiriamoji geba – ne mažesnė kaip 24 unikalūs kadrai per sekundę (fps).  ir  Transporto priemonės kabinos vaizdo kamerų sistemą turi sudaryti viena kamera vairuotojo vietoje ir papildoma(-os) kamera(-os), užtikrinanti, kad būtų filmuojami visi į transporto priemonę įlipantys/išlipantys iš jos keleiviai. Kiekviena keleivių salone esanti vaizdo kamera turi turėti objektyvą, kurio minimalus matymo kampas yra 360° arba lygiavertis, kad būtų užtikrintas viso automobilio salono stebėjimas be aklosios zonos (kliūtys ant keleivių sėdynių ar turėklų nelaikomos akląja zona), ir turi turėti matymo kampo uždengimą, kad būtų užtikrintas keleivių, kitų kamerų ir automobilio salono saugumas nuo vandalizmo.  Patvirtinkite, kad reikalavimas naudoti kameras, kurių skiriamoji geba yra ne mažesnė kaip 6 megapikseliai, taikomas ir pusrutulio formos kameroms (kurių matymo kampas yra 360°), o naudojamų kryptinių kamerų minimali skiriamoji geba turi būti 2 megapikseliai (atitinka vaizdo įrašymo, kurio skiriamoji geba yra ne mažesnė kaip 1920x1080). Tuo pačiu metu prašome leisti naudoti šiuos įrašymo parametrus 360° kameroms: 2560x2560, 12 kadrų per sekundę greičiu (12 fps). | Siūlomos kameros neatitiktų pirkimo dokumentuose numatytų sąlygų. Minimali įrašymo skiriamoji geba turi būti **ne mažesnė kaip 24 kadrai per sekundę (fps).** |
|  | Autobuso vaizdo stebėjimo sistemos reikalavimuose Perkančioji organizacija aprašė:  Kamerų sistema turi atitikti bent vieną iš šių kibernetinio saugumo sertifikatų: SySS, NDAA, Secure by Default, CNPP Trust Passport.  Ar Perkančioji organizacija taip pat priims stebėjimo sistemą, kurioje kameros ir įrašymo įrenginys atitinka ETSI EN 303 645 standartą, patvirtintą nepriklausomos bandymų laboratorijos išduota atitikties bandymo ataskaita?  Pagrindimas:  ETSI EN 303 645 standartas yra pripažintas Europos daiktų interneto įrenginių kibernetinio saugumo standartas ir apibrėžia minimalius reikalavimus, užtikrinančius jų saugų naudojimą. Jo taikymo užtikrinamas apsaugos lygis yra lygiavertis tam, kurį suteikia Techninėje specifikacijoje nurodyti sertifikatai. Todėl atitikties ETSI EN 303 645 reikalavimams patvirtinimas, pavyzdžiui, nepriklausomos laboratorijos išduota bandymo ataskaita, turėtų būti laikomas lygiaverčiu Techninėje specifikacijoje nurodytiems sertifikatams. | Pažymėtina, kad, vadovaujantis aktualia teismų praktika, tiekėjams kyla pareiga įrodyti siūlomų prekių lygiavertiškumą perkančiosios organizacijos apibūdintam pirkimo objektui, reikalavimams ir išviešintiems jų įsigijimo tikslams. Visgi, atsakant į Jūsų klausimą, Perkančioji organizacija Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ sąmoningai nurodė konkrečius kibernetinio saugumo sertifikatus – SySS, NDAA, Secure by Default ir CNPP Trust Passport. Šie sertifikatai yra pagrįsti aiškiai apibrėžtomis patikros procedūromis, nepriklausomais auditais ir standartizuotais atitikties protokolais, užtikrinančiais vienodą saugumo lygį visose vertinamose sistemose.  Nors ETSI EN 303 645 yra pripažintas Europos daiktų interneto kibernetinio saugumo standartas ir teikia vertingas gaires, jis pats savaime nėra sertifikavimo schema. Atitiktis dažnai deklaruojama savarankiškai arba vertinama įvairiose bandymų laboratorijose, ir tai negarantuoja tokio paties patikrinto patikimumo lygio kaip išvardyti sertifikatai.  Todėl, siekdama išlaikyti nuoseklumą, audituojamumą ir sumažinti interpretavimo riziką, perkančioji organizacija nelaikys ETSI EN 303 645 atitikties lygiaverte reikalaujamiems sertifikatams, išvardytiems Techninėje specifikacijoje 2 priede. |
|  | Prašome Perkančiosios organizacijos paaiškinti, kaip pagal konkurso reikalavimus bus vykdomas bendravimas tarp vairuotojo ir Eismo valdymo centro (TVK) ir atvirkščiai.  Sutarties 7 priedo 4 punkte nurodyta, kad „visose transporto priemonėse privalo būti mobilusis telefonas ir laisvų rankų įranga“, o 7.1 punkte nurodyta, kad „Bendravimas tarp Įgaliotos įstaigos ir Vežėjo vairuotojo (-ų) vyksta ryšio priemonėmis ir (arba) Įgaliotos įstaigos administruojama sistema“. Prašome paaiškinti, ar bendravimas turėtų vykti naudojant Vežėjo teikiamas ryšio priemones, ar jas teiks Įgaliota įstaiga?  Taip pat prašome leisti tokį bendravimą įgyvendinti per transporto priemonės valdiklį (kuris taip pat atlieka Keleivių informavimo sistemos – PIS valdiklio funkciją). Šiuo sprendimu vairuotojas priimtų ir inicijuotų skambučius per vairuotojo kabinoje įrengtą skydelį.  Pabrėžiame, kad šis sprendimas užtikrina efektyviausią transporto parko valdymą, nes:  - kiekvienas skambutis automatiškai susiejamas su konkrečia autobuso ir transporto užduotimi,  - TCC arba Rangovo dispečerinės centro operatorius gali inicijuoti skambutį tiesiai iš žemėlapio sąsajos,  - šis metodas pagerina vairuotojo ergonomiką ir TCC priežiūros skaidrumą. | Atsakant į Jūsų klausimą, viešojo transporto priemonėse numatyti borto kompiuteris su ekranu ir bilietų validatoriais per kurį ir numatomas bendravimas su EVC eismo valdymo specialistais Eismo valdymo centre. |
|  | Remiantis konkurso dokumentais, išorinių kamerų sistemos reikalavimai apima kamerų įrengimą transporto priemonės priekyje, gale ir dešinėje pusėje, tačiau neapima kameros, dengiančios kairę transporto priemonės pusę.  Prašome pakeisti šį reikalavimą taip, kad išorinių kamerų sistema taip pat apimtų kamerą, įrengtą kairėje transporto priemonės pusėje, o metro autobusų atveju – dvi kameras kairėje pusėje.  Mūsų nuomone, šis sprendimas žymiai padidins eismo saugumą ir leis geriau analizuoti galimus eismo įvykius. | Atsakant į Jūsų klausimą, Perkančioji organizacija pirkimo sąlygose nustato minimalų kamerų skaičių viduje ir išorėje. Vežėjai nėra ribojami įsirengti papildomas kameras transporto priemonių išorėje siekiant užtikrinti patogesnes ir saugesnes sąlygas vairavimo sąlygas. |
|  | „Pirkimo sutartyje“ nurodyta, kad rangovas padengia įgaliotosios įstaigos pateiktos bilietų sistemos įrengimo išlaidas. Tuo pačiu metu „Sutarties 14 priede“ nurodytos išsamios šios sistemos įrengimo išlaidos.  Prašome patikslinti, ar:  - rangovas privalo padengti „14 priede“ nurodytas išlaidas, ar  - rangovas turėtų atlikti tik įgaliotosios įstaigos pateiktos įrangos įrengimą be papildomo išlaidų atsiskaitymo pagal šį priedą. | Paaiškiname, kad ankstesniu pirkimo sąlygų patikslinimu patikslintame pirkimo sąlygų 3 priedo (Sutarties) 14 priede (ELEKTRONINIO BILIETO SISTEMOS ĮRANGOS NUOMOS TVARKA) nurodyti atskiri įkainiai tiek už įrangos nuomą (už kiekvieną mėnesį), tiek vienkartiniai įkainiai už įrangos sumontavimą ar demontavimą. |
|  | Ar perkančioji organizacija leis integruoti tokias sistemas kaip keleivių skaičiavimo sistema, keleivių informavimo sistema (KIS) ir vaizdo stebėjimo sistema?  Toks metodas leistų lengvai susieti visus reikalingus duomenis ir nereikėtų diegti kelių įrenginių su tomis pačiomis funkcijomis (pvz., SIM kortelių, GPS modulių), kad kiekviena sistema būtų aptarnaujama atskirai.  Papildomas šio sprendimo privalumas būtų galimybė tiek vairuotojui, tiek dispečeriui lengvai stebėti įrenginių veikimo būseną (veikia / neveikia). | Perkančioji organizacija leidžia integruoti keleivių skaičiavimo, keleivių informavimo ir vaizdo stebėjimo sistemas, jeigu tokia integracija atitinka visus kitus Techninės specifikacijos ir jos priedų reikalavimus keleivių skaičiavimo įrangai, keleivių informavimo sistemai ir vaizdo stebėjimo sistemai, įskaitant duomenų perdavimą (apsikeitimą) nustatytais formatais, numatytų prieigų suteikimą, GTFS failų nuskaitymą ir informacijos keleivių informavimo sistemai sugeneravimą. |
|  | Konkurso dokumentuose nurodytas reikalavimas, kad transporto priemonėje būtų įrengtas bent vienas išorinis garsiakalbis, leidžiantis skelbti pranešimus už transporto priemonės ribų.  Prašome patikslinti šiuos klausimus:  • Ar perkančioji organizacija nurodo tikslią išorinio garsiakalbio vietą (pvz., virš priekinių durų, vidurinių durų ar visų durų), ar jo išdėstymas paliekamas rangovo nuožiūrai?  • Jei perkančioji organizacija turi pageidaujamą vietą, prašome ją nurodyti. | Atsakant į Jūsų klausimą, remiantis Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.13.4 punktu *„Išorinis garsiakalbis turi būti įrengtas prie keleivių* ***įlipimo / išlipimo durų.*** *<...>“* t.y. reiškia, kad įrengiama prie kiekvienų durų. |
|  | Asmens duomenų tvarkymo sutarties 1 priede nurodyta, kad TEIKĖJAS, gavęs atskirus GAVĖJO prašymus, pateikia vaizdo įrašus per 2 dienas nuo prašymo gavimo dienos.  Tačiau „Sutarties 2 priede“ nurodytas laikotarpis yra 3 dienos.  Prašome patikslinti, kuris iš šių terminų yra privalomas. | Paaiškiname, kad taikomas Sutarties 2 priede (**Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei** ) numatytas terminas:  1.12.8. Turi būti užtikrintas vaizdo kamerų užfiksuoto vaizdo arba vaizdo su garsu įrašų (jeigu tą leidžia teisinis reglamentavimas) perdavimas Įgaliotai įstaigai pagal pareikalavimą per 3 d. d. nuo Įgaliotos įstaigos kreipimosi bei Įgaliotos įstaigos atsakingiems darbuotojams turi būti suteikta tiesioginė prieiga prie visų saugomų vaizdo įrašų bei galimybė Įgaliotos įstaigos atsakingiems darbuotojams pagal poreikį patiems atsisiųsti reikalingus vaizdo įrašus arba vaizdo su garsu įrašus (jeigu tą leidžia teisinis reglamentavimas) tolimesniam naudojimui.  Ankstesniu pirkimo sąlygų pakeitimu patikslintame sutarties 11 priedo "Asmens duomenų tvarkymo susitarimas" 1 priede " **DUOMENŲ VALDYTOJO NURODYMAS DĖL ASMENS DUOMENŲ TVARKYMO" neliko**  Jūsų nurodyto termino, todėl neliko prieštaravimo tarp minėtų sąlygų. |
|  | Dokumentuose nurodoma, kad keleivių informavimo sistema (KIS) „turi būti suderinama su „Mobitec“ / „Luminator“ sistema arba kita sistema, kuri gali būti įdiegta ateityje“.  Prašome išbraukti nuorodą į „galimą būsimą diegimą“, nes rengiant pasiūlymą neįmanoma numatyti būsimų, šiuo metu nežinomų sistemų reikalavimų. | Techninė klaida pirkimo dokumentuose anglų kalba Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.14.16. punkte. Pridedame patikslintus dokumentus. |
|  | Prašome tiksliai paaiškinti, koks yra Keleivių informavimo sistemos (KIS) suderinamumo su „Mobitec“ / „Luminator“ sistema reikalavimo apimtys. Visų pirma prašome Perkančiosios organizacijos pateikti atitinkamus ryšio protokolus ir visus kitus parametrus, reikalingus suderinamumui nustatyti. | Vežėjas gali diegti bet kurią keleivių informavimo sistemą, kuri atitiktų Techninę specifikaciją ir jos priedus, tačiau Vežėjo naudojamos keleivių informavimo sistemos programinė įranga turi būti techniškai suderinama su Mobitec/Luminator programine įranga. Mobitec/Luminator programinės įrangos duomenų apsikeitimo protokolai yra pasiekiami nemokamai, užsiregistravus gamintojo internetinėje svetainėje. Reikalavimų teikiamų keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei angliškoje versijoje padaryta techninė klaida ir buvo praleista nuoroda į šią gamintojo svetainę, todėl ją pakartojame: <https://luminator.com/en-uk/service/request-information.html>. |
|  | Ar Perkančioji organizacija leis ir ar tai techniškai įmanoma integruoti Keleivių informavimo sistemą (KIS) su elektroninių bilietų sistema?  Pagal siūlomą sprendimą, vairuotojui prisijungus prie konkrečios transporto užduoties KIS sistemoje, jis būtų automatiškai prijungtas prie tos pačios užduoties ir elektroninių bilietų sistemoje. Šis sprendimas sumažintų klaidų riziką ir žymiai supaprastintų vairuotojo darbą.  Jei Perkančioji organizacija leis tokią integraciją, ar ji pateiks reikiamą techninę dokumentaciją ir specifikacijas, kad būtų galima ją įgyvendinti? | Šiuo metu Perkančioji organizacija neplanuoja elektroninio bilieto sistemos ir keleivių informavimo sistemos įrangos integracijos.  Tiek elektroninio bilieto, tiek keleivių informavimo sistemos yra paremtos GTFS failais, kas sumažina klaidų riziką. |
|  | Remdamiesi Pirkimo sutarties projekto 3 skyriumi („Pasirengimas teikti viešojo keleivinio transporto paslaugas“), pagarbiai prašome paaiškinimo ir siūlome pakeitimą dėl įkrovimo infrastruktūros įrengimo:  • Šiuo metu nėra galimybės įkrauti elektrinių autobusų maršrutuose, nes savivaldybė ar Viešojo transporto administracija neįrengė ir neteikia įkrovimo infrastruktūros, ir mums šiuo metu nežinomi tokie planai. Tai reiškia, kad visi autobusai turi būti įkraunami depo trumpais apsisukimo laikais, o tam reikia gerokai padidinti elektros energijos prijungimo pajėgumus.  • Lietuvos elektros tinklų operatorius ESO mus informavo, kad norint padidinti elektros energijos prijungimą prie potencialių depo vietų, reikės rekonstruoti aukštos įtampos pastotes ir įrengti papildomus galios transformatorius. Projekto parengimo, užsakymo, gamybos ir transformatorių montavimo procesas užtruks maždaug 30–36 mėnesius, iš kurių dabartinis vieno transformatoriaus gamybos laikas yra 20–24 mėnesiai.  • Nors už įkrovimo infrastruktūros įrengimą atsakingas konkurso dalyvis, elektros tinklo rekonstrukcija ir aukštos įtampos įrangos įrengimas yra išimtinai ESO atsakomybė ir nepriklauso nuo Vežėjo kontrolės.  Prašymas:  Siekiant užtikrinti teisinį ir veiklos aiškumą bei laikantis proporcingumo principo, prašome neįtraukti šios rizikos į Vežėjo įsipareigojimų sąrašą. Konkrečiai siūlome vieną iš šių variantų:  1. Įtraukti papildomą atvejį pagal 3.10.4 punktą – pasirengimo sustabdymą dėl to, kad ESO (ar kitas tinklo operatorius) negali įgyvendinti reikiamo elektros energijos tiekimo išplėtimo per Sutartyje nurodytą pasirengimo laiką; arba  2. Pakeisti 3.10.4.5 punktą, įtraukiant šį atvejį kartu su valdžios institucijų vėlavimais nagrinėjant paraiškas dėl licencijų, leidimų ar patvirtinimų.  Šis paaiškinimas yra būtinas siekiant išvengti situacijos, kai Vežėjas būtų laikomas atsakingu už vėlavimus, kuriuos sukėlė tik elektros tinklo operatorius ir kurie nepriklauso nuo jo kontrolės. | Prašymas pakeisti pirkimo sąlygas netenkinamas. Laikome pakankamais Sutartyse (atskiroms pirkimų dalims) numatytus pasirengimo teikti paslaugas laikotarpius. Tiekėjas atsakingas už pasirengimą teikti paslaugas, įskaitant ir tinkamų vietų autobusų depams parinkimą įvertinant ir el. įkrovos infrastruktūros įrengimo klausimus pasirenkamose vietose. |
|  | (Sutarties 8 priedas – KOKYBĖS PAŽEIDIMŲ BAUDŲ IR SKATINIMO PRIEMONIŲ LENTELĖ – taikoma visoms dalims):  Atsižvelgiant į tai, kad toliau išvardyti pažeidimai gali būti laikomi nedideleis ir atsižvelgiant į tai, kad jie gali pasitaikyti dideliais kiekiais dėl nuo Vežėjo nepriklausančių aplinkybių, neturėdami didelės įtakos bendrai teikiamų paslaugų kokybei, prašome, kad šie punktai nebūtų laikomi Sutarties nutraukimo pagrindais:  1 ir 2 punktai – punktualumas  6 punktas – daugiau nei 2 (dviejų) procentų reisų neįvykdymas  10 punktas – užfiksuotas Sutartyje nustatytų reklamos reikalavimų pažeidimas, kurio Vežėjas neištaisė per Sutarties 2 priede nustatytą terminą  11 punktas – reikalavimai dėl šildymo, vėdinimo ir (arba) oro kondicionavimo sistemos  12.3 punktas – VPK vairuotojų nepranešimas apie išleidimo informaciją; incidentų, techninių įvykių, eismo įvykių ir kt. | Atsižvelgiant į tai, kad teisminiuose ginčuose dėl šio pirkimo sąlygų teisėtumo buvo nagrinėjamos ir pirkimų sąlygų (sutarties) nuostatos dėl baudų dydžių ir jų taikymo (kaip vieno iš nutraukimo pagrindų) pagrįstumo bei teismams pripažinus minėtas pirkimo sąlygas teisėtomis, šios pirkimo sąlygos nebus keičiamos. |
|  | 1 klausimas (Specifikacijos 1 priedas – Preliminarūs tvarkaraščiai – taikomas visoms dalims):1a. Ar perkančioji organizacija reikalauja griežtai vykdyti tvarkaraštyje nurodytas transporto priemones maršrutus?1b. Ar galima laisvai priskirti maršrutus skirtingoms transporto priemonėms, jei laikomasi paskelbtuose preliminariuose tvarkaraščiuose nurodyto suplanuoto išvykimo ir atvykimo laiko? | Atsakant į Jūsų klausimą, norime pažymėti, kad 1 priedo Techninės specifikacijos 1 priede „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“ yra nurodytas minimalus maršrutus aptarnaujančių transporto priemonių skaičius. Vežėjas atsižvelgiant į savo transporto priemonių technologinius parametrus bei darbo organizavimo principus pasirenka reikalingą transporto priemonių skaičių aptarnauti maršrutus pagal Perkančiosios organizacijos numatytus tvarkaraščius. Vežėjas savarankiškai priskiria transporto priemonę (pavyzdžiui triašį) prie konkretaus maršruto remiantis Perkančios organizacijos informacija dėl transporto priemonės tipo, kuria turi būti aptarnaujami maršrutai. |
|  | (Specifikacijos 1 priedas – Preliminarūs tvarkaraščiai):2a. Kaip reikėtų interpretuoti situaciją, kai 19 linijoje, pagal sutarties 1 priedą, 03 autobusui per visą darbo dieną nenumatytos vairuotojams privalomos įstatyminės pertraukos (ilgiausia pertrauka – 10 minučių)?2b. Ar vežėjas privalo planuoti vairuotojų darbo laiką taip, kad būtų užtikrintos įstatyminės pertraukos, o autobusas visą dieną vykdytų visus suplanuotus reisus?2c. Ar reikėtų suprasti, kad autobusas privalo nuolat važiuoti pagal preliminarius tvarkaraščius, neatsižvelgiant į vairuotojų privalomas pertraukas? | Atsakant į Jūsų klausimą, norime pažymėti, kad 1 priede Techninės specifikacijos 1 priede „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“ pateikti tvarkaraščiai yra su pertraukomis tarp reisų, kurios skirtos užtikrinti tolygų ir sklandų maršruto aptarnavimą visos dienos metu. Vežėjas atsižvelgiant į savo darbo organizavimo principus organizuoja vairuotojų pietūs ir pertraukas taip, kad būtų užtikrinamas Perkančios organizacijos numatytas maršrutų dažnumas ir kursavimo laikai. |
|  | 3 klausimas (Specifikacijos 1 priedas – Preliminarūs tvarkaraščiai):3a. 10 maršruto autobusams darbo dienomis: remiantis pateiktais duomenimis, transporto priemonės turėtų atlikti 15 reisų, kurių bendras ilgis – 492,285 km, o remiantis deklaruotu vienos kelionės ilgiu (33,319 km), bendras atstumas turėtų būti 499,785 km. Prašome patikslinti šį neatitikimą.3b. Lentelėje pateikiama informacija tik apie 14 reisų – prašome patikslinti trūkstamą reisą.3c. Išsamioje lentelėje 1 autobusas pradeda kursuoti 05:28, o parametrų suvestinėje lentelėje nurodytas pradžios laikas yra 04:39 – prašome patikslinti šį skirtumą.3d. Prašome patikslinti 10 maršruto autobusų darbo dienomis neatitikimus.3e. Klausimas taip pat taikomas: 5 maršrutui darbo dienomis, 3 autobusui; 6 linija nuo pirmadienio iki penktadienio, 4 autobusui.3f. Daugelio kelionių paketų išsamiame visų kelionių sąraše nėra informacijos apie paskutinės kelionės atvykimo laiką ar numatytą grįžimo į depą laiką – tai galima nustatyti tik iš suvestinių lentelių. Prašome patikslinti. | Pateikiame žemiau patikslintą informaciją dėl Techninės specifikacijos 1 priedo „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“.   * 1. Techninė klaida dokumentuose. Pridedama nauja redakcija I pirkimo dalies Techninės specifikacijos 1 priedo „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“ 10 maršruto tvarkaraštis pirkimo dokumentuose. Patikslinamas sutrumpintų reisų krypčių „Žemieji Paneriai–Grigiškės“ ir „Grigiškės–Žemieji Paneriai“ ilgis.   2. 15-ieji reisai, kuriuos įvykdo tik 01 ir 03 autobusai, yra sutrumpinti reisai „Žemieji Paneriai–Grigiškės“ ir „Grigiškės–Žemieji Paneriai“.   3. Techninė klaida dokumentuose. Pridedama nauja redakcija I pirkimo dalies Techninės specifikacijos 1 priedo „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“ 10 maršruto tvarkaraštis pirkimo dokumentuose. Pagrindinėje lentelėje patikslintas autobusų darbo pradžios laikas 1 ir 3 autobusams.   4. Patikslinta – žr. a, b, c atsakymus.   5. Techninė klaida dokumentuose. Pridedama nauja redakcija. Pridedama nauja redakcija IV pirkimo dalies Techninės specifikacijos 1 priedo „Preliminarūs viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščiai“ 5 ir 6 maršruto tvarkaraščiai pirkimo dokumentuose.   6. Atvykimas į galinį punktą po paskutiniojo reiso yra rašomas antroje laikų langelio eilutėje. Pavyzdžiui, 10-ojo maršruto 02 autobusas į savo galustotę (t.y. Valus) po paskutiniojo reiso atvyksta 22:02, o po trumpos 5 minučių atstovos, 22:07, autobusas paliktų galinį punktą jau pakeliui link parko. Yra maršrutų kur laikų langelyje yra rašomas, tik vienas laikas - tuose maršrutuose be pagrindimo buvo pasirinka netaikyti atstovos prieš išsiruošimui važiuoti į parką, tad bus matomas tik vienas ir tas pats laikas, kad bus atvykstama į galinį punktą ir tuo pačiu metu iš jos išvykstama. Atvykimo laikų į Vežėjo parką nepateikiami bei bus detalizuoti Sutarties vykdymo metu, kai Vežėjai pateiks savo parkų vietas. |
|  | 4 klausimas (Sutarties 2 priedas – 1.2.4 punktas):4a. Ar nurodyta veikla turėtų būti atliekama ir per įstatymų numatytas pertraukas, kai vairuotojui neleidžiama atlikti jokių papildomų užduočių?4b. Kas nustato, ar tvarkaraštyje nurodyta pertrauka yra įstatymų numatyta pertrauka, skirta vairuotojo poilsiui, ar įprasta pertrauka, kurios metu turėtų būti atliekama 1.2.4 punkte nurodyta veikla? | Atsakant į Jūsų klausimą, norime pažymėti, kad švaros užtikrinimas tarp reisų yra Vežėjo atsakomybė bei Vežėjas savo nuožiūra pasirenka kaip organizuoti savo darbuotuojų darbą ir veiklą. Pažymėtina, kad remiantis Pirkimo sąlygų 1 priedo Techninės specifikacijos 2 priedo „Reikalavimai teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms ir kokybei“ 1.2.4 punktu *„Transporto priemonės salono švaros palaikymas tarp reisų. Galinėje maršruto stotelėje transporto priemonės salonas visada privalo būti apžiūrimas: surenkamos šiukšlės, palikti keleivių daiktai. Reikalavimas netaikomas tuo atveju, jeigu Vežėjo vairuotojas vėluoja išvykti iš pradinės/galinės maršruto stotelės, bet ir šiuo atveju* ***vairuotojas turi įsitikinti****, kad transporto priemonėje nėra asmenų ar keleivių daiktų.“* nėra nurodyta, kad transporto priemonės vairuotojas turi skirti savo poilsio laiką švaros užtikrinimui. |
|  | 1. Techninės specifikacijos 2 priedo 2.2.1 punktas – 2 lentelėPrašome leisti sumažinti bendrą 3 ašių autobusų sėdimų vietų skaičių iki bent 117. Tai leis didesniam skaičiui gamintojų pasiūlyti savo gaminius potencialiam operatoriui. | Atsakant į klausimą, Perkančiosios organizacijos reikalavimas dėl vietų skaičiaus visų tipų transporto priemonėse yra nustatytas atsižvelgiant į esamus ir prognozuojamus keleivių srautus maršrutuose, nurodytuose atitinkamose Pirkimo dalyse. Pažymėtina, kad numatytas vietų skaičiaus reikalavimas neriboja rinkos dalyvių pateikti pasiūlymų, dėl to pateiktas siūlymas keisti Pirkimo sąlygas yra atmetamas. |
|  | 2. Techninės specifikacijos 4 priedo 1.3 punktas – 1 lentelė  Prašome pateikti informaciją, kaip operatorius turi įrodyti, kad transporto paslaugas teikiančių autobusų akumuliatorių DoD parametras yra 80 %. Ar autobusų akumuliatorių talpa programine įranga turi būti apribota iki 80 % jų nominalios talpos?  3. Techninės specifikacijos 4 priedo 1.3 punktas  Ar konkurso dalyvis kartu su pasiūlymu privalo pateikti perkančiajai organizacijai autobusų gamintojų SORT 1, 2 ir 3 dokumentus kartu su visa dokumentacija? Kokia situacija, jei gamintojas neatliko tam tikro tipo autobusui SORT 1, 2 ir 3 bandymų? Ar potencialus konkurso dalyvis vis tiek gali atsižvelgti į tokį autobusą procedūroje? Jei taip, kokius duomenis konkurso dalyvis turėtų įrašyti į paskutinį šeštąjį 12 priedo stulpelį „Transporto priemonės rida kilometrais su nauja nenaudota vienkartine įkrova baterija (80 % DoD) šaltu oru (esant -10 °C – (-20 °C) temperatūrai) remiantis SORT 2 ir 3 metodikomis“? | Žr. į 2 klausimo atsakymą. |
|  | 4. Techninės specifikacijos 4 priedo 12.3 punktas.  Prašome didesnio tolerancijos dėl galimybės įjungti išorinį šildymą autobuse. Prašome, kad išorinį šildymą būtų leidžiama įjungti esant žemesnei nei +8 laipsnių Celsijaus temperatūrai. Tokia nuostata leis efektyviau naudoti autobusą, nes žymiai padidins jo nuvažiuojamą atstumą. | Atsižvelgiant į tvarumo aspektus ir rinkos konsultacijų metu gautas pastabas ir vykusias diskusijas rinkos konsultacijų metu su potencialiais vežėjais, Perkančioji organizacija numatė galimybę naudoti pagalbinį (autonominį) energijos šaltinį su šiais apribojimais : šaltuoju metu laiku esant -5° C lauko oro temperatūrai ir žemiau; taip pat šiltuoju metų laiku esant +30° C oro temperatūrai ir daugiau. Numatyti temperatūros rėžiai yra parinkti atsižvelgiant į vidutinę metinę temperatūrą šaltuoju metu laiku bei remiantis autobusų gamintojų duomenimis dėl lauko temperatūros įtakos nuvažiuojam atstumui. Tuo siekiama subalansuoti siekius turėti tvarų viešąjį transportą su siekiu racionaliai panaudoti paslaugai teikti skiriamas lėšas, dėl to šis reikalavimas nebus koreguojamas. |
|  | 5. Pirkimo sąlygos 62 punktas  Prašome paaiškinti, ar aukščiau nurodytame punkte nurodyti dokumentai dėl autobusų tiekėjų turi būti užpildyti ir pasirašyti pagal atstovavimo taisykles autobusų gamintojo atstovo, ar tai yra dokumentai, kuriuos turi užpildyti ir pasirašyti konkurso dalyvis. | Paaiškiname, kad pirkimo sąlygų 62 p. nurodytą pranešimą dėl per 3 (trejus) metus gautus visus užsienio finansinius įnašus arba deklaraciją, kaip ji apibrėžta Reglamento (ES) 2022/2560 29 straipsnio 1 dalyje, (FS-PP forma, pirkimo sąlygų 9 priedas) pateikia ir pasirašo Tiekėjas tiek už save tiek ir už visus kitus pranešančius asmenis.  Detalesnė informacija apie šių dokumentų pildymą nurodoma KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTE (ES) 2023/1441 dėl Komisijos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2022/2560 dėl vidaus rinką iškraipančių užsienio subsidijų vykdomos procedūros išsamios tvarkos: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1441> |
|  | Ar pirkimo sąlygų 2 priede esančioje pasiūlymo formoje gali būti nurodytas daugiau nei vienas autobusų gamintojas? Ar tik pasibaigus konkursui konkurso dalyvis gali nuspręsti, iš kurio gamintojo bus perkamos transporto priemonės potencialiai laimėtai konkurso daliai vykdyti? | Pirkimo sąlygų 2 priede esančioje pasiūlymo formoje (kiekvienai pirkimo daliai atskirai) gali būti nurodytas tik vienas transporto priemonės (autobuso) modelis ir atitinkamai jo gamintojas (taikoma kiekvienam transporto priemonės tipui atskirai)  Papildomai atkreipiame dėmesį, kad ankstesniu patikslinimu patikslintas pirkimo sąlygų 3 priedo (Sutarties) 19.2 p., kuris numato:  “*19.2. Vežėjas gali pakeisti Pasiūlyme nurodytą transporto priemonės modelį ar markę kito modelio ar markės transporto priemone (****pvz., kai tokio modelio ar markės transporto priemonės nebegaminamos, gamintojas atsisako jas patiekti Vežėjui ir kt****.) ir vietoje Pasiūlyme nurodyto modelio ar markės transporto priemonės pristatyti kito modelio ar markės transporto priemonę.<...>*" |
|  | Dėl mūsų dalyvavimo keleivių vežimo paslaugų teikimo konkurse prašome pateikti tvarkaraščių duomenis prieinamesniu formatu. Šiuo metu šie duomenys prieinami tik PDF formatu, o tai labai apsunkina jų analizę ir integraciją su mūsų sistemomis.  Prašome tvarkaraščių duomenis pateikti vienu iš šių formatų:  1. GTFS (bendroji tranzito duomenų srauto specifikacija) – šis formatas yra transporto pramonės standartas, leidžiantis lengvai integruotis su transporto valdymo sistemomis ir mobiliosiomis programomis.  2. „Excel“ failas – duomenys renkami vienodai, su nuoseklia struktūra, kur atskiros išvykimo ir atvykimo į galines stoteles vertės pateikiamos atskiruose langeliuose. Siūloma „Excel“ failo struktūra:  a. Atskiri lapai kiekvienai savaitės dienai ir kiekvienam tvarkaraščio tipui (pvz., darbo dienomis, savaitgaliais, švenčių dienomis).  b. A ​​stulpelis: Linijos numeris  c. B stulpelis: Pradinės stotelės pavadinimas (išvykimo laikai eilutėse žemiau)  d. C stulpelis: Galutinės stotelės pavadinimas (atvykimo laikai eilutėse žemiau)  e. D stulpelis: Darbas (išvykimo laikai, atskirti pagal individualius darbus)  f. E stulpelis: Autobuso tipas  g. F stulpelis: Kelionės trukmė  Pastebėjome, kad paskelbti tvarkaraščiai apima tik pirmadienį–penktadienį ir šeštadienį–sekmadienį. Darbo dienos nėra atskirtos tarp mokslo metų ir atostogų laikotarpių. Ar turėtume suprasti, kad visiems metams galioja vienas tvarkaraštis, ar yra specialus tvarkaraštis, pavyzdžiui, atostogų tvarkaraštis, kuris nebuvo paskelbtas? Jei taip, prašome jį paskelbti.  Duomenų pateikimas vienu iš aukščiau pateiktų formatų leis mums efektyviau parengti savo pasiūlymą ir užtikrinti aukštos kokybės transporto paslaugas. | Perkančioji organizacija pateiks Preliminarius viešojo transporto maršrutų eismo tvarkaraščius GTFS formatu. Šiuo metu Pirkimo sąlygose yra pateikti preliminarūs tvarkaraščiai, kurie būtų taikomi visus metus. Atsižvelgiant į sezoniškumą ir keleivių srautus Perkančioji organizacija turi galimybę keisti tvarkaraščius Sutartyje ir jos priedose nustatyta tvarka. |
|  | Tiekėjas ketina pateikti nuomos sutartį su autobusus valdančia įmone (toliau – Autobusų valdytojas). Kadangi Tiekėjas vertina aplinkybę, jog bus prievoliniais santykiais dėl nuomos sutarties susijęs su Autobusų valdytoju, o autobusai Tiekėjui reikalingi, kad atitikti kvalifikacijos reikalavimą:    Pagal Pirkimo sąlygas ši sąvoka yra nustatyta atskirai nuo „ūkio subjekto, kurio pajėgumais remiamasi“. Analizuojant pirkimo dokumentus galima susidaryti nuomonę, kad techninio pajėgumo atitikčiai pasitelkiami subjektai nėra laikomi ūkio subjektais, kurių pajėgumais remiamasi, nes jų atžvilgiu taikomas skirtingas reguliavimas. Pvz., EBVPD teikimo atžvilgiu yra nurodoma, kad EBVPD turi pateikti ūkio subjektai, kurių pajėgumais remiamasi, bet neturi pateikti techninio pajėgumo atitikčiai pasitelkiami subjektai (Pirkimo sąlygų 31-32 p.).    Toks aiškinimas sutaptų ir su teismų praktika.  **Ar teisingai aiškiname, jog jei kvalifikacijos reikalavimus Tiekėjas grindžia nuomos sutartimi su Autobusų valdytoju, tai toks Autobusų valdytojas, kuris pasitelkiamas techninio pajėgumo atitikčiai nėra laikomas ūkio subjektu, kurio pajėgumais remiamasi?** | Jei kvalifikacijos reikalavimus Tiekėjas grindžia nuomos sutartimi su Autobusų valdytoju, tai toks Autobusų valdytojas, kuris pasitelkiamas techninio pajėgumo atitikčiai yra laikomas ūkio subjektu, kurio pajėgumais remiamasi, tačiau vadovaujantis Viešųjų pirkimų tarnybos direktoriaus 2017 m. birželio 29 d. įsakymu Nr. 1S-105 patvirtintų Tiekėjo kvalifikacijos reikalavimų nustatymo metodikos (aktualios redakcijos) 8.3 punktu „Pirkimo vykdytojas, nustatęs kvalifikacijos reikalavimus, pirkimo dokumentuose **turi nurodyti**, kad tais atvejais, **kai tiekėjas naudojasi (naudosis) trečiųjų asmenų, kurie tiesiogiai aktyviai, savo veiksmais neprisidės prie pirkimo vykdytojo poreikio įsigyti pirkimo objektą tenkinimo (tiesiogiai neteiks dalies paslaugų, nevykdys dalies darbų, tiesiogiai neprisidės prie prekių tiekimo, neprisiims solidarios atsakomybės už sutarties vykdymą ar kitaip tiesiogiai nedalyvaus vykdant pirkimo sutartį), priemonėmis (pavyzdžiui, tik išnuomos patalpas, išnuomos įrangą ar pan.), tiekėjas, neprivalo teikti jų Europos bendrąjį viešųjų pirkimų dokumento (toliau – EBVPD) ir pašalinimo pagrindų nebuvimą įrodančių dokumentų**, tačiau, teikdamas pasiūlymą, turi pareigą įrodyti, kad atitinkamomis konkrečiomis trečiojo asmens priemonėmis jis galės naudotis sutarties vykdymo laikotarpiu (teikiant pasiūlymą nurodyti tuos trečiuosius asmenis ir informaciją apie su jais pasirašytas sutartis, ketinimo protokolus ir pan.). Tokiu atveju laikoma, kad tiekėjas pats turi atitinkamą kvalifikaciją, nepriklausomai nuo to, kokiais pagrindais (nuosavybės, nuomos ar kitais) naudojasi ar naudosis sutarties vykdymo metu atitinkamas priemones. |