



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 21 K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O VEŘEJNÉ ZAKÁZCE A ZADAVATELI

Název veřejné zakázky:	Zajištění dopravní obslužnosti Zlínského kraje veřejnou linkovou dopravou na období 2018-2027
Evidenční číslo veřejné zakázky:	VZ 527646
Identifikační údaje o zadavateli	
Název:	Zlínský kraj
Sídlo:	třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
IČ:	70891320
Veřejná zakázka podle předmětu:	Významná veřejná zakázka na služby
Forma zadávacího řízení:	Otevřené řízení
Limit veřejné zakázky:	Nadlimitní

Na základě žádostí dodavatelů o veřejnou zakázku poskytuje zadavatel dodatečné informace k zadávacím podmínkám podle § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů (dále v textu jen „zákon“).

DOTAZ 1

Č.	Vztah k ZD	Dotaz/Požadavek
1	ZD Svazek 2 – Kvalifikační dokumentace bod 7.1.1.	Zadavatel v bodě 7.1.1. Kvalifikační dokumentace (Svazek 2 Zadávací dokumentace) uvádí, že podává-li uchazeč nabídku pro více dílčích částí Veřejné zakázky, je povinen prokázat poskytnutí Významných služeb v celkovém rozsahu odpovídajícím součtu minimálních objemů kilometrů uvedených pro tyto dílčí části Veřejné zakázky v Zadávací dokumentaci. Z uvedeného tedy vyplývá, že pro celou veřejnou zakázku může uchazeč použít kvalifikaci pouze jednou, ačkoliv je veřejná zakázka rozdělena na části. Uchazeč se domnívá, že tento postup je v rozporu se zákonem č. 137/2006 Sb. O veřejných zakázkách. Podle § 98 odst. 2 ZVZ může zadavatel rozdělit veřejnou zakázku na části, přičemž podle § 98 odst. 4 ZVZ. Je-li veřejná zakázka rozdělena na části,

		vztahují se ustanovení tohoto zákona týkající se postupů zadavatele v zadávacím řízení či práv a povinností dodavatele na každou jednotlivou část, nevyplyvá-li z tohoto zákona jinak. Z uvedeného vyplývá, že každá část se posuzuje jako samostatná veřejné zakázka (práva a povinnosti dodavatele se vztahují na každou jednotlivou část), což ostatně potvrzuje i komentářová literatura, která uvádí, že jednotlivé části sledují svůj vlastní osud. V takovém případě má uchazeč právo použít referenční významnou službu pro každou část zakázky samostatně a tedy i opakovaně a zadavatel není oprávněn uchazeče omezovat tím, že bude významnou službu počítat a tím omezovat možnou účast uchazeče v zadávacím řízení, resp. v jeho jednotlivých částech. Uchazeč proto žádá přepracování kvalifikační dokumentace a vypuštění uvedeného omezení.
--	--	---

ODPOVĚĎ 1

Podle kvalifikační dokumentace skutečně platí, že podává-li uchazeč nabídku pro více dílčích částí Veřejné zakázky, je povinen prokázat poskytnutí významných služeb v celkovém rozsahu odpovídajícím součtu minimálních objemů kilometrů uvedených pro dílčí části veřejné zakázky v zadávací dokumentaci. Dále pak dle kvalifikačních podmínek platí, že pokud uchazeč disponuje osvědčením významné služby s vyšším počtem kilometrů, než je minimální požadovaný objem jednotlivé části veřejné zakázky, může toto osvědčení použít i pro další dílčí jednotlivou část veřejné zakázky. Zároveň však platí, že každý kilometr uvedený v osvědčení může být použit pouze jedenkrát.

Zájmem zadavatele je, aby uzavřel smlouvu s dodavatelem, který bude schopen díky svým zkušenostem a kapacitám zajistit dopravní výkony v jednotlivých částech veřejné zakázky. Tyto zkušenosti a kapacity vymezil zadavatel pro jednotlivé dílčí části veřejné zakázky formou minimálního objemu kilometrů dopravního výkonu v rámci Významných služeb (za Významnou službu se v tomto případě považují služby, spočívající v poskytování dopravy v oblasti vnitrostátní veřejné linkové dopravy), které dodavatel poskytl za poslední tři roky. Počet kilometrů požadovaného dopravního výkonu za poslední tři roky, představující minimální úroveň pro splnění technické kvalifikace, je stanoven na hranici 50% předpokládaného objemu kilometrů, kterou za tyto roky v rámci jednotlivých částí poptává zadavatel. Podá-li dodavatel nabídku na jednu část veřejné zakázky, pak je jeho povinností prokázat splnění kvalifikace, tedy svou schopnost splnit tuto část veřejné zakázky takovými Významnými službami, které prokáží požadovaný počet kilometrů dopravního výkonu.

Podává-li ale dodavatel nabídku na více částí veřejné zakázky, pak jeho zkušenosti a kapacity musí být logicky větší, neboť nelze vyloučit, že jeho nabídka uspěje ve více částech veřejné zakázky a bude nutné zajišťovat dopravní výkony pro zadavatele ve větším objemu. V takovém případě tedy musí dodavatel svoje schopnosti prokázat takovým počtem

kilometrů dopravního výkonu, který odpovídá součtu minimálních úrovní vymezených pro ty dílčí části, na které dodavatel hodlá podat nabídku. Takový požadavek je zcela logický a odpovídá rozsahu a složitosti zadávané veřejné zakázky, resp. jejich dílčích částí.

O tom, že zadavatel stanovil kvalifikační požadavky velmi mírně, svědčí i skutečnost, že umožnil, aby minimální počet kilometrů dopravního výkonu, požadovaný v rámci každé části veřejné zakázky, byl prokázán libovolným počtem Významných služeb (poskytnutých v posledních 3 letech). A rovněž, když umožnil, aby jednou Významnou službou prokázal dodavatel splnění kvalifikace i ve více částech veřejné zakázky, pokud počet kilometrů dopravního Významné služby dosáhne minimálního požadavku zadavatele pro vybranou část veřejné zakázky, kdy v takovém případě zadavatel připouští, aby dodavatel využil „zbývající“ kilometry z takové Významné služby do součtu i pro jinou část veřejné zakázky (viz vzorový příklad ve Svazku 2 zadávací dokumentace).

Ustanovení § 98 odstavec 4 ZVZ pak stanoví, že *je-li veřejná zakázka rozdělena na části, vztahují se ustanovení zákona týkající se postupů zadavatele v zadávacím řízení či práv a povinností dodavatele na každou jednotlivou část, nevyplyvá-li z tohoto zákona jinak. Ustanovení § 13 odst. 4 tím není dotčeno.* Toto ustanovení zadavatel zcela respektuje, ale v případě, že umožnil dodavatelům podávat nabídky na více částí veřejné zakázky, musí i zadávací podmínky být této podmínce přizpůsobeny. V otázce kvalifikace, tedy v otázce odbornosti, zkušeností a reálných kapacit dodavatele, musí zadavatel vyřešit i otázku podávání nabídek na více částí současně a přizpůsobit této možnosti dodavatelů i svoje požadavky na kvalifikaci. V opačném případě by zadavateli hrozilo riziko, že bude nucen uzavřít smlouvu na více částí s dodavatelem, který nebude schopen splnit plnění ve více částech veřejné zakázky. Zadavatel se domnívá, že svým postupem zákon neporušil a trvá na vymezeném způsobu požadavků na kvalifikaci dodavatele.

DOTAZ 2

2	ZD Svazek 1 – Podmínky a požadavky pro zpracování nabídky bod 4.2.	V bodě 4.2 Obecná specifikace předmětu plnění je uveden následující odstavec: „Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností o předmětu Veřejné zakázky upřesňuje, že předmětem „soutěže“ je služba v podobě dopravního výkonu definovaného určitým počtem kilometrů a územím (viz článek 4.3 níže), ve kterém je garantován počátek oběhů vozidel (předmětem „soutěže“ tedy nejsou skupiny konkrétně vymezených linek a spojů). Zadavatel tak požaduje od uchazečů fakticky poskytnutí určité kapacity, s níž (resp., o jejíž organizaci a využití) bude následně zadavatel za předem jasných podmínek (vymezených smlouvou) nakládat. U takto poptávaného výkonu následně zadavatel určí, jakým způsobem využít.“ Uchazeč se domnívá, že takto obecně stanovený předmět zakázky je obtížně ocenitelný, jelikož Uchazeč neví, na jakém území bude
---	---	---

		přesně jezdit. Uchazeč musí ve své nabídce zohlednit předpokládané spotřeby, technické zázemí a další náležitosti, které mají vliv na ocenění nabídky.
--	--	--

ODPOVĚĎ 2

Předmět veřejné zakázky je dle zadavatele vymezen dostatečně. Předmětem veřejné zakázky není skupina konkrétně vymezených linek a spojů (konkrétní dopravní systém), ale služba v podobě dopravního výkonu definovaného určitým počtem kilometrů a územím. Zadavatel je přesvědčen, že předmět veřejné zakázky je ze zadávací dokumentace jednoznačný a nastavuje dostatečný prostor pro zabezpečení flexibility při organizování a optimalizaci veřejné linkové dopravy. Zadavatel uvádí, že na základě uveřejněných informací (zadávací dokumentace) je možné veřejnou zakázku jednoznačně ocenit.

DOTAZ 3

3	ZD Svazek 1 – Podmínky a požadavky pro zpracování nabídky bod 5.1.	Zadavatel v bodě 5.1. uvádí, že vítězný uchazeč bude zařazen do IDS ZK a rovněž u linek přesahujících do Jihomoravského kraje bude zařazen do IDS JMK. Součástí zadávací dokumentace jsou z tohoto důvodu i veškeré dokumenty týkající se IDS ZK a IDS JMK. Uchazeč se domnívá, s ohledem na výčet a trasy linek zařazených do zadávacího řízení, že vítězný uchazeč bude muset být zařazen i do Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje IDSOK a Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Žádáme o potvrzení této skutečnosti, doplnění této povinnosti dopravce do zadávací dokumentace a doplnění příslušných dokumentů IDSOK a ODIS, které bude muset vítězný uchazeč akceptovat.
----------	---	--

ODPOVĚĎ 3

Zadavatel uzavřel mezikrajské dohody o zajištění provozu na mezikrajských linkách. Na všech linkách v objednávce Zlínského kraje se předpokládá využití Tarifu vyhlášeného Zlínským krajem. Po dohodě na společném postupu s Jihomoravským krajem z pohledu odbavování cestujících a souvisejících technických požadavků na odbavovací zařízení jsou zařazeny zásadní požadavky v zadávací dokumentaci a to přílohách P48_a až P48_f zadávací dokumentace ve vazbě na odbavování v Tarifu IDS JMK včetně popisu technických standardů odbavování.

Po dohodě na společném postupu s Moravskoslezským krajem z pohledu odbavování cestujících a souvisejících technických požadavků jsou zařazena v přílohách P36 až P46_2 zadávací dokumentace podmínky pro odbavování v Tarifu ODIS včetně popisu technických standardů odbavování. Pokud tedy nejsou zmíněny odchylky, jsou požadavky platné i na

území sousedních krajů. Současně Zadavatel potvrzuje požadavek ocenění zakázky pouze pro linky a spoje objednávané Zlínským krajem.

Zadavatel dále uvádí shodu na společném postupu s Jihomoravským krajem z pohledu odbavování cestujících a souvisejících technických požadavků na odbavovací zařízení. Současně Zadavatel potvrzuje požadavek ocenění zakázky pouze pro spoje objednávané Zlínským krajem.

DOTAZ 4

4	ZD Svazek 1 – Podmínky a požadavky pro zpracování nabídky bod 4.4.	Dle zadávací dokumentace bude vozidlo a s ním spojený výkon součástí té oblasti/dílčí části veřejné zakázky, kde oběh vozidla začíná a obvykle také končí. Viz rovněž Závazný návrh Smlouvy - Smlouva o veřejných službách, 2. DEFINICE POJMŮ, bod n): Oběh vozidla znamená dopravní výkon zabezpečený konkrétním vozidlem během jednoho nasazení do provozu pro zajištění stanoveného souboru Spojů. Pro určení, do které Oblasti oběh náleží, je rozhodující počátek oběhu. Proč jsou v rozporu s těmito podmínkami např. oběhy 153 a 154 zařazeny do oblasti Zlín, přestože tyto oběhy začínají a končí v Uherském Hradišti a řidiči tráví dlouhé dopolední přestávky rovněž v Uherském Hradišti? Je žádoucí, aby tyto oběhy byly zařazeny do oblasti Uherské Hradiště. Dojde následně k přesunům oběhů mezi oblastmi, aby byly splněny výše definované podmínky?
---	---	--

ODPOVĚĎ 4

Zadavatel obdobný dotaz již řešil v rámci některých z předchozích dodatečných informací. Při stanovení oblastí byl uplatněn princip, že linka musí být součástí právě jednoho provozního souboru, byť jsou některé výkony geograficky v jiné oblasti (v kontextu tohoto pravidla je tak v ojedinělých případech navrženo, že začátky/konce/přestávky jsou mimo „domovský“ provozní soubor).

DOTAZ 5

5	Příloha č. 4 ZD	Zadavatel stanovil v rámci přílohy č. 4 zadávací dokumentace „Specifické dílčí části veřejné zakázky“ požadavky na počty vozidel v jednotlivých oblastech dle jednotlivých vozidlových kategorií. Tyto počty vycházejí ze zpracovaných oběhů pro jednotlivé oblasti. V obězích však nekorespondují stanovené kategorie autobusů s
---	----------------------------	---

		uvedenými minimálními požadovanými kategoriemi autobusů pro jednotlivé spoje, např.: Oblast Zlín: - pro oběh 161 je požadováno vozidlo kategorie V1, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je dostačující vozidlo kategorie S, - pro oběhy 195, 196, 197 jsou požadována vozidla kategorie V1, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů jsou nutná vozidla kategorie V2, - pro oběh 198 je požadováno vozidlo kategorie S, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V2. Oblast Valašské Meziříčí: - pro oběh 513 je dle minimální požadované kategorie autobusů jednotlivých spojů nutné vozidlo kategorie V3, přičemž vozidlo V3 vůbec není pro oblast Valašské Meziříčí vyžadováno Oblast Valašské Klobouky: - pro oběh 602 je požadováno vozidlo kategorie S, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V1, - pro oběh 636 je požadováno vozidlo kategorie S, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V1, - pro oběh 694 je požadováno vozidlo kategorie S, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V1. Oblast Kroměříž: - pro oběh 303 a 304 je požadováno vozidlo kategorie V1, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V2, - pro oběh 305 je požadováno vozidlo kategorie V1, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je dostačující vozidlo kategorie S, - pro oběh 306 je požadováno vozidlo kategorie S, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V2,
--	--	--

		- pro oběh 349 je požadováno vozidlo kategorie V1, nicméně dle požadované kategorie jednotlivých spojů je nutné vozidlo kategorie V3, přičemž kategorie V3 není vůbec pro oblast Kroměříž vyžadována. Uvedené nepřesnosti jsou pouze dílčími příklady. Žádáme o upřesnění potřebných počtů vozidel dle jednotlivých kategorií a dle jednotlivých oblastí.
--	--	---

ODPOVĚĎ 5

Rozhodující pro stanovení kapacity autobusu na příslušný oběh je údaj, který je uveden u jednotlivých spojů, kdy musí být nasazena vždy největší kategorie vozidla, která se u spojů v oběhu nalézá.

Pokud na oběhu, na kterém je požadováno např. nasazení autobusu kategorie V2, jsou spoje, kde je uvedena menší kategorie vozidla, může dopravce nasadit na předemtné spoje vozidlo i kategorie menší, než je typická pro dotčený oběh. Nikdy však nesmí dojít k tomu, aby byl spoj obslužen menším vozidlem, než je vozidlo u něj uvedené (tj. v údaji uvedeném jako „Minimální požadovaná kategorie bus“).

Zadavatel dále rozhodl o tom, že v rámci transparentnosti v následujících dodatečných informacích č. 22, jejichž zveřejnění zadavatel předpokládá do konce tohoto týdne (viz odpověď na dotaz č. 13), předloží novou a aktualizovanou přílohu č. 4 zadávací dokumentace (P9 – P14), kde dochází k aktualizaci několika požadavků na kategorii vozidel.

DOTAZ 6

	Příloha č. 7 ZD - Technické a provozní standards	Technické a provozní standardy stanovují povinnost dopravců provozovat informační kanceláře kategorie A a B. V případě, že vítězný uchazeč uspěje pouze v některých oblastech (v jedné až v pěti oblastech), žádáme o upřesnění, které konkrétní informační kanceláře bude povinen provozovat.
--	---	--

ODPOVĚĎ 6

Zadavatel v příloze č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34) uvádí:

Informační kanceláře jsou rozděleny do 2 kategorií:

Kategorie A: Zlín, aut.nádr., Vsetín, aut.nádr., Uherské Hradiště, aut.nádr., Kroměříž, aut.nádr., Valašské Klobouky, aut.st., Valašské Meziříčí, aut.st.

Kategorie B: Rožnov pod Radhoštěm, aut.st., Uherský Brod, dopravní terminál, Bystřice pod Hostýnem, aut.st., Luhačovice, aut.st.

Z toho vyplývá přiřazení oblastem:

Zlín, aut.nádr. – oblast Zlín

Vsetín, aut.nádr. – oblast Vsetín

Uherské Hradiště, aut.nádr. – oblast Uherské Hradiště

Kroměříž, aut.nádr. – oblast Kroměříž

Valašské Klobouky, aut.st. – oblast Valašské Klobouky

Valašské Meziříčí, aut.st. – oblast Valašské Meziříčí

Rožnov pod Radhoštěm, aut.st. - oblast Valašské Meziříčí

Uherský Brod, dopravní terminál – oblast Uherské Hradiště

Bystřice pod Hostýnem, aut.st. - oblast Kroměříž

Luhačovice, aut.st. - oblast Valašské Klobouky.

DOTAZ 7

7	Příloha č. 7 ZD - Závazný návrh Smlouvy	V čl. 4.11. Závazného návrhu smlouvy je uvedeno, že v případě zajištění dopravy na jednotlivých Spojích vozidly vyšší kategorie než Objednatelem požadované dopravci náleží cena dopravního výkonu pouze za levnější z takových kategorií, tj. cena za požadovanou kategorii vozidla nebo reálně použitou kategorii vozidla, podle toho, která z cen je nižší. Jak bude hrazen výkon např. u autobusu č. 500 (oblast Valašské Meziříčí), kde musí být oběhově nasazeno vozidlo kategorie V2, z důvodu obsazenosti špičkových spojů, nicméně pro ostatní spoje je požadována minimální kategorie pouze M, S, resp. V1, dle informací uvedených v příloze č. 4 zadávací dokumentace?
---	--	--

ODPOVĚĎ 7

Zadavatel potvrzuje, že v případě požadované kategorie V2 je tato uvedena v příslušné tabulce pro výpočet nabídkové ceny - je tedy zahrnuta v počtu vozidel kategorie V2 a tato bude i v konkrétním případě autobusu (příloha P27 zadávací dokumentace) hrazena podle reálného výkonu a ceny pro kategorii V2.

DOTAZ 8

8	Příloha č. 7 ZD - Technické a provozní standards	V Technických a provozních standardech, čl. 7 Kontrolní činnost, bod 7.1 Přepravní kontrola, je uvedeno, že „Kontrolu přepravní kázně cestujících týkající se dodržování Tarifu IDS ZK a Smluvních přepravních podmínek IDS ZK jsou oprávněni provádět zaměstnanci dopravce i zaměstnanci KOVED.“ Požadavek na rozsah přepravní kontroly však nikde není specifikován. Chápe uchazeč správně, že přepravní kontrolu není
---	---	--

		dopravce povinen vykonávat a její vykonávání je čistě na uvážení dopravce?
--	--	--

ODPOVĚĚ 8

Zadavatel potvrzuje platnost přílohy č. 5 smlouvy - Technické a provozní standardy (P34) a rovněž přílohy č. 1 Technických a provozních standardů, které uvádí výši postihů za neplnění podmínek. Zadavatel upozorňuje na povinnost uzavřít smlouvu dle přílohy P29 zadávací dokumentace včetně souvisejících příloh a smlouvu o přistoupení k IDS ZK dle přílohy P36 zadávací dokumentace včetně souvisejících příloh. Z textu předmětných smluv a příloh vyplývá povinnost vykonávání přepravní kontroly a rovněž oprávnění KOVED ke kontrolní činnosti.

DOTAZ 9

9	Příloha č. 7 ZD - Technické a provozní standardy	V návaznosti na ustanovení Technických a provozních standardů čl. 1, odst. 1.1 Stáří vozidel a odpověď č. 1 Dodatečných informací č. 16 se dotazujeme, jak bude hodnoceno stáří vozidla registrovaného dne 2.1.2008? Může být používáno toto vozidlo pouze do 2.1.2020, nebo po celý rok 2020? Bude pokládáno datum registrace za rok výroby? Vozidlo registrované 2.1.2008 bylo zcela jistě vyrobeno v roce 2007, nicméně obecně se uvádí jako rok výroby rok 1. registrace vozidla.
----------	---	---

ODPOVĚĚ 9

Pro vyloučení pochybností upřesňujeme definici uvedenou v dodatečných informacích č. 16 tak, že pro stanovení stáří vozidla je rozhodující datum uvedené v technickém průkazu vozidla, jako datum jeho první registrace. Od tohoto data se tedy bude počítat stáří vozidla. Konkrétní datum výroby se v technickém průkazu neuvádí.

DOTAZ 10

10	Dodatečné informace č. 18	Na základě odpovědi zadavatele na dotaz č. 3 obsažené v dodatečných informacích k zadávacím podmínkám č.18 se dotazujeme, zda stanovení referenční hodnoty pro aktualizaci mzdové složky CDV (rok 2018) se aplikuje také analogicky na stanovení referenční hodnoty pro aktualizaci dalších složek CDV, tzn. pro hodnotu P je referenční hodnotou průměrná cena nafty za rok 2018 (a nikoli za předchozích 12 měsíců vztaženo k 9/2018, tj. 10/2017-9/2018), a pro hodnoty O, B a R je referenční hodnota bazického indexu spotřebitelských cen za měsíc prosinec 2018 (a nikoli za září 2018)?
-----------	--	---

ODPOVĚĎ 10

Zadavatel potvrzuje platnost definic uvedených v příloze č. 2 smlouvy (P31). Příloha č. 2 smlouvy uvádí: „Aktualizace (indexace) CDV bude provedena vždy po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen a výše mezd) v září příslušného kalendářního roku a bude platná od prvního dne poslední celostátní změny jízdních řádů v příslušném kalendářním roce. Pro aktualizaci mzdové složky CDV bude použita průměrná roční mzda řidičů autobusů vyhlášená Ministerstvem práce a sociálních věcí (dále „MPSV“) pro kategorii zaměstnání 8331 za předcházející rok, v němž je indexace prováděna. První indexace bude provedena po zveřejnění indexů (resp. příslušných cen) za měsíc o tři měsíce předcházející Zahájení provozu a bude platná ode dne zahájení provozu. Mzdová složka CDV nebude při první aktualizaci indexována.“

Skutečný propočet bude závislý na dni zahájení provozu. Zadavatel tedy potvrzuje postup výpočtu indexace podle přílohy č. 2 smlouvy s tím, že indexace ceny pohonných hmot se řídí prvním odstavcem článku 2.1 přílohy č. 2 Smlouvy.

DOTAZ 11

11	Závazný návrh smlouvy	Na základě ustanovení smlouvy o veřejných službách v bodě 6.5 se dotazujeme, zda rozumíme správně, že dojde k aktualizaci ceny z důvodu indexace (s ohledem na změny oborových mezd, změny cen pohonných hmot a inflaci) již pro první dopravní rok bez ohledu zda bude zahájen 15.12.2019, jak zadavatel předpokládá, nebo až někdy v průběhu roku 2020.
----	------------------------------	---

ODPOVĚĎ 11

Viz odpověď na dotaz č. 4 v rámci DI č. 20.

DOTAZ 12

12	Příloha č. 7 ZD - Pravidla pro výpočet a aktualizaci ceny dopravního výkonu	Zadavatel v bodě 2.2.1 přílohy smlouvy č.2, pravidla pro výpočet a aktualizace, uvádí vzorce pro aktualizaci cdv v důsledku změny dopravního výkonu. Zatímco dle vzorců v podbodech 2.2.1.1. a 2.2.1.2 zůstávají hodnoty P a O při rovnoměrné změně výkonů v jednotlivých kategoriích stejné, vzorec v podbodě 2.2.1.3, týkající se variabilní mzdové složky, způsobuje, že při nárůstu výkonů dojde ke snížení Mv na 1 km a při poklesu výkonů ke zvýšení Mv na 1 km. Domníváme se, že toto neodpovídá charakteru položky Mv, která by ve vztahu na 1 km měla zůstat neměnná. Změna rozsahu výkonu u jednotlivých kategorií vozidel má vliv na jednotkové náklady na phm a opravy a má tedy smysl tyto položky
----	--	---

		takto upravovat, avšak vztah mezi jednotkovými náklady na variabilní část mezd a změnou dopravního výkonu není přímoúměrný. V některých situacích může být dopravní výkon realizován stávajícími řidiči, čímž by jednotkový náklad Mv mohl poklesnout, avšak častější jsou případy, kdy dodatečný výkon generuje dodatečnou potřebu řidičů a při jejich ne zcela úplném vytížení dochází naopak k nárůstu jednotkových nákladů Mv. Dotazujeme se proto, zda Zadavatel přistoupí ke změně mechanismu úpravy Mv v důsledku změny rozsahu dopravního výkonu tak, aby se položka Mv v důsledku změny rozsahu dopravního výkonu neupravovala?
--	--	---

ODPOVĚĎ 12

Zadavatel potvrzuje postup výpočtu indexace v bodě 2.2.1 přílohy č. 2 smlouvy - Pravidla pro výpočet a aktualizace a uvedeného vzorce pro aktualizaci CDV v důsledku změny dopravního výkonu (P31). Pokud by Zadavatel nezvýšil sazbu variabilní části mezd při snížení objednaných výkonů, nemohl by dopravce dodržet výši mezd pro jednotlivé pracovníky.

DOTAZ 13

13	Dodatečné informace č. 17	Zadavatel zveřejnil dne 21. listopadu 2018 Dodatečné informace č. 17 k zadávacím podmínkám a současně stanovil novou lhůtu pro podání nabídek 31. prosince 2018. S ohledem na velikost a předpokládanou hodnotu zakázky a nadcházející období vánočních a novoročních svátků si dovoluujeme požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek. Zveřejněné dodatečné informace k zadávacím podmínkám vyžadují významnou úpravu připravované nabídky a během období prosincových svátků je dostupnost pracovních týmů i managementu schvalujícího podání nabídky omezená. Uchazeč tedy není v tomto termínu schopen komplexně a zodpovědně z kalkulovat a připravit nabídku do veřejné zakázky. Žádáme proto o prodloužení lhůty pro podání nabídek alespoň do 20. 1. 2019.
-----------	----------------------------------	--

ODPOVĚĎ 13

Zadavatel si je vědom složitosti zpracování nabídek a bere žádost dodavatele na vědomí. Protože však zadavateli byly doručeny další žádosti o dodatečné informace k zadávacím podmínkám, na které v této chvíli zpracovává odpovědi, rozhodl zadavatel o tom, že lhůtu pro podání nabídek změní (prodlouží) až v souvislosti s následnou reakcí na tyto položené dotazy. V souvislosti s těmito dodatečnými informacemi č. 21 k zadávacím podmínkám

zadavatel prodloužení lhůty pro podání nabídek neprovádí. V následné změně lhůty pro podání nabídek pak zadavatel zohlední všechny nové skutečnosti i pracovní klid v období Vánočních svátků. Následující dodatečné informace č. 22 zadavatel zpracovává a předpokládá jejich uveřejnění do konce tohoto týdne.

DODATEČNÁ INFORMACE K PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel posoudil poskytnuté dodatečné informace a s ohledem na odpověď k dotazu č. 13 se lhůta pro podání nabídek neprodlužuje.