



DODATEČNÉ INFORMACE Č. 25 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

V článku 4.7 Zadávací dokumentace (Svazek 1 – Podmínky a požadavky pro zpracování nabídky) je uvedeno, že „V případě, že nebude možné z objektivních důvodů podmínku období plnění splnit, je Objednatel oprávněn stanovit jiný počátek poskytování Veřejných služeb pro Objednatele (...)“. Obdobný odkaz na „objektivní důvody“ lze nalézt rovněž v článku 3.4. přílohy č. 7 Zadávací dokumentace (Závazný návrh smlouvy o veřejných službách) (dále jen „Smlouva“).

Takto obecné vymezení „objektivních důvodů“ se jeví být velmi nejasným a poskytuje značný prostor pro interpretaci a s ní spojené neshody zúčastněných subjektů. V zájmu zvýšení transparentnosti Zadávacího řízení, vycházející ze základních zásad postupu zadavatele vyjádřených v ustanovení § 6 odst. 1 Zákona, si dovoluujeme požádat o konkretizaci těchto objektivních důvodů a to ideálně prostřednictvím jejich taxativního výčtu, příp. demonstrativního výčtu za současného nastavení objektivních kritérií pro posouzení těchto objektivních důvodů.

ODPOVĚĎ 1

Zadavatel úvodem upozorňuje, že termín zahájení provozu (15. 12. 2019) stanovený Smlouvou je pouze termínem předpokládaným, jehož dodržení závisí na průběhu zadávacího řízení a možnosti jeho úspěšného a včasného ukončení. Není tedy možné vyloučit, že objektivně nastane skutečnost způsobující, že předpokládaný termín nebude možné dodržet. Na tuto situaci reagují i tazatelem citovaná ustanovení, která jsou pouze doplňujícího charakteru.

Jedná se tedy o takové důvody, pro které nebude objektivně možné uzavřít smlouvu s dopravci v jednotlivých částech veřejné zakázky v předpokládaném termínu, z čehož vyplývá nezbytná změna předpokládaného termínu zahájení provozu (zejména důvody vyplývající z časové náročnosti dokončení zadávacího řízení a na ně navazující zahájení plnění veřejné zakázky). Nad rámec uvedeného zadavatel doplňuje, že pojem „objektivní důvody“ je standardně používaným pojmem v českém právním řádu (sám zákonodárce pojem užívá na několika místech i v důvodové zprávě k zákonu č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, i podobné obecné pojmy užívá v samotném zákonu).

DOTAZ 2

Článek 4 přílohy č. 4 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (Principy IDS ZK) uvádí, že „*Tarif IDS ZK bude navržen jako zónově – časový se zohledněním kilometrické vzdálenosti, tzn., že všechny jízdenky platí pouze v rozsahu zónové a časové platnosti, která je na nich vyznačena.*“ Na druhou stranu v příloze č. 6 Smlouvy o přistoupení k IDS ZK (Procesy IDS ZK) Zadavatel hovoří o kilometrickém ceníku pro jednotlivé jízdné. Z výše uvedeného není zcela zřejmé, jaký tarif má být prakticky uplatňován.

V souvislosti s aplikovaným tarifem proto žádáme o vyjasnění, zda má Zadavatel na mysli aplikaci kilometrického tarifu pro jednotlivé jízdné, ve městech jednotkového a pro dlouhodobé jízdné zónového, obdobně jako je tomu v případě Moravskoslezského kraje, nebo zda bude základem zónově-relační tarif, jako je tomu v Ústeckém a Libereckém kraji. Vyjasnění této otázky je pro dopravce významné pro účely vývoje a nacenění odbavovacího systému.

ODPOVĚĎ 2

Zadavatel potvrzuje platnost informací uvedených v příloze č. 6 Smlouvy IDS ZK (P42) a upřesňuje informace uvedené k Tarifu IDS ZK v příloze 4 Smlouvy IDS ZK (P40).

Pro jednotlivé jízdné IDS ZK v rámci zón REGION a MĚSTO bude uplatněn přednostně kilometrický tarif. Při vydání jednorázové přestupní jízdenky v rámci zón REGION a MĚSTO bude na jízdence vyznačena i časová platnost pro přestup. Vzory těchto jízdenek jsou uvedeny v TPS - příloha 5 Smlouvy (P34).

Pro dlouhodobé jízdné IDS ZK v rámci zón REGION a MĚSTO bude uplatněn tarif zónový. Možné kombinace jízdních dokladů jsou uvedeny v příloze č. 6 Smlouvy IDS ZK (P42).

DOTAZ 3

Článek 8.7. Smlouvy stanoví, že „*Doprovce musí Koordinátora dále informovat o svém záměru nasadit nové vozidlo do provozu k zajištění Veřejných služeb dle této Smlouvy a tento svůj záměr s Koordinátorem projednat.*“ Z povinnosti dopravce projednat záměr nasadit nové vozidlo do provozu s koordinátorem není zřejmé, co je účelem tohoto procesu, ani jakými oprávněními v tomto procesu koordinátor disponuje, zejména pak zda koordinátor disponuje rozhodovací pravomocí o uvedení vozidla do provozu, nebo zda se jedná o čistě formální a informativní povinnost.

Žádáme o vysvětlení výše uvedené povinnosti dopravce projednat záměr nasadit nové vozidlo do provozu s koordinátorem a jejich možných důsledků na plnění Veřejné zakázky, včetně oprávnění koordinátora ve vztahu k této otázce.

ODPOVĚĎ 3

Zadavatel v souvislosti s dotazem účastníka odkazuje na informace uvedené v příloze č. 5 Smlouvy - TPS (P34), čl. 1.2, tj. požadavek zadavatele zaevidovat každé vozidlo u společnosti KOVED za účelem vydání prohlášení o shodě, tj. potvrzení splnění příslušného standardu podle TPS. Cílem stanovené povinnosti dopravce a procesu popsaného v citovaném článku 8.7 je tak zajištění dostatečného časového prostoru pro kontrolu dodržení požadovaných standardů vozidel, pro odstranění jakýchkoliv pochybností, tak aby mohlo dojít k naplnění výše popsaného účelu - následnému zaevidování nově nasazovaného vozidla.

DOTAZ 4

V návaznosti na předchozí dotaz Smlouva stanoví, že „*Koordinátor je povinen záměr s Dopravcem projednat nejpozději ve lhůtě jednoho (1) měsíce od obdržení informace od Dopravce.*“ Vzhledem k tomu, že Smlouva žádným způsobem neupravuje důsledky nečinnosti koordinátora, považujeme toto ustanovení za neúplné a nejasné.

Dovolujeme si požádat o úpravu Smlouvy ve smyslu doplnění následků porušení povinnosti koordinátora projednat s dopravcem záměr nasadit nové vozidlo do provozu ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení informace o tomto záměru.

ODPOVĚĎ 4

K dotazu zadavatel uvádí, že za splnění povinnosti koordinátora v souladu s článkem 3.7 Smlouvy odpovídá objednatel stejně, jako by plnění poskytoval sám (zadavatel je přitom povinen zajistit, aby plnění, k nimž je podle této Smlouvy zavázán, byla ze strany koordinátora splněna). Je zřejmé, že případná nečinnost ze strany koordinátora (případně zadavatele), kterou však zadavatel v žádném případě nepředpokládá, nemůže jít k tíži dopravce. Zadavatel nespatřuje v uvedeném ustanovení žádnou nejasnost.

DOTAZ 5

Dovolujeme si upozornit na neúplnost znění článku 10.6. Smlouvy, který stanoví, že „*Dopravce bere na vědomí, že zajišťováním Veřejných služeb v rámci IDS ZK, zejména pak v souvislosti s provozem čipových karet a odbavovacího systému v rámci IDS ZK vystupuje v pozici zpracovatele a případně též správce osobních údajů a je tak povinen plnit povinnosti při zabezpečení osobních údajů stanovené zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, v platném znění.*“ Dne 25. května 2018 vstoupilo v účinnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (dále jen „**Obecné nařízení**“).

Vzhledem k výše uvedenému je zřejmé, že dopravce bude vázán nejen vnitrostátní úpravou ochrany osobních údajů, ale rovněž povinnostmi stanovenými v Obecném nařízení. Navíc bude pravděpodobně nutné uzavřít smlouvu o zpracování osobních údajů upravující postavení správce a zpracovatele osobních údajů splňující náležitosti stanovené Obecným nařízením.

V této souvislosti si dovoluujeme požádat o provedení příslušných úprav Smlouvy reflektující současnou právní úpravu.

ODPOVĚĎ 5

Zadavatel je přesvědčen o tom, že není nutné ani v souvislosti s nově účinným nařízením EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů, dále jako „GDPR“) Smlouvu jakkoliv měnit. Z charakteru nařízení (zde GDPR) plyne jeho přímá použitelnost. GDPR a v něm stanovená práva a povinnosti se tedy uplatní na dotčené subjekty bez ohledu na to, zda je odkaz na toto nařízení ve Smlouvě uveden či nikoliv. Je dále zřejmé, že pokud vyvstane potřeba blíže upravit práva a povinnosti smluvních stran s ohledem na jejich postavení správce a zpracovatele osobních údajů, budou tak muset smluvní strany v souladu povinnostmi vyplývajícími z právních předpisů učinit. Zadavatel v takovém případě předpokládá uzavření zcela standardního smluvního vztahu, který co nejjednodušším způsobem zabezpečí splnění stanovených povinností (ty musí dopravci s ohledem na účinnost GDPR již nyní velmi dobře znát a plnit).

DOTAZ 6

V článku 8.1. Zadávací dokumentace (Svazek 1 – Podmínky a požadavky pro zpracování nabídky) je uvedeno, že *„Nabídka uchazeče může být podána písemně a v jedné uzavřené obálce s textem „NABÍDKA – Zajištění dopravní obslužnosti Zlínského kraje veřejnou linkovou dopravou na období 2018-2027 – NEOTEVÍRAT (...)“.* Tento článek hovoří o možnosti podat nabídku písemně, nikoliv o povinnosti. Z výkladu této věty tedy lze rovněž dovozovat, že je přípustná i jiná forma podání nabídky než písemná, např. forma ústní.

Dále je popsáno, že elektronická podoba nabídky je doplňková a slouží pouze k rychlému a přehlednému vyhodnocení a *„V případě pochybností nebo rozporů se má za rozhodující tištěné znění originálního vyhotovení nabídky.“* Článek 14.1. Zadávací dokumentace uvádí, že *„Veškeré úkony zadavatele vůči dodavatelům nebo úkony dodavatelů vůči zadavateli v zadávacím řízení musí mít písemnou formu“*, z čehož je zřejmé, že nabídku nelze podat jinak než písemně. Článek 14.2. Zadávací dokumentace pak stanoví, že písemnosti lze doručovat osobně, poštou, kurýrní službou, elektronickými prostředky a jiným způsobem (např. faxem). Zadavatel pro potřeby elektronické komunikace neuvedl žádný konkrétní způsob, s výjimkou kontaktu pro potřeby dodatečných dotazů uvedeného v čl. 13.3 Zadávací dokumentace.

Z výše uvedených ustanovení Zadávací dokumentace není zřejmé, zda je nutné nabídku podat v listinné podobě, anebo je možné nabídku podat pouze elektronicky, aniž by zadavateli byla nabídka doručena rovněž listinná podoba.

V této souvislosti žádáme o vyjasnění požadované formy podávané nabídky a v případě, že je možné podat nabídku pouze elektronicky, pak žádáme o upřesnění znění příslušných ustanovení Zadávací dokumentace, které stanoví podmínky a požadavky na zpracování nabídky právě pro elektronickou podobu, jelikož v současné době je dostupný popis pouze pro písemnou formu (zadavatelem pravděpodobně myšleno listinnou formu, jelikož ze znění čl. 14.1. Zadávací dokumentace vyplývá, že forma musí být písemná v každém případě).

ODPOVĚĎ 6

Podle ustanovení § 273 odstavec 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek platí, že *pokud došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona k zahájení zadávání*

veřejných zakázek, zadávání rámcových smluv, soutěže o návrh, řízení o přezkoumání úkonů zadavatele nebo řízení o správních deliktech před Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže podle zákona č. 137/2006 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, dokončí se taková zadávání, soutěže anebo řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

Tato veřejná zakázka je tedy zadávána podle platné legislativy v den zahájení zadávacího řízení, zadavatel tedy postupuje podle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon“).

Jak je ve svazku 1 zadávací dokumentace popsáno a jak tazatel správně v rámci dotazu uvádí, z bodu 14.1 tohoto svazku vyplývá, že úkony dodavatelů vůči zadavateli v zadávacím řízení, tedy i podání nabídky dodavatele, musí mít písemnou formu. Z tohoto ustanovení je tedy zřejmé, že je vyloučeno podat nabídku formou ústní. Současně i ustanovení § 69, odst. 5 zákona hovoří o písemném podání nabídky.

Z článku 8 svazku 1 zadávací dokumentace, který řeší komplexně požadavky na zpracování nabídky, je zcela zřejmé, že nabídka dodavatele bude podána v listinné podobě. Toto jednoznačně vyplývá ze zadávacích podmínek zadavatele, kde je mimo jiné uvedeno:

- nabídka má být v uzavřené obálce,
- zadavatel doporučuje, aby nabídka byla podána nejen v originále (označeno „ORIGINÁL“) ale také v jedné kopii (označeno „KOPIE“; kde výtisk Kopie bude úplnou a věrnou kopií Originálu),
- z bodu 8.3, kde se hovoří o doporučení zabezpečení nabídky, a je jednoznačně patrné, že se jedná o nabídku listinnou,
- z bodu 8.5, kde se hovoří o doporučeném členění nabídky, kdy zadavatel doporučuje, aby nabídka obsahovala i CD.

Znění bodu 8.1, kde zadavatel hovoří o možnosti, bylo zadavatelem myšleno, že dodavatel může podat nabídku v jedné obálce, ale např. i ve více obálcích, pokud podává nabídku na více částí. Tímto ustanovením zadavatel dává dodavateli určitou volnost v tom, jak má být nabídka formálně složena a zabalena. Elektronické podání nabídek zadavatel nepřipustil, pokud by tomu tak bylo, zadávací dokumentace by samozřejmě obsahovala patřičné informace o tomto způsobu podání nabídky.

Pro vyloučení všech pochybností zadavatel potvrzuje, že nabídky se podávají pouze písemně a to výhradně v listinné podobě.

DOTAZ 7

Článek 1.2.1 přílohy č. 5 Smlouvy – TPS v souvislosti s kategorií vozidel uvádí, že „Pro stanovení kategorie vozidel je rozhodující údaj o počtu míst k sezení a počtu míst celkem.“ Současně je zde uvedena tabulka obsahující specifikaci jednotlivých kategorií vozidel včetně minimálního počtu míst k sezení a míst celkem.

Ve vztahu k výše uvedeným požadavkům na minimální počet míst k sezení a míst celkem v nabízených vozidlech žádáme o vyjasnění, zda je možné nabídnout vozidla, která disponují počtem míst k sezení nižším řádově pouze o jednotky míst, než je minimální počet míst k sezení uvedený v tabulce v čl. 1.2.1 TPS, avšak požadavek na celkový minimální počet míst splňují, nebo zda by taková vozidla mohla být posouzena jako nevyhovující. Domníváme se, že nižší počet míst k sezení pouze o jedno či dvě místa při zachování celkového minimálního počtu míst není natolik významný ve vztahu k zajištění dopravní obsluhy Zlínského kraje, aby mohlo dojít k vyhodnocení takových vozidel jako nevyhovujících.

Na podobně zaměřený dotaz Zadavatel odpovídal v rámci Dodatečné informace č. 23. Domníváme se však, že Zadavatel se tímto dotazem zabýval s předpokladem, že dodavatelé budou pořizovat za účelem plnění Veřejné zakázky zcela nová vozidla, což dovozujeme z následujícího vyjádření Zadavatele: „*Je-li výrobce schopen dosáhnout u jednoho typu vozidla takové variability počtu míst k sezení a počet míst, požadovaný zadavatelem, ani zdaleka maximálního počtu míst k sezení (51) nedosahuje, zadavatel předpokládá, že je výrobce schopen navýšit o jedno místo také počet míst k stání.*“. Skutečně lze předpokládat, že této variability jsou výrobci schopni dosáhnout v případě výroby nových vozidel. Tato variability ovšem není schopna dosáhnout dopravce, který již disponuje vozidly, která zamýšlí nabídnout pro zajištění plnění Veřejné zakázky. Požadavek na pořízení zcela nových vozidel pouze z toho důvodu, že vozidlo již dostupné ve vozovém parku dopravce disponuje počtem míst k sezení, který je např. o jediné místo nižší, než požaduje Zadavatel, se skutečně nejvíce jeví být přiměřeným (tím spíše v případě, kdy např. toto jediné místo chybí do požadovaného počtu míst k stání).

ODPOVĚĎ 7

Zadavatel před uveřejněním zadávací dokumentace (respektive její revize v DI 14) podrobně analyzoval dopravní vytíženost jednotlivých linek a spojů a rovněž provedl důkladný průzkum trhu a na základě toho stanovil požadované standardy jednotlivých kategorií vozidel. Cílem zadavatele je poskytování kvalitních služeb pro obyvatele, s maximálním ohledem na jejich cestovní bezpečnost a komfort a zároveň skutečnost, aby na trhu existoval dostatečný počet vozidel, která stanovené požadavky bezesbýtku splňují. Zadavatel pak má potvrzeno, že na trhu existuje jak dostatečný počet výrobců nových vozidel, které dané standardy jednotlivých kategorií vozidel splňují, tak i dostatečný počet vozidel starších, které rovněž dané standardy splňují.

Pokud by zadavatel u některé kategorie vozidel snížil požadovaný počet míst (ať už celkový či pouze k sezení), dá se předpokládat, že by na trhu byla další vozidla, která by nově stanovený počet míst v řádu jednotek nesplňovala, a opět by mohla být namítána nepřiměřenost stanovených požadavků. Zadavatel stanovil jednotlivé standardy kategorií vozidel tak, aby všechna vozidla disponovala minimální nezbytnou kvalitou při přepravě cestujících a aby umožnil využití tolika druhů vozidel, jak to jen bude možné. Vždy však na trhu budou vozidla, která dané standardy neplní, a to i v řádech jednotek.

Zadavatel tímto potvrzuje platnost informací uvedených v příloze č. 5 Smlouvy - TPS (P34). Požadavky na počty míst jsou v zadávacích podmínkách stanoveny jako minimální, z čehož vyplývá, že tolerance minimálního počtu míst pro vozidla jednotlivých kategorií není přípustná a zadavatel trvá na dodržení minimálního počtu míst k sezení a na minimálním celkovém počtu míst.

DOTAZ 8

V čl. 7.1.1. Zadávací dokumentace (Svazek 2 – Požadavky zadavatele na kvalifikaci dodavatele) Zadavatel 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.“, zároveň Zadavatel stanoví, 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“.

Vzhledem k tomu, že každá dílčí část, byť je formálně dílčí částí jedné Veřejné zakázky, je v zásadě oddělitelná od ostatních a při samotné realizaci plnění má povahu samostatné veřejné zakázky. Ze zkušeností dodavatele se zadávacími řízeními s obdobným plněním v jiných krajích lze dovodit, že sotva lze počítat s tím, že jedna reference by mohla být použita jen jednou. Lze předpokládat, že reference, které dodavatelé ve Veřejné zakázce předloží, již byly a jsou používány i v jiných veřejných zakázkách. Z tohoto důvodu se tedy jeví požadavek na použití každého kilometru pouze jedenkrát jako nelogický, nedůvodný a nepřiměřený.

V této souvislosti žádáme o vysvětlení, z jakého důvodu je možné použít kilometry uvedené v osvědčení pouze jedinkrát, resp. žádáme o úpravu zadávacích podmínek tak, aby byl výše uvedený požadavek vypuštěn.

ODPOVĚĎ 8

Zadavatel se obdobným dotazem již podrobně zabýval v rámci dodatečných informací č. 21, v odpovědi na dotaz č. 1. Zadavatel má za to, že se v této odpovědi k uvedené problematice vyjádřil dostatečně a na své odpovědi trvá.

DOTAZ 9

Vzhledem k celkové délce trvání Zadávacího řízení, velmi vysokému množství zveřejněných dodatečných informací a množství provedených změn v Zadávací dokumentaci si dovoluujeme požádat, aby Zadavatel zveřejnil aktuální ucelenou verzi zadávacích podmínek Veřejné zakázky, která bude obsahovat všechny přílohy Zadávací dokumentace.

Současná podoba zveřejněné zadávací dokumentace je zmatečná, nepřehledná a porušuje základní zásadu transparentnosti postupů zadavatele dle § 6 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů. Pro dodavatele je jistě pozitivní, že počínaje zářím 2018 Zadavatel v případě změny Zadávací dokumentace v rámci dodatečných dotazů aktualizuje znění pozměněného dokumentu. Nicméně v důsledku tohoto postupu, kdy je uveřejněn jen pozměněný dokument a nezměněné dokumenty uveřejňovány nejsou v rámci jednoho balíku, se stává kompletní dokumentace nepřehlednou a narušující zásadu transparentnosti. Dochází tak k situaci, že dodavatel má takto značně ztíženou možnost vyhledání aktuálního znění konkrétního dokumentu, neboť vždy musí zkontrolovat veškeré uveřejněné aktualizované změny Zadávací dokumentace tak, aby našel aktuální znění (a ani tak nemá úplnou jistotu, jestli dosáhl poslední verze daného dokumentu). Vhodný by byl např. takový postup, kdy by Zadavatel pokaždé uveřejnil kompletní Zadávací dokumentaci, která by obsahovala nejen pozměněné dokumenty, ale i ty, v nichž ke změně nedošlo.

Dovolujeme si dále upozornit na další porušení transparentnosti postupu zadavatele projevující se vzájemně nesouladnými informacemi o lhůtě pro podání nabídek uvedenými na profilu zadavatele. Aktuální informace o lhůtě pro podání nabídek uveřejněná na profilu zadavatele v úvodní části v sekci Detail zakázky uvádí lhůtu pro podání nabídky do 31.12.2018 do 10.00 hod, ač ve Věstníku veřejných zakázek bylo oznámeno posunutí lhůty pro podání nabídek. Z této informace na profilu zadavatele mohou dodavatelé usoudit, že již nemají možnost podat včasnou nabídku do této veřejné zakázky, a tedy rozhodnout se nabídku vůbec nepodat. Tato skutečnost významně snižující transparentnost postupu zadavatele je způsobilá omezit okruh dodavatelů zvažujících účast v zadávacím řízení a zásadním způsobem omezit hospodářskou soutěž.

S ohledem na všechny výše uvedené dotazy a žádosti o vysvětlení Zadávací dokumentace **žádáme Zadavatele, aby v souladu se Zákonem rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to o přiměřenou délku v rozsahu alespoň jednoho měsíce.**

ODPOVĚĎ 9

Zadavatel v rámci DI 14 uveřejnil kompletní revizi zadávací dokumentace vč. všech příloh a dále v rámci každých dalších dodatečných informací, v případě jakékoliv změny, vždy přehledně uveřejnil každý upravovaný dokument zadávací dokumentace. Zadavatel v názvu takového dokument (souboru) rovněž vždy uvedl přívlastek, v jakých dodatečných informacích byl dotčený dokument předán a má za to, že tento jeho postup je dostatečně přehledný a transparentní. Zadavatel se však rozhodl vyhovět požadavku tazatele a v rámci tohoto vysvětlení předkládá všechny dokumenty zadávací dokumentace v posledních verzích, dle všech doposud uveřejněných dodatečných informací.

Co se týče lhůty pro podání nabídek zobrazené na profilu zadavatele, tak zadavatel ji na tomto místě skutečně nedopatřením opomněl aktualizovat. Datum pro podání nabídek však je a bylo jednoznačně patrné z Věstníku veřejných zakázek, Evropského věstníku (TED) a uveřejněných dodatečných informací na profilu zadavatele, které zadavatel v souladu se zákonem rovněž přímo rozeslal všem tazatelům a známým zájemcům o veřejnou zakázku.

DODATEČNÁ INFORMACE K PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel posoudil poskytnuté dodatečné informace a s ohledem na jejich charakter rozhodl o prodloužení lhůty pro podání nabídek. Zadavatel upravuje Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) následovně:

nové znění bodu IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek:
Datum: **08. 02. 2019** Čas: **10:00 hodin**

nové znění bodu IV.3.8) Podmínky pro otevírání nabídek:
Datum: **08. 02. 2019** Čas: **10:01 hodin**

Opravné Oznámení o zahájení zadávacího řízení (Oznámení o zakázce) bude zveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek. Tyto dodatečné informace jsou rovněž zveřejněny na profilu zadavatele.

Přílohy těchto dodatečných informací:

- P01_Odůvodnění veřejné zakázky_DI14
- P02_SVAZEK 1 - Podmínky a požadavky **DI23**
- P03_SVAZEK 2 - Kvalifikační dokumentace_DI14
- P04_Příloha_ZD_1a_Formular_- _Krycí_list_nabídky_DI14
- P05_Příloha_ZD_1b_Formular_pro_uvedení_podílu_subdodavatelů_DI14
- P06_Příloha_ZD_2a_Vzor_cestného_prohlášení_dodavatele_o_splnění_požadavku_podle_§_68_odstavec_3_zakona_DI14
- P07_Příloha_ZD_2b_Vzor_cestného_prohlášení_Cestné_prohlášení_o_nadstandardním_vybavení_DI14
- P08_Příloha_ZD_3_Formular_pro_uvedení_Vyznamných_služeb_DI14
- P09_Příloha_ZD_4a_Specifikace_dílčích_částí_(1)_Zlín **DI23**
- P10_Příloha_ZD_4b_Specifikace_dílčích_částí_(2)_Uherské_Hradiště **DI23**
- P11_Příloha_ZD_4c_Specifikace_dílčích_částí_(3)_Kroměříž **DI23**
- P12_Příloha_ZD_4d_Specifikace_dílčích_částí_(4)_Vsetín **DI23**
- P13_Příloha_ZD_4e_Specifikace_dílčích_částí_(5)_Valašsk_Meziříčí **DI23**
- P14_Příloha_ZD_4f_Specifikace_dílčích_částí_(6)_Valašské_Klobouky **DI23**
- P15_Příloha_ZD_5_Nabídková_cena_DI14
- P16_Příloha_ZD_6_Pokyny_pro_vyplnění_formuláře_DI14
- P17_6a_Příloha_ZD_formulář_Zlín_DI14
- P18_příloha_č_6AA_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P19_6b_Příloha_ZD_formulář_DI14
- P20_příloha_č_6BB_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P21_6c_Příloha_ZD_formulář_DI14
- P22_příloha_č_6CC_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P23_6d_Příloha_ZD_formulář **DI23**
- P24_příloha_č_6DD_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P25_6e_Příloha_ZD_formulář **DI23**
- P26_příloha_č_6EE_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P27_6f_Příloha_ZD_formulář_DI14
- P28_příloha_č_6FF_ZD_referenční_jízdní_řády_pro_dílčí_část_veřejné_zakázky_DI14
- P29_Příloha_ZD_7_Zavazný_návrh_Smlouvy_o_veřejných_službách_ZK **DI16**
- P30_Příloha_smlouvy_1_ROZSAH_VEŘEJNÝCH_SLUŽEB **DI23**
- P31_Příloha_smlouvy_2_Pravidla_pro_výpočet_a_aktualizaci_DI14
- P32_Příloha_č_3_Smlouvy_Vzor_formuláře_Výpočet_CDV_pro_období_DI14
- P33_Příloha_smlouvy_4_Přehled_vozového_parku_DI14
- P34_Příloha_smlouvy_5_Technické_a_provozní_standardy **DI24**
- P35_Příloha_smlouvy_6_Souhrnná_tabulka_náběhu_plnění_doplňkových_standardů_DI14
- P36_Smlouva_o_přistoupení_k_IDS_ZK **DI18**
- P37_Příl_1_Definice_použitých_zkratk_a_pojmů_DI14
- P38_Příl_2_Clearingové_centrum_KOVED_CLEARING_PRES_HORIZONT_DI14
- P39_Příl_3_Elektronický_odbavovací_systém_IDS_ZK_DI14
- P40_Příl_4_Principy_IDS_ZK_DI14
- P41_Příl_5_Karta_IDS_ZK_DI14
- P42_Příl_6_Procesy_IDS_ZK_DI14
- P43_Příl_7_Karta_-_ceník_IDS_ZK_DI14
- P44_Příl_8_Centrální_dispečink_Zlínského_kraje_DI14
- P45_Příl_9_PRAVIDLA_ZAJIŠTĚNÍ_BEZPEČNOSTI_ODBAVOVACÍHO_SYSTÉMU_IDS_ZK_DI14
- P46-1_Příl_10_Garance_návazností_IDS_ZK_DI14
- P46-2_Příloha_11_ke_Smlouvě_IDS_ZK_ODIS_DI14
- P47_Smlouva_KORDIS_IDS_JMK+příloha **DI16**
- P48_a_P2_ke_Smlouvě_KORDIS_SPP_IDS_JMK **DI16**
- P48_b_Příloha_3_Smlouvy_KORDIS_TPS_IDS_JMK_LD **DI16**
- P48_c_P4_část_II_Ekonomika_IDS_JMK **DI16**
- P48_d_Příloha_5_ke_Smlouvě_KORDIS_Sazebník_smluvních_postihu **DI16**
- P48_e_Příloha_ke_Smlouvě_KORDIS_JMK_Standardy_finančních_toků_v_IDS_JMK **DI16**
- P48_f_Příloha_ke_Smlouvě_KORDIS_JMK_Tabulka_vozový_park **DI16**

P49_Zlin_přehled spojů_výchozí_DI14
P50_UH_přehled spojů_výchozí_DI14
P51_KM_přehled spojů_výchozí_DI14
P52_VS_přehled spojů_výchozí_DI14
P53_VM_přehled spojů_výchozí_DI14
P54_VK_přehled spojů_výchozí_DI14