

Zadavatel:
Město Valašské Meziříčí
se sídlem Náměstí 7/5, 757 01 Valašské Meziříčí
IČO: 003 04 387

Veřejná zakázka:
**„Provoz městské hromadné dopravy ve Městě Valašské Meziříčí vč. místních částí
a Obci Krhová a Obci Poličná“**

nadlimitní veřejná zakázka na služby zadávaná v otevřeném zadávacím řízení podle ust. § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ust. § 98 a 99 ZZVZ

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 25. 9. 2020

Žádost č. 1 ze dne 22. 9. 2020:

V zadávací dokumentaci je uvedeno v Rozsahu veřejné zakázky na straně 6, odstavec 6, že „Vybraný dodavatel bude povinen akceptovat aktuální Smluvní přepravní podmínky (dostupné zde: <https://www.valasskemezirici.cz/mhd/ds-2711/archiv=0&p1=17681>) a v souladu se zákonem o silniční dopravě tyto aktualizované Smluvní přepravní podmínky a Tarif následně uveřejnit.“

Dotaz: Odkaz směřuje na aktuální Smluvní přepravní podmínky, které jsou po schválení objednatelem vydány současným dopravcem a vzhledem k obsahu je nelze vybraným dodavatelem akceptovat ve vztahu k této zakázce. Jako příklad je zde konkrétně stanoveno jízdné, i když tato zakázka hovoří o bezplatném jízdném. Uchazeč uvádí, že stávající přepravní podmínky jsou v rozporu s požadavky objednatele v zadávací dokumentaci. Žádáme objednatele, aby se součástí zadávací dokumentace staly přepravní podmínky, jejichž plnění objednatel požaduje, minimálně pro počátek plnění předmětu zakázky. Dodavatel se obává, že by v průběhu zadávací

lhůty mohlo dojít ke změně těchto přepravních podmínek, aniž by se o nich zájemce dověděl a mohl případně přizpůsobit cenovou nabídku.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že Smlouva bude uzavřena v tzv. brutto režimu, tedy Dopravce nenese riziko tržeb. Proto nemá otázka smluvních přepravních podmínek, resp. tarifu pro podání a nacenění nabídky žádný význam. Obdobně to platí pro vlastní poskytování Služby s tím, že otázka zpoplatnění MHD má dopad pouze do cashflow, tedy skutečnosti, zda Dopravce bude odměňován pouze platbou od Objednatele, anebo část Kompenzace bude hrazena ve formě Tržeb.

Zadavatel dále potvrzuje, že po zahájení provozu počítá s tím, že MHD bude provozováno bezplatně, nemůže však zaručit (jak zadávací dokumentace uvádí), že tento stav nebude v průběhu trvání Smlouvy změněn. Na výši Kompenzace však tento fakt nebude mít žádný vliv.

Žádost č. 2 ze dne 22. 9. 2020:

V závazném návrhu smlouvy je v bodě 9.10 uvedeno, že „V případě výpovědi dle odst. 9.9 písm. (c), písm. (d) nebo písm. (e) Smlouvy výpovědní doba činí 1 měsíc a počíná běžet od okamžiku, kdy byl Dopravci doručen projev vůle Objednatele tuto Smlouvu vypovědět (výpověď).“

Dotaz: Uvedené ustanovení odkazuje, mimo jiné, na odst. 9.9 písm. (e), které ovšem v návrhu smlouvy nefiguruje. Prosíme o vysvětlení, co je obsahem zmíněného, avšak neuvedeného odst. 9.9 písm. (e).

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a uvádí, že se jedná o nedopatření. Zadavatel proto mění odst. 9.10 závazného návrhu Smlouvy (přílohy č. 11 zadávací dokumentace) tak, že se slova „dle odst. 9.9 písm. (c), písm. (d) nebo písm. (e)“ nahrazují slovy „dle odst. 9.9 písm. (c) nebo písm. (d)“. Provedená změna bude do návrhu Smlouvy promítnuta před jejím podpisem s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 3 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech „ValMez_provoz MHD_ZD_P07_Technické a provozní standardy.pdf“ je uvedeno na straně 4 v bodě 2.2.2 Vnější informační panely, následující:

„Vozidlo musí být vybaveno funkčními vnějšími elektronickými informačními panely. Všechny panely musí být technologie LED v bílé barvě s roztečí diod 8,6 mm nebo menší.“

Dotaz: *Panely některých výrobců mají diody s roztečí (střed-střed) 10 mm, které jsou s panely s roztečí 8,6 mm podle našich zkušeností srovnatelné. Bude zadavatel akceptovat i panely s roztečí 10 mm?*

Informace zadavatele:

Zadavatel v příloze „ValMez_provoz MHD_ZD_P07_Technické a provozní standardy.pdf“ požaduje vnější elektronické informační panely LED s roztečí diod 8,6 mm nebo menší. Rozteč diod je jedním parametrů ovlivňující čitelnost panelu z různých vzdáleností, čitelnost panelu u osob s dioptriemi a obecně vyšší grafickou kvalitu zobrazení. LED panely s roztečí 8,6 mm dodávají na český trh různí výrobci.

LED panely s roztečí diod o hodnotě 10 mm nebudou, v souladu s ustanovením bodu 2.2.2 Technických a provozních standardů akceptovány.

Žádost č. 4 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je uvedeno na straně 6 v bodě 2.5.2, že „Vozidlo musí být vybaveno funkční klimatizací prostoru pro cestující. Klimatizace musí být v provozu při venkovní teplotě nad 22 °C a udržovat teplotu ve vozidle o 1 – 6 °C nižší, než je teplota venkovní, avšak vnitřní teplota při spuštěné klimatizaci by neměla klesnout pod 20 °C.“

Dotaz: *Za předpokladu, že venkovní teplota dosáhne 36°C nelze dle tohoto ustanovení snížit teplotu ve vozidle na nižší než 30°C. Trvá zadavatel na určení horní hranice 6°C snížené teploty ve vozidle oproti teplotě venkovní? Za současného nastavení podmínek může být ve specifickém případě dopravce pokutován za teplotu ve vozidle, která dosáhne 29°C.*

Informace zadavatele:

Zadavatel setrvává na uvedeném znění bodu 2.5.2 Technických a provozních standardů.

Žádost č. 5 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je v bodě 3.2.3 Řidič v zácviku, uvedeno, že „Pokud je vozidlo řízeno řidičem v zácviku, musí tak být uvedeno na visačce řidiče (viz 3.2.2) a na doplňkové informační ceduli formátu A4 vložené za čelní okno vozidla, viditelnou z vně vozidla.“

Dotaz: *Není definováno, jakou vizuální podobu a jaký textový obsah má mít informační cedule formátu A4. Zároveň umístění této cedule nesmí zabraňovat ve výhledu řidiče dle příslušných zákonů (např. vyhláška č. 302/2001 Sb.), proto povinnost jejího umístění za čelní sklo vozidla*

může být nepřípustné. Uchazeč žádá zadavatele, aby specifikoval vizuální podobu, textový obsah a její podrobnější umístění.

Informace zadavatele:

V případě umístění informační cedule formátu A4 vložené za čelní sklo vozidla pochopitelně má přednost znění platných právních předpisů před zněním Technických a provozních standardů. Jsme však přesvědčeni, že umístění požadované cedule za čelní sklo lze bez větších problémů provést tak, aby její umístění splňovalo podmínky platných právních předpisů i Technických a provozních standardů, a Dopravce je tedy povinen takové umístění v případech dle bodu 3.2.3 Technických a provozních standardů zajistit.

Vizuální podoba cedule není definována. Text či symboly uvedené na ceduli musí obsahovat jednoznačnou informaci, že vozidlo řídí řidič v závěku (např. text „ŘIDIČ V ZÁVĚKU“).

Žádost č. 6 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je uvedeno na straně 11 v bodě 3.4.2, že „V případě výskytu neschopnosti vozidla pokračovat v další jízdě na lince (dopravní nehoda, porucha vozidla zamezující další jízdu či porucha neslučitelná s přepravou cestujících) je dopravce povinen přistavit náhradní vozidlo do místa výskytu neschopnosti původního vozidla do 20 minut od vzniku této události.“

Dotaz: Za předpokladu vzniku dopravní nehody a s následkem neschopnosti vozidla pokračovat v jízdě, je jako první (tj. v cca prvních minimálně 10 minutách) řidič povinen provést úkony, které mu ukládá § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Navíc, vzhledem k předpokládané dopravní situaci na území města Valašské Meziříčí, nebude patrně vždy v reálných možnostech dodržet přistavení náhradního vozidla do místa nehody do stanoveného limitu 20 minut od vzniku této události. Uchazeč žádá objednatele o úpravu tohoto limitu, a to z toho důvodu, aby mohl stanovit optimální počet záložních vozidel pro plnění zakázky. Uchazeč je tímto nastavením postaven do situace, kdy bude sankcionován za porušení Technických a provozních standardů, které nemohl předvídat.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že je s ohledem na velikost města Valašské Meziříčí a dopravní situaci v něm přesvědčen, že doba 20 minut pro přistavení náhradního vozidla je adekvátní a splnitelná. Zadavatel nezpochybňuje citované zákonné povinnosti řidiče, nicméně řidič musí stejně tak v dané době o vzniku mimořádné události uvědomit dispečink, což je dostatečné pro to, aby náhradní vozidlo mohlo být aktivováno.

Žádost č. 7 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je uvedeno na straně 5 v bodě 2.3.1, že „Dopravce je povinen udržívat sedadla v odpovídajícím stavu čistoty (viz 3.3.2). Dopravce je povinen uskutečnit plošnou výměnu polstrování a potahu sedadel po 5 letech provozu vozidla. V případě zjištěného mechanického poškození či opotřebení sedadla, polstrování či potahu je dopravce povinen příslušný komponent sedadla vyměnit neprodleně.“

Dotaz: Žádáme objednatele, aby blíže specifikoval časový rámec povinné výměny veškerého polstrování a potahů sedadel. Z provozního hlediska není možné reálně splnit povinnost vyměnit veškeré polstrování a potahy sedadel na všech vozidlech najednou, pokud bude od počátku plnění smlouvy zajišťovat předmět plnění smlouvy novými vozidly. Tímto může dojít k určité diskriminaci uchazeče, který nabídne plnění předmětu smlouvy novými vozidly již od počátku plnění smlouvy, protože tento by byl nucen po dobu realizace výměny polstrování a potahů sedadel nasadit jiná, náhradní vozidla splňující TPS.

Informace zadavatele:

Zadavatel k uvedené povinnosti uvádí, že nespecifikuje, že obnova polstrování a potahů musí proběhnout u všech vozidel najednou. Dopravce však musí zajistit, aby do uplynutí 5 let od nasazení vozidla do provozu bylo polstrování a potah sedadel vyměněn.

Žádost č. 8 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je uvedeno na straně 7 v bodě 2.6.4, že „Vozidlo musí být vybaveno funkční zvukovou a optickou výstrahou, která je aktivována minimálně na dobu 2 s před uzavřením dveří pro cestující a je v činnosti i při samotném zavírání dveří. / Optická výstraha v interiéru v prostoru dveří je provedena červeně svítícím pruhem, světlem či symbolem zavírání dveří. Provedení optické výstrahy musí být v rámci všech vozidel nasazovaných v rámci MHD Valašské Meziříčí jednotné. Optická výstraha vně vozidla nemusí být provedena, dopravce však opět musí zajistit jednotnost u všech vozidel zajišťující provoz MHD Valašské Meziříčí.“

Dotaz: Aby bylo možné splnit podmínku jednotného provedení optické výstrahy, je dodavatel nucen vybrat jednoho výrobce autobusů. Dle našeho názoru se jedná o omezení dodavatele při výběru výrobce autobusů, a to na jednoho, který je schopen požadované jednotné provedení zajistit u všech vozidel. Dodavatel při dodržení této podmínky tak není schopen zajistit plnění zakázky autobusy od různých výrobců (např. Midibus, Standard). Uchazeč žádá objednatele o zobecnění stanovené podmínky tak, aby bylo možné použít pro plnění zakázky autobusy od různých výrobců, a tím optimalizovat cenovou nabídku.

Informace zadavatele:

Zadavatel se nedomnívá, že ustanovení bodu 2.6.4 automaticky implikuje nutnost objednání celé flotily vozidel od jednoho výrobce, přestože z hlediska údržby a disponibility náhradních dílů je na provozní soubor velikosti MHD Valašské Meziříčí mít jednotnou flotilu vozidel praktické. Jednotnou podobou se myslí, že například optická výstraha v interiéru bude řešena u všech vozidel červeně svítícím pruhem, nebo u všech vozidel červeně svítícím symbolem zavírání dveří, ale že například nebude kombinován červeně svítící pruh a červeně svítící symbol u jednotlivých vozidel. Výrobci vozidel standardně dodávají podobu optické výstrahy ve variantách.

Žádost č. 9 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních je uvedeno na straně 14 v bodě 4.1.7, že *„Veškeré informační materiály pro cestující musí obsahovat logo města, odkaz na webové stránky MHD Valašské Meziříčí (viz 4.2.1) a telefonní číslo infolinky (viz 4.2.2).“*

-> příloha: logomanuál města Valašské Meziříčí“

Dotaz: *Uchazeč žádá, aby se výše uvedený logomanuál stal nedílnou součástí zadávací dokumentace. Zadavatel poskytl jako součást vysvětlení č. 2 pouze odkaz na webové stránky zadavatele, kde je uložen výše zmíněný logomanuál. Nicméně zadavatel může v průběhu zadávacího řízení i po dobu případného plnění zakázky obsah na uvedeném odkazu libovolně měnit a dodavatel není schopen tyto změny zachytit.*

Informace zadavatele:

Zadavatel z důvodu právní jistoty doplňuje v bodě 4.1.7 Technických a provozních standardů na konec věty spojení *„dle logomanuálu města Valašské Meziříčí uveřejněného na internetových stránkách města dne 30. 1. 2017.“* Uvedená změna bude do Technických a provozních standardů doplněna před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 10 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech je uvedeno na straně 15 v bodě 4.2.3, že *„Dopravce je povinen zřídit a provozovat mobilní aplikaci "MHD Valašské Meziříčí" dostupnou na platformách Android a iOS za účelem poskytování informací cestujícím přímo v jejich chytrém telefonu. Mobilní aplikaci vyvine dopravce ve spolupráci s objednatelem. Z hlediska funkcionalit bude obsahovat zejména:*

– vyhledávač spojení (minimálně v rámci MHD Valašské Meziříčí, možno však rozšířit propojením s aplikací „idos“)

– virtuální zastávková odjezdová tabla

– mapu s polohou zastávek a aktuální polohou spojů v reálném čase

– přehled provozních informací (výluková opatření, mimořádnosti), včetně možnosti zapnutí notifikace při nové provozní informaci"

Dotaz: Uchazeč žádá o informaci, zda objednatel požaduje virtuální odjezdové tabule všech zastávek, a dále, jaké údaje mají na těchto tabulích být vyvěšeny. Množství požadovaných údajů může ovlivnit cenu za vývoj požadované mobilní aplikace a ovlivnit tak cenovou nabídku.

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel požaduje virtuální odjezdová tabla u všech zastávek. Je to standardní požadavek, jako u všech obdobných mobilních aplikací. Struktura informací je očekávána standardní, jako na běžných reálných i virtuálních odjezdových tablech, tedy zejména „číslo linky – směr (cílová zastávka) – odjezd + případné zpoždění/odjezd za X minut“.

Žádost č. 11 ze dne 22. 9. 2020:

V zadávací dokumentaci je uvedeno v bodě 2.2, Rozsah veřejné zakázky, odstavec 1, věta druhá, že „Mezi Vozokm nejsou započítávány přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné "prázdné kilometry"."

Dotaz: Rozsah Vozokm, které nejsou započítávány (přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné „prázdné kilometry“), mohou výrazně ovlivnit náklady na zajištění předmětu smlouvy. To znamená, že mohou taktéž ovlivnit nabídkovou cenu. Vzhledem k tomu, že zadavatel může upravit rozsah veřejné zakázky, a to až o 20 %, není ze strany dodavatele možné tento rozsah dostatečně objektivně predikovat a nacenit. Z uvedeného vyplývá, že dodavatel nemá relevantní údaje k tomu, aby mohl sestavit nabídkovou cenu, která musí obsahovat veškeré náklady. Žádáme, aby zadavatel tuto záležitost vyhodnotil z hlediska transparentnosti zadání a případně upravil zadávací dokumentaci tak, aby uchazeč měl jistotu, že v rámci případných změn jízdních řádů v průběhu plnění zakázky nedojde ke zvýšení přejezdových kilometrů, vzdáleností ujetých v souvislosti s otáčením vozidel a jiných „prázdných kilometrů“ oproti jízdním řádům v zadávací dokumentaci.

Informace zadavatele:

Zadavatel nezapočítává přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné "prázdné kilometry" (dále jen „jalové kilometry“) právě z důvodu, aby umožnil objektivní porovnání nabídek různých uchazečů, kteří přijdou s odlišnými provozními koncepty pro splnění předepsaného rozsahu Služeb a tím také s odlišnými hodnotami jalových kilometrů.

Jde tedy z pohledu Zadavatele o podstatnou podmínku dodržení transparentnosti celé soutěže a na takové podmínce setrvává.

Zadavatel zároveň dodává, že objem jalových kilometrů se mění přímo úměrně s objednaným dopravním výkonem, tedy že jde o variabilní náklad podle výkonu. Tomu se Uchazeč může přizpůsobit při konstrukci své nabídky, kde dokáže ovlivnit nejenom výši nabídkové ceny, ale také její závislost na změně dopravního výkonu, počtu vozidel, případně vyjádřit položku jako fixní. Pokud přesto Uchazeč spatřuje v jalových kilometrech riziko jejich neúměrného růstu při změně objednaných dopravních výkonů, musí toto riziko ve své nabídce kvantifikovat a započítat do nabídkové ceny.

Žádost č. 12 ze dne 22. 9. 2020:

Ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 ze dne 14. 9. 2020 v rámci vysvětlení žádosti č. 2, zadavatel informuje, že vozidla musí pouze umožňovat instalaci odbavovacího zařízení. Pořízení odbavovacího zařízení tedy není předmětem plnění veřejné zakázky a účastník náklady na jeho pořízení proto nebude zohledňovat ve své nabídce. Pokud ke zpoplatnění MHD v průběhu trvání Smlouvy dojde, bude pořízení odbavovacího zařízení řešeno jinak (např. pořízením na náklady Zadavatele, dodatkem ke Smlouvě apod.).

Dotaz: Funkcionalita odbavovacího systému úzce souvisí s technickou specifikací palubního počítače. Uchazeč pro zcela objektivní stanovení nabídkové ceny potřebuje znát technickou specifikaci a požadavky na funkcionalitu odbavovacího systému. Tyto informace jsou nezbytné pro volbu správného palubního počítače včetně jeho konfigurace a případně jeho možného vývoje. Volba palubního počítače může výrazně ovlivnit nabídkovou cenu.

Informace zadavatele:

Zadavatel požaduje zajištění pouze základních předpokladů pro případnou budoucí instalaci odbavovacího zařízení, tedy přístup k internetu, GPS a připojení ke zdroji elektrické energie.

Žádost č. 13 ze dne 22. 9. 2020:

V zadávací dokumentaci zadavatel požaduje, aby dopravce zpracoval oběhy vozidel na základě zadavatelem stanoveného jízdního řádu, a dále v závazném návrhu smlouvy čl. 5, resp. čl. 6 požaduje, aby dopravce předložil tyto oběhy zadavateli na vědomí. V definicích pojmů zadavatel definuje, že pojem „oběhy vozidel“ znamená určení Používaných vozidel Dopravcem dle Zastávkových jízdních řádů, tj. včetně určení počtu Používaných vozidel, jejich rozdělení na jednotlivé druhy paliva, určení Standardních autobusů nebo Midibusů pro jednotlivé Spoje.

Dotaz: Z výše uvedeného není zcela jasné, v jaké formě bude zadavatel předložení oběhů požadovat. Uchazeč uvádí, že oběhy vozidel jsou zpravidla zpracovávány ve specializovaném

provozním softwaru. Uchazeč z tohoto důvodu požaduje zcela jasné vymezení formy a podoby oběhů, aby mohl pro tyto potřeby zvolit vhodný software a náklady na jeho pořízení zohlednit v nabídkové ceně.

Informace zadavatele:

Zadavatel upřesňuje, že bude požadovat předložení přehledu zpracovaného pro každé vozidlo nasazované do provozu v každém provozním typu dne (např. školní pracovní den, sobota, neděle a státem uznaný svátek, ...), ze kterého bude zřejmé, jakou linku a jaký spoj na této lince zajišťuje, seřazeno vzestupně podle času během dne. Sumarizací všech takových přehledů pro všechna vozidla nasazená do provozu v konkrétním provozním typu dne pak musí být průkazné, že jsou zajištěny všechny Spoje požadované Zadavatelem v daném provozním typu dne. Zda k takovému přehledu použije Uchazeč specializovaný nebo běžný kancelářský software, ponechává Zadavatel na úvaze každého z Uchazečů.

Žádost č. 14 ze dne 22. 9. 2020:

V Technických a provozních standardech, z čl. 4, Objednavatel požaduje zajištění zveřejnění jízdních řádů na zastávkách na označnicích bez rozdílu typu „ČSAD“ nebo typu „mmcité“.

Dotaz: Objednatel nikde nespecifikuje, kam má uchazeč zahrnout náklady s tímto spojené. Navíc se uchazeč dostává do konkurenční nevýhody, pokud není majitelem označníků, které nejsou v majetku objednatele. Žádáme objednatele, aby toto posoudil z hlediska možné diskriminace některého z uchazečů.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že všechny označníky jsou v majetku města Valašské Meziříčí a název „ČSAD“ byl použit pouze pro zjednodušení pro označení původních označníků. Ze zadávacích podmínek nikterak nevyplyvá, že by měl Dopravce označníky měnit či si je pronajímat apod. Dopravce je povinen zajistit pouze jejich obsluhu, tj. uvedené uveřejnění jízdních řádů.

Otázku zahrnutí nákladů na obsluhu zastávkových označníků již odpovídá příloha „Manuál pro Výpočetní nástroj“, která v Tabulce 1 uvádí náklady na udržování a provoz zastávek a označníků pod položkou „Ostatní přímé náklady“.

Žádost č. 15 ze dne 22. 9. 2020:

V závazném návrhu smlouvy, čl. 5, objednatel stanovuje povinnost, aby dopravce požádal Dopravní úřad o udělení příslušných dopravních licencí a předložil Zastávkové jízdní řády ke schválení. Dle definice pojmů zadávací dokumentace objednatel vysvětluje pojem „Dopravní

úřad" jako příslušný krajský úřad vykonávající v přenesené působnosti funkce dopravního úřadu dle Zákona o silniční dopravě.

Dotaz: *Skutečně objednatel požaduje předložení předmětných žádostí na příslušný krajský úřad?*

Informace zadavatele:

Zadavatel děkuje za upozornění a uvádí, že se jedná o nedopatření. Zadavatel upravuje přílohu č. 1 (Definice pojmů) zadávací dokumentace tak, že definice pojmu „Dopravní úřad“ nově zní takto: *„znamená Městský úřad (Odbor dopravně-správních agend) města Valašské Meziříčí vykonávající v přenesené působnosti funkce dopravního úřadu dle Zákona o silniční dopravě“*.

Uvedená změna bude do této přílohy promítnuta před podpisem Smlouvy s vybraným dodavatelem.

Žádost č. 16 ze dne 22. 9. 2020:

Zadavatel v dokumentu „*Výpočet kompenzace*“ uvádí v názvech indexů pro CNG jako statistický zdroj Krajský úřad Moravskoslezského kraje a odkaz na jeho webové stránky.

Dotaz: *Trvá zadavatel na indexaci podle vývoje cen v Moravskoslezském kraji i přesto, že se místo plnění zakázky nachází ve Zlínském kraji? Nákladové vstupy v jednom či druhém kraji mohou být odlišné, a mohou se promítnout do stanovení nabídkové ceny.*

Informace zadavatele:

Zadavatel setrvává na uvedení statistickém zdroji, neboť cena stlačeného zemního plynu (CNG) pro použití v dopravě není statisticky sledována Českým statistickým úřadem ani v celorepublikovém rozsahu, ani pro území Zlínského kraje. Zadavatel zároveň doplňuje, že cena zemního plynu jako komodity, která Českým statistickým úřadem sledována je, není relevantní pro sledování ceny CNG pro použití v dopravě s ohledem na odlišné daňové zatížení a jeho změny v průběhu času.

Zadavatel uvádí, že s ohledem na charakter poskytnutého vysvětlení a dílčích změn, které se týkají výhradně až fáze plnění veřejné zakázky a nemají vliv na zpracování nabídky, nepřistoupil k prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Ve Valašském Meziříčí dne dle data el. podpisu

Město Valašské Meziříčí
právně zastoupené
MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Milan Šebesta, LL.M.
(podepsáno elektronicky)