



Odpovědi na dotazy uchazeče k veřejné zakázce č. 15/2015-23-27

„Obnova vozového parku“

Dotaz:

V „Příloze č. 1 k zadávací dokumentaci“, TYPOVÉ SESTAVY VOZIDEL 1.část A, 2. Část B, 3. část C je uvedeno, že vozidlo musí splňovat následující požadavek:

- náhradní kolo plnohodnotné (rozměr pneumatiky rezervního kola plně odpovídá zbývajícím 4 pneumatikám) ”

Vzhledem k tomu, že lze reálně předpokládat, že Zadavatel bude vozy dle části A, B a C budou pro služební účely provozovány na týchž pozemních komunikacích v rámci ČR, považujeme za neodůvodnitelné, že u manažerských vozidel kategorie částí D, E, F, Zadavatel připouští použití tzv. Minirezervy, zatímco u referentských vozů dle části A, B a C trvá na dodání plnohodnotné rezervy. Dovolujeme si poznamenat, světový konstrukční trend v současnosti je posun od plnohodnotných rezervních kol, které jsou velmi neekonomické z pohledu prostoru i hmotnosti vozidla, směrem k minirezervám a dokonce dále pak směrem k úplnému odstranění rezervního kola a použití sady na opravu pneumatik. Výhodou těchto moderních řešení je zvětšení zavazadlového prostoru, snížení hmotnosti vozu a tím snížení spotřeby paliva, emisí CO₂ a tím ekologičtější provoz vozidla. Všichni výrobci osobních vozidel jsou dnes navíc závázáni, dle globální homologace 2007/46/ES, do vozidel standardně montovat systém na monitorování tlaku v pneumatikách, který řidiče včas varuje o poklesu tlaku v konkrétní pneumatice, a dává mu možnost zajet na bezpečné místo ještě dříve, než dojde k úplnému úniku tlaku. Rovněž jsou k dispozici standardní asistenční služby. Tudíž požadavek Zadavatele na plnohodnotné rezervy u vozů kategorií částí A, B a C - nižší střední třídy, zatímco u kategorie D, E, F připouští minirezervu, je považován za neodůvodněný, zvýhodňující pouze některé výrobce, kteří ještě nádále dodávají – jako volitelnou alternativu - vozy s plnohodnotnými rezervními koly.

Je možné i vozy 1.část A, 2. Část B, 3. část C dodat náhradním kolem min. dojezdovým, vč. zvedáku vozidla a klíče na šrouby (matice) kol (tzv. minirezervou), stejně jako je Zadavatelem připuštěno pro vozy 4. část D, 5. část E, 6. část F?

Odpověď:

Zadavatel požaduje dodání vozů 1.část A, 2. Část B, 3. část C s náhradním kolem plnohodnotným (rozměr pneumatiky rezervního kola plně odpovídá zbývajícím 4 pneumatikám)” a to z provozních důvodů. Jedná se zejména o vozy v režimu bez stálého řidiče a plošně pokrývající celou republiku. Z bezpečnostního hlediska je nežádoucí provozovat vozidla na dojezdovém rezervním kole, kdy z důvodů pracovních/např.termínované kontroly klientů apod./není možné bezprostředně vyhledávat opravnu. Tato možnost v ranních a odpoledních hodinách je navíc velmi problematicky dostupná.

Dotaz:

V „Příloze č. 1 k zadávací dokumentaci“, TYPOVÉ SESTAVY VOZIDEL 3. část C, 4. část D, 5. část E, 6. část F je uvedeno, že vozidlo musí splňovat následující požadavek:

- “karoserie typu sedan”

Přičemž u A, B Zadavatel připouští “karoserie typu sedan (příp. hatchback,combi)”. Typy karoserie Hatchback a Kombi jsou mezi manažerskými vozy velmi oblíbené a prodejně úspěšné, což dokládají např. prodeje modelů Ford Mondeo nebo VW Passat této skupině zákazníků. Nelze tedy definovat zdůvodnění, proč by karoserie typu Hatchback nebo Kombi nesplňovala požadavky na manažerský vůz. Omezení ZD na typ karoserie Sedan neodůvodněně omezuje počet potenciálních účastníků VZ,



neboť vzhledem k silně nadstandardnímu požadavku na zavazadlový prostor o objemu “minimálně 500l” v kombinaci s karosérií typu sedan a v kombinaci s majoritním hodnotícím kritériem “Nejnižší cena”, ZD diskriminuje všechny ostatní výrobce, kromě výrobce Škoda-Auto, neboť ostatní výrobci buď karosérii typu sedan v nabídce nemají, nebo se jedná o prémiové značky, u kterých má nabídka velmi malou pravděpodobnost být vyhodnocena, jako nejlepší, vzhledem podílu hodnotícího kritéria “nejnižší cena”. Kdyby bylo umožněno dodat 3. část C, 4. část D, 5. část E, 6. část F i s karosérií Hatchback a Kombi, rozšířil by se okruh potenciálních účastníků zakázky na více značek a výrazně by se zvýšil tlak na nejnižší vysoutěženou cenu.

Je možné i vozy 3. část C, 4. část D, 5. část E a 6. část F dodat i s karosérií hatchback,combi?

Odpověď:

Zadavatel požaduje dodání vozů v 3. část C, 4. část D, 5. část E a 6. část F s karosérií typu sedan protože se jedná o vozidla určená pro nejvyšší management zadavatele a pověřujících zadavatelů, kde z důvodů reprezentativních dlouhodobě provozujeme pouze vozidla s tímto typem karosérie.

Dotaz:

V “Příloze č. 1 k zadávací dokumentaci”, TYPOVÉ SESTAVY VOZIDEL 4. část D, 5. část E, 6. část F je uvedeno, že vozidlo musí splňovat následující požadavek:

- “elektricky sklopná, ovládaná a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka, s automatickým smíváním při oslnění zezadu, s pamětí (paměť pro nastavení polohy spolu s nastavením sedadla řidiče)”

Je možné dodat vůz s automatickým smíváním při oslnění zezadu u vnitřního zpětného zrcátka, a vnější zpětná zrcátka bez této funkce?

Odpověď:

Zadavatel požaduje dodání vozidel pro 4. část D, 5. část E, 6. část F s ochranou proti oslnění u všech zpětných zrcátek bez nutnosti dalších úkonů řidiče z důvodů zvýšené bezpečnosti. Tyto kategorie vozidel jsou ve zvýšené míře používány při provozu za snížené viditelnosti.

Dotaz:

V “Příloze č. 1 k zadávací dokumentaci”, část A až F je uvedeno, že vozidlo musí splňovat následující požadavek:

- “středová výškově nastavitelná loketní opěra vpředu (mezi sedadly)”

Je možné dodat vůz s pevnou středovou loketní opěrkou?

Odpověď:

Zadavatel požaduje dodání vozidel s instalací středové výškově nastavitelné loketní opěrky vpředu/mezi sedadly/ a to z důvodů ergonomie práce řidiče. Pevná opěra v podstatě ztrácí smysl pokud neumožňuje přizpůsobení se rozličným anatomickým typům řidiče/řidičky.

11. 8. 2015

Bc. Ludmila Hnutová
oddělení centrálního zadávání veřejných zakázek ČSSZ