



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

16.11.2018 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 6

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci IDS JMK - části oblastí Brněnsko, Boskovicko a Jihovýchod

Spisová značka zadavatele: **JMKVAD0318**

Evid. číslo zakázky ve VVZ: **Z2018-032814**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s. r. o.

Helfertova 2040/13, 613 00 Brno - Černá Pole | Na Pankráci 1062/58, 140 00 Praha 4 - Nusle

+420 541 211 528 | recepce@akfiala.cz | www.akfiala.cz

IČO: 28360125 | DIČ: CZ28360125

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„Vozidla provozovaná na spojích v tomto standardu musí být zařazena do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES. Do kategorie velký autobus spadají kloubové i nekloubové autobusy.“

Dodavatel upozorňuje, že Směrnice 2001/85/ES již není v platnosti a je nahrazena Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti. Kategorie vozidel pak upravuje rovněž Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice). Může zadavatel jednoznačně vymezit požadavky na vozidla? Pokud dodavatel bude mít v úmyslu použít nové vozidlo, které je vyrobeno po zániku platnosti Směrnice 2001/85/ES, může jej použít, přestože vozidlo není zařazeno do třídy „I“ nebo „II“ dle Směrnice 2001/85/ES, neboť se na toto vozidlo vztahuje jiná právní úprava?“

Odpověď:

Zadavatel na základě dotazu upraví zadávací dokumentaci a přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

2)

Dotaz:

„Velký autobus musí mít kapacitu minimálně 60 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 10 m². Sklopných může být maximálně 10% sedadel.“

Zcela nebo částečně nízkopodlažní velký autobus musí mít kapacitu minimálně 58 míst k sezení pro cestující a plochu pro stojící cestující o velikosti minimálně 10 m². Sklopných může být maximálně 10% sedadel.“

Kterou plochu zadavatel akceptuje jako „plochu pro stojící cestující?“

Odpověď:

Zadavatel na základě dotazu upraví zadávací dokumentaci a přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

3)**Dotaz:**

„V případě velkého autobusu provozovaného v rámci standardu IDS 1 se minimální počet míst k sezení pro cestující snižuje na 40.“

Jaký počet sklopných sedaček je v takovém případě přípustný? Kolik musí činit plocha pro stojící cestující?“

Odpověď:

Zadavatel na základě dotazu upraví zadávací dokumentaci a přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

4)**Dotaz:**

„Zadavatel stanovil doplňkové standardy „V“ – velký autobus, „K“ – klasický autobus a „M“ – malý autobus. Zadavatel dále v článku 8.1 Technických a provozních standardů stanovil:

„V odůvodněných případech, kdy dopravce není schopen nasadit na spoj velký autobus, může po odsouhlasení ze strany KORDIS nasadit dva autobusy s kapacitou míst k sezení i plochy vozidel stejnou nebo větší jako má velký autobus. Oba autobusy musí být nasazeny po celé délce spoje. Takto zajištěný spoj se posuzuje jako spoj, na nějž byl nasazen velký autobus.“

a v článku 8.2 Technických a provozních standardů stanovil:

„Nasazení vozidla splňujícího doplňkový standard „V“ na spojích, kde je požadován doplňkový standard „K“ je možné pouze se souhlasem KORDIS. Takto zajištěný spoj se posuzuje jako spoj, na nějž byl nasazen klasický autobus.“

Dodavatel považuje zadávací podmínky za vnitřně rozporné, neboť zadavatel na jednu stranu omezuje záměnu jednotlivých kategorií vozidel a na druhou stranu kategorie vozidel důsledně neodlišuje. Například autobus s kapacitou 65 míst k sezení pro cestující a plochou pro stojící

cestující o velikosti minimálně 10 m² splňuje zároveň požadavky na vozidlo kategorie „V“ a kategorie „K“. Zadavatel však stanovil, že nasazení vozidla splňujícího doplňkový standard „V“ na spojích, kde je požadován doplňkový standard „K“ je možné pouze se souhlasem KORDIS. Dodavatel však uvádí, že zadavatel tímto způsobem omezuje dodavatele v použití vozidla splňujícího doplňkový standard „V“ na spojích, kde je požadován doplňkový standard „K“, aniž by pro tento postup byl dán jakýkoli důvod. Obdobně je tomu v případě kategorie „M“ – malý autobus, kde zadavatel stanovil, že nasazení vozidla splňujícího doplňkový standard „V“ nebo „K“ na spojích, kde je požadován doplňkový standard „M“ je možné pouze se souhlasem KORDIS. Znamená to, že dodavatel nemůže svá stávající vozidla, která splňují jak standard „V“ - velký autobus, tak standard „K“ - klasický autobus, použít na spoje, kde je požadován doplňkový standard „K“? Postačí nabídnutí vozidel pouze kategorie „V“ –

velký autobus, když splňuje všechny požadavky, avšak ze zadávací dokumentace nevyplývají jednoznačná pravidla?“

Odpověď:

Zadavatel na základě dotazu upraví zadávací dokumentaci a přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

5)

Dotaz:

„Zadavatel v článku 9 Technických a provozních standardů stanovil požadavky na certifikaci vozidel.

„Veškerá vozidla a jejich vybavení podléhají počínaje 1. 1. 2011 certifikaci KORDIS. Dopravce nesmí od 1. 1. 2011 provozovat v rámci systému IDS JMK vozidlo nebo jeho vybavení, které by nebylo certifikováno KORDIS. Tato povinnost platí pro vozidla provozovaná ve všech standardech.

Proces certifikace především ověřuje kompatibilitu vozidla a jeho vybavení s Technicko-provozními standardy, zařízeními a systémy dosud provozovanými v IDS JMK. Pokud není zajištěna úplná kompatibilita, nelze certifikát vydat.

Před tím, než vozidlo začne zabezpečovat dopravu na linkách IDS JMK, dopravce požádá KORDIS o vydání certifikátu pro vozidlo a jeho vybavení. Zástupce KORDIS na dohodnutém místě (obvykle v místě provozovny dopravce) prověří soulad vozidla a jeho vybavení s Technickými a provozními standardy a provede fotodokumentaci vozidla. Pokud neshledá závady, vydá do 15 dnů certifikát o kompatibilitě vozidla s Technickými a provozními standardy IDS JMK.

V případě shledání závad nebo nesouladu vozidla nebo jeho vybavení s Technickými a provozními standardy nebude certifikát dopravci vydán. Z uvedených důvodů může být dopravci již udělený certifikát i odebrán.

Je možné vydat hromadný certifikát pro určitý druh vozidel a jejich vybavení. O vydání certifikátu pro své výrobky mohou požádat i výrobci. I v případě hromadného certifikátu je však prováděna kontrola dodržení Technických a provozních standardů a fotodokumentace vozidla.

Formu vydaných certifikátů stanovuje KORDIS.“

Zadavatel v odstavcích 5.1 až 5.5 Smlouvy vymezil požadavky na technické parametry vozidel a dále v odstavci 5.6 Smlouvy stanovil následující:

„Dopravce je povinen splnění povinností stanovených v odstavcích 5.1 až 5.5 Smlouvy Objednateli a zároveň jím Pověřené osobě prokázat ve lhůtě 4 měsíců od podpisu této Smlouvy, nejpozději však 7 dnů před Zahájením provozu, podle toho, který termín nastane dříve. V případě nesplnění povinností se ustanovení o smluvních pokutách uvedená v těchto odstavcích uplatní obdobně.“

V odstavci 5.1 Smlouvy je stanoveno následující:

„Dopravce je povinen při zajišťování Závazku veřejné služby dle této Smlouvy využívat a provozovat pouze typ Vozidel a jejich vybavení a dále udržovat jejich dostatečný počet (včetně Záložních Vozidel a Vozidel Provozních záloh) v souladu s Jízdními řády (v době do Zahájení provozu pak v souladu s Rámcovými jízdními řády) a v souladu s Technickými a provozními standardy IDS JMK, pokud Objednatel neurčí v souladu s příslušnými ustanoveními této Smlouvy jinak. Dopravce udržuje dostatečný počet Vozidel (včetně Záložních Vozidel a Vozidel Provozních záloh), pokud disponuje takovým právním titulem, na jehož základě je oprávněn tato Vozidla užívat pro plnění svých povinností dle této Smlouvy, a to tak, aby svým závazkům dostál řádně a včas (v souladu s Technickými a provozními standardy IDS JMK).“

Rozumí dodavatel správně, že ve lhůtě 4 měsíců od podpisu Smlouvy je dodavatel povinen úspěšně projít procesem certifikace vozidel? Dodavatel upozorňuje, že zadavatel, resp. KORDIS nestanovil, v jaké době se zavazuje certifikaci vozidel provést. Zadavatel pouze stanovil, že pokud zástupce KORDIS neshledá závady, vydá do 15 dnů certifikát o kompatibilitě vozidla s Technickými a provozními standardy IDS JMK. Nikde však není stanoveno, do jaké doby od doručení žádosti dodavatele se KORDIS zavazuje proces certifikace zahájit, resp. dokončit. Dodavateli tak není zřejmé, kolik času má na případné pořízení nových vozidel. Dodavatel uvádí, že v případě pořízení mu dále není zřejmé, zda do 4 měsíců po podpisu smlouvy musí mít vozidla již k dispozici, či stačí, když budou případně objednaná. Dodavatel žádá zadavatele o stanovení jednoznačného harmonogramu a termínů, v nichž je dodavatel povinen vozidla mít k dispozici. Dále dodavatel požaduje stanovení jednoznačného harmonogramu certifikace

vozidel. Dodavatel upozorňuje, že kombinace požadavků zadavatele na kategorie vozidel (nemožnost využití kategorie „V“?) a krátké lhůty pro přípravu na zahájení provozu, která sice formálně činí 6 měsíců, ale fakticky činí 4 měsíce (odstavec 5.6 Smlouvy), resp. ještě mnohem méně s ohledem na nejednoznačný průběh certifikace vozidel, dodavateli brání v účasti a dodavatel požaduje jednoznačné stanovení průběhu přípravy na zahájení provozu. Dodavatel rovněž upozorňuje, že porušení povinnosti stanovené v odstavci 5.6 Smlouvy může být důvodem pro výpověď Smlouvy ze strany objednatele a považuje tak reálné stanovení harmonogramu přípravy na zahájení provozu za zásadní.“

Odpověď:

Zadavatel na základě dotazu upraví zadávací dokumentaci a přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel prodloužuje lhůtu pro podání nabídek takto:

Lhůta pro podání nabídek: **07.12.2018, do 10:00 hod.**

ODŮVODNĚNÍ PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel prodloužil lhůtu pro podání nabídek za účelem úpravy zadávací dokumentace. Zadavatel po schválení změn zadávací dokumentace v Radě Jihomoravského kraje upraví zadávací dokumentaci a opět přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

PODPIS

Jihomoravský kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát