

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 6

Zadávací řízení:

Veřejná zakázka sektorového zadavatele podle zákona č. 134/2016 Sb.,
o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále též jen „zákon“)

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na dodávky

Otevřené řízení

Název veřejné zakázky:

„Dodávka 9 ks parciálních trolejbusů“

Zadavatel veřejné zakázky:

Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s

Ústí nad Labem, Revoluční 26, PSČ 40111

IČ: 250 13 891

1. ZNĚNÍ ŽÁDOSTI O VYSVĚTLENÍ

Zadavatel obdržel následující žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace veřejné zakázky:

Dotaz č. 1

„V příloze č. 1 zadávací dokumentace – Technická specifikace předmětu veřejné zakázky, je v bodu 2.1 uvedeno:

Třinápravový, čtyřdveřový, nízkopodlažní kloubový trolejbus kategorie délky 18 m, tj. v rozsahu délky 17,5 až 18,5 m, určený pro městskou hromadnou dopravu (MHD).

Potencionální uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení žádá o sdělení, zda bude zadavatel považovat za splněné zadávací podmínky při dodání kloubových vozidel vyráběných uchazečem, patřících do kategorie osmnáctimetrových vozidel, která mají délku 18,75 m (jedná se o standardní kloubová vozidla provozovaná u dopravců v ČR tak i v rámci EU). Uchazeč proto žádá zadavatele o rozšíření celkového rozsahu poptávaných vozidel tak, aby byla zachována zásada transparentnosti výběrového řízení.“

Dotaz č. 2

„V příloze č. 1 zadávací dokumentace – Technická specifikace předmětu veřejné zakázky, je v bodu 5.11 uvedeno:

Sedadla pro cestující: plastová skořepina, ve spodní části (sedadlo) s hladkým textilním čalouněním odolným proti poškození cestujícími. Použité čalounění musí umožňovat snadné odstraňování zachycených mechanických nečistot (vlasy, chlupy, atd.). V horní části (opěradlo) bez čalounění. Barevné provedení sedadel podléhá schválení kupujícího. Čalounění sedadla řidiče shodné s čalouněním sedadel cestujících.

Potencionální uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení žádá o sdělení, zda bude zadavatel považovat za splněné zadávací podmínky i v případě, že čalounění sedadla řidiče je v černé barvě s logem výrobce vozidla, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně používané u zákazníků. Žádáme proto zadavatele, aby v rámci zásady transparentnosti výběrového řízení připustil variantu odlišné barvy sedadla řidiče od sedadel cestujících.“

Dotaz č. 3

„V příloze č. 1 zadávací dokumentace – Technická specifikace předmětu veřejné zakázky, je v bodu 7.7 uvedeno: Elektronický informační a komunikační systém v rozsahu: - palubní počítač nejnovější generace, min. 8 portů, umístěný v zorném poli řidiče. Umístění a provedení podléhá schválení kupujícího.

Zájemce uvádí, že se zadavatel k této otázce sice již vyjádřil ve své odpovědi č. 4 ze dne 16. 2. 2018, nicméně toto vysvětlení není pro řádné zpracování nabídky do zadávacího řízení dostačující.

Jde zejména o to, že příkladný odkaz na parametry palubního počítače poptávaného smlouvou se společností Mikroelektronika spol. s r.o., dostupnou v registru smluv na adrese: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/4637692> nedává dostatečné informace na otázky stran očekávaných parametrů struktury a formátu dat, s jakými mají poptávané palubní počítače pracovat.

V tomto směru žádáme o informaci, jaké základní parametry má mít požadovaný palubní počítač z hlediska softwarových požadavků, tj. zejména, jakou strukturu a formát mají mít vstupní data, tzn. datová platforma jak dodávaných zařízení, tak i v jakém prostředí jsou vytvářena vstupní data a také výstupní data, jak mají být definovány komunikační protokoly mezi palubním počítačem a dispečinkem, a to v obou směrech pro výměnu vstupních a výstupních dat z vozidla.“

2. VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

Zadavatel vysvětluje zadávací podmínky takto:

Dotaz č. 1

Zadavatel trvá na požadavku dle bodu 2.1 přílohy č. 1 zadávací dokumentace – Technické specifikace předmětu veřejné zakázky (dále jen „**technická specifikace**“), v němž se požaduje mimo jiné trolejbusy kategorie délky 18 m, tj. v rozsahu délky 17,5 až 18,5 m.

Tento požadavek je stanoven rovněž v bodu 3.1 technické specifikace, v němž se uvádí kategorie délky 18 m (bez sběračů) s tolerancí 50 cm.

Zadavatel v současné době provozuje trolejbusy o délce 17,72 m, 18,00 m a 18,50 m a jeho provoz je těmto délkám přizpůsoben.

Zadavatel proto stanovením délky požadovaného trolejbusu v rozsahu 17,5 až 18,5 m sleduje zájem na kompatibilitě požadovaných trolejbusů z hlediska jejich délky s dosud užívanými trolejbusy.

Menší provozní problémy znamená pořídit trolejbusy kratší (než dosud užívané), proto zadavatel stanovil spodní mez délky trolejbusu na 17,5 m. Nicméně pořídit trolejbusy delší (než dosud užívané) znamená významné provozní problémy s ohledem na potřebu dodatečného prostoru a zvýšené náklady spojené s údržbou delšího (většího) trolejbusu. Horní mez délky 18,5 m je proto nepřekročitelná.

Pokud by vybraný dodavatel jako prodávající dle smlouvy uzavřené na plnění veřejné zakázky dodal trolejbusy, které budou mít délku 18,75 m, nebudou dodány autobusy v souladu se smlouvou, a tento stav bude představovat vadu plnění ve smyslu § 1916 odst. 1 písm. a) občanského zákoníku.

Dotaz č. 2

Zadavatel trvá na požadavku dle bodu 5.11 technické specifikace, v němž se požaduje mimo jiné čalounění sedadla řidiče shodné s čalouněním sedadel cestujících.

Zadavatele nepřipouští variantu odlišné barvy sedadla řidiče od sedadel cestujících. Taková varianta by nebyla v souladu s požadavkem na čalounění sedadla řidiče shodné s čalouněním sedadel cestujících. Logo výrobce vozidla není součástí čalounění, a proto může být na sedadle řidiče umístěno.

Zadavatel stanovením požadavku na čalounění sedadla řidiče shodné s čalouněním sedadel cestujících sleduje zájem na snadné údržbě shodného čalounění všech sedadel. Ze zkušeností zadavatele vyplývá, že byť i rozdíly v barvě často vedou k rozdílným v technologii čištění. Rovněž mají za následek obtížnější kontrolu kvality výsledků čištění.

Pokud by vybraný dodavatel jako prodávající dle smlouvy uzavřené na plnění veřejné zakázky dodal trolejbusy, které nebudou mít čalounění sedadla řidiče shodné s čalouněním sedadel cestujících, nebudou dodány autobusy v souladu se smlouvou, a tento stav bude představovat vadu plnění ve smyslu § 1916 odst. 1 písm. a) občanského zákoníku.

Dotaz č. 3

Zadavatel odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 a zde obsažené odpovědi na dotazy č. 5, 7 a 8, které jsou pro přehlednost níže rekapitulovány.

Specifikace palubního počítače je v souladu s první odrážkou bodu 7.7 technické specifikace následující: palubní počítač nejnovější generace, min. 8 portů, umístěný v zorném poli řidiče; umístění a provedení podléhá schválení kupujícího.

Za palubní počítač nejnovější generace považuje zadavatel nejnovější provedení dodavatelem zvoleného palubního počítače, který se na trhu nabízí. Zadavatel zejména odmítá palubní počítače, které se již na trhu běžně nenabízí a nejde o nejnovější provedení.

Jelikož provedení palubního počítače podléhá schválení kupujícího, bude se při určení konkrétního technického řešení podstupovat podle bodů 1.3 a 1.4 technické specifikace.

Postup schválení kupujícího je upraven v bodech 1.3 a 1.4 technické specifikace takto:

„1.3 Pokud určitý detail technické specifikace podléhá schválení kupujícího, je prodávající povinen po uzavření kupní smlouvy kupujícímu nabídnout konkrétní technické řešení a umožnit mu návrh změn ve lhůtě nejméně jednoho měsíce. Pokud kupující souhlasí anebo se ve stanovené lhůtě nevyjádří, postupuje prodávající podle svého návrhu. Pokud kupující s návrhem prodávajícího nesouhlasí a požaduje jeho změny, a pokud mezi kupujícím a prodávajícím nedojde ve lhůtě jednoho měsíce od doručení požadavků kupujícího ke shodě, jsou rozhodující požadavky kupujícího.

1.4 Náklady na provedení detailu technické specifikace, který podléhá schválení kupujícího, nese prodávající do výše 150 % nákladů svého konkrétního technického řešení. Nad 150 % nákladů svého konkrétního technického řešení nese náklady na provedení detailu technické specifikace kupující.“

Základní parametry palubního počítače z hlediska softwarových požadavků (zejména, jakou strukturu a formát mají mít vstupní data, tzn. datová platforma jak dodávaných zařízení, tak i v jakém prostředí jsou vytvářena vstupní data a také výstupní data, jak mají být definovány komunikační protokoly mezi palubním počítačem a dispečinkem, a to v obou směrech pro výměnu vstupních a výstupních dat z vozidla), tedy v souladu s bodem 1.3 technické specifikace primárně nabídne dodavatel s tím, že zadavatel může požadovat změny těchto parametrů, jak je v bodu 1.3 technické specifikace popsáno.

Zadavatel důrazně uvádí, že odkazem na smlouvu se společností Mikroelektronika spol. s r.o. neměl v úmyslu označit konkrétního výrobce palubních počítačů, kterého preferuje, ani stanovit požadované parametry palubního počítače (tedy jeho konkrétní technické řešení). Zadavatel připouští palubní počítače kteréhokoli výrobce a stanoví parametry palubního počítače pouze v první odrážce bodu 7.7 technické specifikace.

Náklady konkrétního technického řešení se rozumí skutečné náklady, které má dodavatel s poskytnutím řešení nabízeného v souladu s bodem 1.3 technické specifikace dodavateli. Jedná se tedy o náklady, které dodavatel uvažuje při stanovení nabídkové ceny za předmětnou součást plnění, která vyhoví požadavkům zadavatele a je podle dodavatele nejvhodnější (například i z hlediska nákladů dodavatele).

Dodavatelé v rámci své obchodní úvahy samostatně zváží, zda do nabídkové ceny zahrnou i možný (nikoli nutný) náklad dodavatele na navýšení skutečných nákladů dodavatele až do výše 150 % v případě, že v souladu s bodem 1.3 technické specifikace zadavatel s návrhem dodavatele na poskytnutí určitého technického řešení nebude souhlasit a bude požadovat jeho změny.

Pro řádné zpracování nabídky je specifikace palubního počítače dle první odrážky bodu 7.7 technické specifikace dostačující, neboť vede dodavatele k nabídce plnění, které vyhoví takto stanoveným (minimálním) požadavkům zadavatele a je podle dodavatele nejvhodnější.

V Ústí nad Labem dne 2. 3. 2018

.....

Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Ing. Libor Turek, Ph.D.

výkonný ředitel společnosti