



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Zadavatel:

Dopravní podnik Ostrava a.s.

se sídlem Poděbradova 494/2, Ostrava – Moravská Ostrava, PSČ: 702 00

IČO: 61974757, DIČ: CZ61974757

zápis: vedený u Krajského soudu Ostrava, oddíl B, vložka číslo 1104

zastoupený: Ing. Daniele Morysem, MBA, předsedou představenstva

Veřejná zakázka:

Dodávka elektrobusů a nabíjecí stanice

otevřené řízení

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

(podle ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění,
(dále jen „ZZVZ“)

Zadavatel Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále jen „zadavatel“) obdržel v níže uvedeném termínu žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace. V návaznosti na obdrženou žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel níže uvádí přesné znění žádosti a připojuje k ní vysvětlení zadávací dokumentace ve smyslu ust. 98 ZZVZ.

Vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel zároveň zveřejní na profilu zadavatele.

Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 19. 01. 2017):

Mohu vás požádat, abyste mi poslal plán cesty, kterou se eBUS bude řídit?

Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 1 ze dne 20.01.2017:

Odpověď na Vámi uvedený dotaz, plán cesty, najdete v příloze č. 9 zadávací dokumentace „Chronometráž, vedení linky a GPS zastávek.“

Zadávací podmínky, tj. zadávací dokumentace včetně všech příloh, tedy i přílohy č. 9, je uveřejněna na profilu zadavatele: <https://www.ppe.cz/v2/profil/dpo/default.aspx>

Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 01.02.2017):

Příloha č. 4 – Technická specifikace Nabíjecí stanice

Bod 4.5. SW vybavení stanice

1. Jaký je požadavek na formát dat o průběhu nabíjení vozidla, odebrané energii?
2. Požadujeme dodat specifikaci HW a SW, pro zajištění kompatibility se stávajícím HW a SW používaným na dispečinku dopravní cesty.
3. Způsob dálkového řízení a přenosu dat – GSM, RDST, kabelové připojení?

Příloha č. 15 – Podmínky pro dodávku a servis nabíjecí stanice

Bod 1.4 – je požadováno dodání průkazu způsobilosti UTZ. Znamená to, že Nabíjecí stanice je UTZ ve smyslu vyhl. č. 100/1995 Sb? Pokud ano, není v zadávací dokumentaci vznesen požadavek na dodání PZ UTZ k elektrobusům, na který by se tím tento požadavek automaticky přenesl.

Příloha č. 21 – Krycí list nabídky

Tabulka

bod 4 – Cena za projektovou dokumentaci k Nabíjecí stanici

bod 7 – Cena za zpracování projektových dokumentací k Nabíjecí stanici

Jaký je rozdíl mezi těmito položkami?

Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 2 ze dne 06.02.2017

1) k bodu 4.5. SW vybavení stanice

Ad1) Přenos dat bude realizován pomocí přenosu souboru xml nebo txt z nabíjecí stanice do úložiště zadavatele. Přesný formát datové věty bude řešen s vybraným dodavatelem.

Ad2) V nabíjecí stanici bude použit HW průmyslový počítač s OS Windows 5.0 CE, kompatibilní se systémem AISYS, modem. SW kompatibilní se systémem AISYS používaným na dispečinku dopravní cesty.

Ad3) Pro systém AISYS plně dostačuje přenos dat 3G, nebo LTE. Způsob dálkového řízení a přenosu dat musí navrhnout dodavatel, vzhledem k náročnosti navrhnutého systému na datové přenosy a v souladu s požadavkem zadavatele uvedeném v příloze č. 4, bodu 4.5.

2) k bodu 1.4. přílohy č. 15 Podmínky pro dodávku a servis nabíjecí stanice

Nabíjecí stanice není UTZ ve smyslu vyhl. MD č. 100/1995 Sb. v platném znění. Není nutné vystavení Průkazu způsobilosti na nabíjecí stanici, ani na elektrobusy. Postačuje výchozí revize elektrického zařízení.

3) k bodu Příloha č. 21 – Krycí list nabídky

Bod 4 zahrnuje cenu za zpracování projektové dokumentace skutečného provedení stavby v souladu s Přílohou č. 13 bod 2.

Bod 7 zahrnuje cenu za zpracování projektové dokumentace pro vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení v souladu s Přílohou č. 13 bod 1.

**Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 (vysvětlení zadávací dokumentace z vlastního uvážení
zadavatele podle ust. § 98 odst. 1 ZZVZ) ze dne 06.02.2017:**

- 1) Zadavatel po uveřejnění zadávacích podmínek zjistil určité formální nedostatky v zadávacích podmínkách, které v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace následně opravuje:
 - a) Zadavatel v čl. 2 odst. 2.1 zadávací dokumentace doplňuje kontaktní údaj, tj. emailovou adresu společnosti IVECO – bus.cz@iveco.com, prostřednictvím které bylo komunikováno s tímto dodavatelem ve věci vedení předběžné tržní konzultace podle ust. § 36 odst. 4 ZZVZ.
 - b) Zadavatel v souvislosti s vedením předběžných tržních konzultací uvedl v čl. 2.4 zadávací dokumentace subjekty, dále příjmení osob, s nimiž komunikoval v rámci předběžné tržní konzultace – realizace průzkumu trhu. Zadavatel v čl. 2.4 zadávací dokumentace nesprávně uvedl u společnosti IRIZAR p. Vogelsanga, správně má být uvedeno u této společnosti pouze p. Troajola. Zadavatel dále nesprávně uvedl p. Štěpána u společnosti ŠKODA ELECTRIC a.s., správně má být uvedeno u tohoto dodavatele p. Kapr.
 - c) Zadavatel dále v zadávací dokumentaci upřesňuje, že v čl. 3.1 odst. 3.1.2 písm. f) zadávací dokumentace má být místo odkazuve vztahu k 3.3.1 e):

„Dodavatel prokazuje splnění podmínek základní způsobilosti ve vztahu k České republice předložením výpisu z obchodního rejstříku, nebo předložením písemného čestného prohlášení v případě, že není v obchodním rejstříku zapsán, ve vztahu k 3.1.1 e) [§ 75 odst.1 písm. f) ZZVZ]“.
 - d) Čl. 6 bod 6.1 zadávací dokumentace obsahuje tabulku se strukturou dokumentů. Zadavatel v rámci předmětné tabulky doplňuje, že dodavatel předkládající svou nabídku v zadávacím řízení je m.j. povinen předložit v rámci své nabídky vyplněnou přílohu „Výhodnost servisních podmínek“, jejíž vzor tvoří přílohu č. 24 zadávací dokumentace.

Obsah datového nosiče (CD dle bodu 20) musí být totožný s písemnou (listinnou) formou originálu nabídky.
- 2) Zadavatel rovněž upozorňuje dodavatele na změnu **čl. 10 - Jistota** zadávací dokumentace:

Zadavatel upozorňuje, že bankovní účet pro složení jistoty ve formě peněžní částky, který byl zadavatelem uveden v zadávací dokumentaci, se ruší a zadavatel v tomto vysvětlení zadávací dokumentace uvádí nový účet pro složení jistoty ve formě peněžní částky. Zadávací dokumentace se v této souvislosti v čl. 10 písm. a) mění následovně:

„Zadavatel požaduje v souladu s ust. § 41 ZZVZ v tomto zadávacím řízení poskytnutí jistoty ve výši 400.000,-Kč (čtyřistatisíc korun českých) k zajištění splnění povinností dodavatele vyplývajících z účasti v zadávacím řízení.

Jistotu je dodavatel povinen poskytnout ve lhůtě pro podání nabídek formou:

- a) složením peněžní částky na účet Zadavatele vedený u UniCreditBank, Czech Republic a.s., pobočka Ostrava, Nová Karolína Park, 28. října 3348/65, Ostrava, PSČ: 702 00, č. ú., 2105677586/2700, IBAN CZ4627000000002105677586, SWIFT/Bic BACXCZPP, variabilní symbol: vlastní identifikační číslo dodavatele, konstantní symbol: 0558.,

Zadavatel upozorňuje dodavatele, že peněžní částka musí být připsána na účet Zadavatele nejpozději do konce lhůty pro podání nabídek.

Součástí nabídky dodavatele musí být dodavatelem přiložená kopie dokladu stvrzujícího připsání peněžní částky (jistoty) na účet Zadavatele“.

S ohledem na uvedené změny a doplnění zadávacích podmínek zadavatel tímto prodlužuje lhůtu pro podání nabídek a otevírání obálek v této veřejné zakázce takto:

Lhůta pro podání nabídek:

Lhůta pro podání nabídek počíná běžet dnem následujícím po dni zahájení zadávacího řízení **a končí dne 19.04.2017 v 10:30 hodin.**

Nabídku je možno podávat **osobně v podatelně**, v pracovní dny vždy od 09:30 hod. do 12:00 a od 12:30 do 14:00 hod., nebo **poštou** jako doporučenou zásilku nebo kurýrní službou nebo jiným způsobem tak, aby byla Zadavateli doručena nejpozději v poslední den lhůty pro podání nabídek: **19.04. 2017 do 10:30 hodin.**

Rozhodující pro doručení nabídky je vždy okamžik převzetí nabídky Zadavatelem! V případě doručení nabídky poštou je rozhodující okamžik doručení nabídky Zadavateli, nikoliv datum předání nabídky poštovní službě.

Zadavatel informuje účastníky zadávacího řízení v souladu s ust. § 110 ZZVZ, že otevírání nabídek se provede formou otevírání obálek s nabídkami, kterého se mají právo účastnit účastníci zadávacího řízení a další osoby, o nichž tak stanoví Zadavatel. Z organizačních důvodů mohou být za každého účastníka zadávacího řízení přítomny max. dvě (2) osoby. Zástupce účastníka zadávacího řízení je povinen se prokázat plnou mocí vystavenou účastníkem zadávacího řízení a osobním dokladem totožnosti; člen statutárního orgánu účastníka zadávacího řízení se prokáže výpisem z obchodního rejstříku a osobním dokladem totožnosti.

Otevírání nabídek:

Účast účastníka zadávacího řízení nebo jeho zástupce bude stvrzena podpisem účastníka zadávacího řízení nebo jeho zástupce v rámci prezenční listiny účastníků zadávacího řízení přítomných na otevírání nabídek.

Zadavatel při otevírání obálek kontroluje, zda nabídky byly doručeny ve stanovené lhůtě a v souladu s ust. § 107 odst. 2 ZZVZ.

Zadavatel zahájí otevírání obálek s nabídkami bez zbytečného odkladu po uplynutí lhůty pro podání nabídek, tj. **19.04.2017 v 10:35 hodin. Otevírání obálek s nabídkami proběhne v sídle zadavatele, tj. Dopravní podnik Ostrava, a.s., Poděbradova 494/2, Ostrava – Moravská Ostrava, 2. poschodí, zasedací místnost.**

Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 (obdržena dne 08. 02. 2017):

Příloha č. 7 – Náklady na předepsanou údržbu

Ze zadání pro stanovení nákladů na předepsanou údržbu není jednoznačné, zda součástí údržby je i denní údržba prováděná řidičem před výjezdem vozidla, příp. výměna pneumatik, které se pro max. využití vyměňují až těsně před skončením jejich technické životnosti, která probíhá zpravidla mimo pravidelnou údržbu.

Protože se jedná cenově o významné položky, žádáme o upřesnění zařazení obou položek do systému předepsané údržby.

Příloha č. 22 – Vybrané technické parametry

V tabulce je pod p. č. 6 uvedeno hodnocení asynchronního trakčního motoru jako vyšší než hodnocení synchronního.

Dle naší analýzy je toto hodnocení diskriminační, energeticky nevýhodné a nereflektuje technický rozvoj a zadavatel dostatečně nevyhodnotil všechny pohledy na technické parametry.

- 1. Synchronní motor je díky fyzikálnímu principu funkce o 10% úspornější než asynchronní motor. Tato úspora může tedy činit až 35 kWh dle 1 cyklu popsaného v bodě 4.10. Přílohy č. 1. Popírání této úspory je v protikladu s požadavkem uvedeným v bodě 4.7.1 na provedení vnějšího osvětlení v LED provedení i pro zvýšení úspory elektrické energie. Použití LED technologie však přinese úspory při stejném režimu cca pouhých 5 kWh dle cyklu popsaného v bodě 4.10., zatímco energeticky výraznou úsporu při použití synchronního motoru zadavatel znevýhodňuje.*
- 2. Synchronní motor je nejnovějším technologickým trendem v trakčních pohonech a je využíván významnými evropskými výrobci elektrobusů, právě pro svou vysokou účinnost. Používání energeticky úsporných motorů je vynuceno efektivním využíváním uložené energie. Tito výrobci jsou pak diskriminováni snížením bodového hodnocení použitím energeticky efektivnějšího řešení.*
- 3. Používání energeticky úsporných zařízení je požadováno ve Směrnici evropského parlamentu 2012/27/EU o energetické účinnosti, které byly členské země povinny implementovat do svých zákonů. Používání energeticky méně účinného řešení je pak hodnoceno jako kvalitnější, což je v rozporu s bodem 1 tohoto dokumentu.*
- 4. Posuzování pravidelné údržby asynchronního a synchronního motoru, je bez porovnání konkrétních typů motorů nemožné.*

Žádáme Vás tímto o vyjádření k uvedenému kritériu ohodnocení.

Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 4 ze dne 13.02.2017:

Příloha č. 7 – Náklady na předepsanou údržbu

Rozsah, časovou náročnost a náklady na předepsanou údržbu stanovuje účastník zadávacího řízení (dále jen účastník) ve svém předpisu pro provádění předepsané údržby, který dodá v nabídce jako vypracovanou přílohu č. 6 – Rozsah a četnost pravidelné údržby.

Zde stanovená časová a nákladová složka na jednotlivé typy údržeb bude tvořit podklady pro vyplnění ročních údajů vztahujících se ke kilometrové najetě vzdálenosti uvedené v příloze č. 9 – Náklady na předepsanou údržbu. Pro stanovení nákladů na předepsanou plánovanou údržbu použije účastník garantované minimální kilometrové proběhy součástí uvedených v příloze č. 2 ZD – Závazný návrh kupní smlouvy kapitola XIV bod č. 8. Z důvodu velké rozdílnosti počtu ujetých kilometrů na pneumatikách a velkých cenových rozdílů pneumatik různých výrobců, včetně prořezávání dezénu, se cena do nákladů nezapočítává.

Do časové náročnosti prohlídek v daném roce je nutno počítat náklady na všechny účastníkem stanovené prohlídky a kontroly, tedy i denní prohlídky, pokud je účastník předepisuje. Dle ČSN 30 0033 – Názvosloví provozu, údržby a oprav silničních vozidel pro motorovou dopravu do definice „údržba vozidla“ mimo jiné také spadají definované povinnosti pro denní údržbu vozidla.

Příloha č. 22 – Vybrané technické parametry

Zadavatel neshledává nic diskriminačního na skutečnosti, že v rámci dílčího hodnotícího kritéria hodnotí výhodněji asynchronní trakční motor a trvá na stanovených hodnotících kritériích uvedených v zadávací dokumentaci.

Zadavatel v souladu s ust. § 114 ZZVZ stanovil hodnotící kritéria tak, aby vyjadřovala vztah užité hodnoty a ceny, přičemž jednotlivým dílčím hodnotícím kritériím stanovil váhu, kterou vyjádřil v procentech. V případě vybraného technického parametru „Trakční motory“ odpovídá rozdíl mezi použitím asynchronního motoru a synchronního motoru hodnotě váhy 0,3 % z celé nabídky.

Zadavatel uznává, že synchronní motor má vyšší účinnost, než motor asynchronní. Z dostupných zdrojů však nelze jednoznačně určit, jakou procentuální míru energetické hospodárnosti má synchronní motor oproti asynchronnímu. Stejně tak nelze přesně stanovit, o kolik jsou menší provozní náklady asynchronních motorů vůči synchronním motorům.

Mezi nevýhody synchronního motoru patří vyšší pořizovací cena, větší náročnost a složitost na servisní práce a s tím spojené vyšší nároky na lidské zdroje, větší náročnost na regulaci, nebezpečí odbuzení permanentních magnetů atd. Tyto nevýhody vedou k celkovému navýšení nákladů vzniklých při provozu elektrobuse. Zadavatel proto na základě uvedeného stanovil, že užitná hodnota asynchronního motoru je pro něj vyšší, než u synchronního motoru.

Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 (obdržena dne 09. 02. 2017):

Vyjádření signatáře smlouvy UITP, která je uvedena v Příloze č. 16 Zadávací dokumentace

Otázka uchazeče : v ZD bod 4.5 je uvedeno : „Dodavatel musí dodat moduly (SW+HW), které budou kompatibilní se stávajícími SW+HW používaným kupujícími na dispečinku dopravní cesty“ a v návazném vysvětlení ze dne 6.2.2017 v odpovědi zadavatele č.2 je uvedena povinnost využití konkrétního průmyslového počítače s OS windows 5.0 CE s odkazem na konkrétní systém AISYS. Tato povinnost se nevztahuje k žádné standartizované komunikační platformě a je v rozporu s přílohou ZD dokumentace č.16 „Standartizace dobíjení elektrobuse“ která se jednoznačně na straně 6 (odstavec 4) odvolává na standardizovanou platformu OCPP. Využití OCPP standardu není svázáno s konkrétním HW-SW na straně dodavatele. Jedná se o standartizované komunikační rozhraní, jež je integrovatelné v principu do jakéhokoli IT systému zadavatele (tedy i do AISYS). Právě využití standardu OCPP zajišťuje transparentní přístup, na který se odvolává Odstavec č. 6. čl. II smlouvy (bez ohledu na skutečnost , jaký konkrétní HW či SW uchazeči ve svém systému používají k splnění zmíněného OCPP standardu)

Navrhujeme proto přeformulovat bod č.4.5 v zadávací dokumentace („SW vybavení stanice“) následovně : „Nabíjecí stanice musí komunikovat s externím zařízením (např. nadřazeným IT systémem zadavatele) pomocí otevřeného komunikačního protokolu OCPP (Open Charge Point Protocol),,

Současně bychom doporučili i požadavek na OCPP komunikaci vztáhnout i k mobilním stanicím požadovaným pro noční dobíjení resp. balancování baterií v depu. Ze systému AISYS bude také možné on-line vzdáleně monitorovat i noční dobíjení/ balancování vozidel.

Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 5 ze dne 14.02.2017:

Zadavatel trvá na současném znění požadavků uvedeného v bodu č. 4.5 v příloze č. 4 zadávací dokumentace.

Nabíjecí stanice musí komunikovat s externím zařízením (např. nadřazeným IT systémem zadavatele) pomocí bezpotenciálových relé, nebo tranzistorových výstupů s cizím napájením. V odpovědi na dotaz dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 01. 02. 2017) ze dne 6. 2. 2017 zadavatel upřesnil požadavek na specifikaci HW a SW pro zajištění kompatibility se stávajícím HW a SW

používaným na dispečinku dopravní cesty. Zadavatel dále uvádí, že není v rozporu s požadavkem zadávacích podmínek, pokud zhotovitel využije OCCP standard i pro komunikaci s nadřazeným IT systémem zadavatele.

Na účastníka veřejné zakázky se vztahuje povinnost dle zadávacích podmínek (příloha č. 16 zadávací dokumentace „Standardizace dobíjení elektrobuse“) zajistit funkčnost komunikačních protokolů v síti zadavatele na platformě standardizovaného protokolu OCPP.

Zadavatel nemá potřebu omezovat průběh nabíjení pomocí mobilních nabíjecích stanic a připouští dodání technického řešení, kterým je i komunikace mobilních stanic pomocí OCPP protokolů a připojení těchto stanic na provozovaný systém AISYS.

Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 (obdržena dne 20. 02. 2017):

Odpověď na žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 4

Zadavatel stanovil subjektivně, jak sám uvádí, že „užitná hodnota asynchronního motoru je pro něj vyšší“.

Výše v textu odpovědi pak uvádí, že nelze přesně stanovit, o kolik jsou menší provozní náklady případně míra energetické hospodárnosti, a proto je zcela vyřadil z hodnocení.

Současně však uvádí další subjektivní kritéria, která však dle nás nelze vyhodnotit nebo přesně vyčíslit bez porovnání konkrétních typů motorů.

- 1. Jako první uvádí vyšší pořizovací cenu. S tímto parametrem nesouhlasíme, známe cenové hladiny trakčních asynchronních motorů a našeho synchronního motoru. Vyšší cena platí pro kusovou výrobu, při sériové výrobě (naš případ) je cena výrazně nižší.*
- 2. Další kritérium je větší náročnost a složitost servisní práce, a s tím spojené vyšší nároky na lidské zdroje. Porovnání tohoto parametru je možné až při znalosti konkrétních typů motorů, jejich životnosti, náročnosti pravidelné údržby, příp. servisu. S tímto kritériem se také neztotožňujeme. Porovnali jsme náklady pravidelné údržby našeho motoru a nám známých trakčních asynchronních motorů. Dle našeho závěru jsou náklady na údržbu našeho motoru stejné nebo nižší. Připouštíme, že v případě některých neplánovaných oprav je nutné provádět servis dodavatelsky, což naopak snižuje nároky na lidské zdroje (toto platí i pro asynchronní motory).*
- 3. Následující kritérium týkající se větší náročnosti na regulaci a nebezpečí od trvalých magnetů nemá být vůbec předmětem hodnocení uživatele. Tato kritéria se vztahují výhradně na výrobce a na uživatele se nepřenáší. Pro návrh synchronního motoru platí ČSN EN 60349-4, kde je definován požadavek na spolupráci při konstrukci trakčního měniče a motoru tak, aby kombinovaná jednotka spolupracovala ve všech režimech.*

Zadavatel tak subjektivně vyřadil výhody synchronního motoru, bez jejich vyčíslení a současně subjektivně, bez konkrétního porovnání nebo vyčíslení nákladů vydvíhl nevýhody a stanovil užitnou hodnotu asynchronního motoru výše než synchronního motoru. Užitná hodnota obou motorů je přitom naprosto stejná, slouží pro pohon elektrobuse. Užitná hodnota / cena, je další parametr, který byl uváděn, nelze posuzovat na základě obecných encyklopedických informací.

Kritérium je tak dle našeho mínění diskriminační, znevýhodňuje určité výrobce na základě nedostatečně podloženého a nevyčísleného subjektivního hodnocení. Argument, že se jedná jen o 0,3% hodnoty váhy z celé nabídky je zcela nepodstatný. Žádáme o odstranění tohoto kritéria z Přílohy č. 22 – Hodnocení vybraných technických parametrů.

Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 6

Zadavatel uvádí, že při přípravě výběrového řízení věnoval dostatečnou pozornost porovnání synchronních a asynchronních motorů v poměru technických a ekonomických hledisek. Při hodnocení využíval dostupných informací a prezentací vlastních a nezávislých zdrojů.

V odpovědi na dotaz č. 4, zadavatel uvádí, že nelze jednoznačně určit, jakou míru energetické hospodárnosti má synchronní motor oproti asynchronnímu. Stejně tak nelze přesně stanovit, o kolik jsou menší provozní náklady asynchronních motorů vůči synchronním motorům. Proto zadavatel nezařadil do hodnocení hodnotu provozních nákladů případnou hodnotu energetické hospodárnosti synchronního, nebo asynchronního motoru. Protože má zadavatel podle ZZVZ povinnost kritéria kvality vymezit tak, aby byly nabídky porovnatelné a naplnění kritérií ověřitelné, nemohl zadavatel promítnout výše uvedené parametry do hodnotících kritérií.

Průzkumem trhu z dostupných zdrojů zadavatel prověřil, že někteří z potenciálních dodavatelů mají ve své nabídce oba typy pohonů a mohou zvolit pro dodání elektrobusů kteroukoliv alternativu.

Dále zadavatel uvádí, že má v zadávacích podmínkách právo stanovit takové technické podmínky, které nejlépe odpovídají jeho požadavkům z hlediska technických a ekonomických.

Zadavatel v rámci hodnotícího kritéria č. 4 – Vybrané technické parametry trvá na svém hodnocení technického parametru č. 6 „Trakční motory“ uvedeného v příloze č. 22 – Hodnocení vybraných technických parametrů.

V Praze dne 22.02.2017

Dopravní podnik Ostrava a.s.
JUDr. Daniel Volopich, advokát, v plné moci
i.s. JUDr. Hana Němečková, advokátka