

Zadavatel:

Dopravní podnik Ostrava a.s.

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

IČO: 61974757

Veřejná zakázka:

„Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají“

sektorová veřejná zakázka na dodávky zadávaná v režimu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“)

Vysvětlení zadávací dokumentace

dle ust. § 98 a § 99 ZZVZ

Zadavatel, Dopravní podnik Ostrava a.s., obdržel ve výše nadepsaném zadávacím řízení žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace. V návaznosti na obdrženou žádost zadavatel uvádí znění dotazu a připojuje příslušné vysvětlení.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 2. 10. 2017):

Dovolujeme si tímto požádat o následující vysvětlení zadávacích podmínek. V odst. 4.8 písm. d) zadávací dokumentace je uvedeno: "Prokazuje-li však dodavatel prostřednictvím jiné osoby kvalifikaci a předkládá doklady podle § 79 odst. 2 písm. b) Zákona vztahující se k takové osobě, musí písemný závazek obsahovat rovněž závazek, že jiná osoba bude vykonávat plnění, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje".

Máme za to, že tento požadavek je v rozporu s § 83 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění (ZZVZ), a to v případě, kdy uchazeč prokazuje prostřednictvím subdodavatele referenční dodávku. Citované ustanovení ZZVZ, byť je v první části totožné s textací zadávací dokumentace, tak v části druhé výslovně stanoví, že předmětné prohlášení musí obsahovat závazek, že jiná osoba bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje. Zmiňované ustanovení tedy očividně nedopadá na situaci, kdy předmětem prokazování technické kvalifikace subdodavatelem je dodávka.

S ohledem na to, že v předmětném zadávacím řízení jde nepochybně o dodávky, žádáme o zvážení, zda by nemělo v tomto směru dojít k úpravě zadávací dokumentace a současně relevantnímu prodloužení lhůty pro podání nabídek, neboť tato změna může být zcela zásadní z pohledu možnosti vůbec se účastnit zadávacího řízení, případně formy účasti jednotlivých dodavatelů (samostatná nabídka se subdodavatelem, resp. společná nabídka).

Informace zadavatele k žádosti č. 1 (poskytnuty dne 5. 10. 2017):

Zadavatel předně uvádí, že si není zcela jist významem dotazu. Zadavatel je přesvědčen, že zadávací dokumentace, včetně jejího dotčeného čl. 4.8. písm. d), odpovídá ZZVZ. Vzhledem k tomu, že účelem zadávací dokumentace není postihnout kompletní právní úpravu obsaženou v ZZVZ a tím ji jakkoli suplovat, zadavatel se v čl. 4.8. písm. d) zadávací dokumentace omezil na upozornění na významnou povinnost, vyplývající dodavatelům z ust. § 83 odst. 1 písm. d) ZZVZ, tj. povinnost předložit písemný závazek jiné osoby, jejímž prostřednictvím prokazuje část kvalifikace, o tom, že jiná osoba bude vykonávat plnění, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje. Zadavatel v zadávací dokumentaci současně nijak nevylučuje, ani neomezuje, aby, v případě, kdy jiná osoba nebude vykonávat stavební práce nebo služby, bylo při formulaci závazku této jiné osoby využito zákonné možnosti zakotvené v ust. § 83 odst. 2 věta druhá ZZVZ. Vzhledem k tomu, že formulace zadávací dokumentace neodporuje ZZVZ a zadavatel nezměnil zadávací podmínky, nebude přistupovat k prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel nad rámec výše uvedeného vysvětlení doplňuje, že zcela nerozumí tvrzení obsaženému v žádosti o vysvětlení, že by případná úprava zadávací dokumentace (v rozsahu jejího čl. 4.8. písm. d)) mohla mít vliv na rozhodnutí o formě účasti jednotlivých dodavatelů v zadávacím řízení (samostatná nabídka s poddodavatelem, resp. společná nabídka).

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 10. 10. 2017):

V příloze č. 6 ZD - Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvají, od p.č.2 je v způsobu hodnocení uvedeno:

Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4. I.CSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu). Předpokládáme, že zadavatel měl na mysli v souladu s uvedenou normou ČSN 28 1300 maximální zatížení na nápravu 110KN a tím pro zadavatele posouzení technického řešení

nabízených vozidel podle hodnoty maximálního nápravového zatížení s cestujícími (80s/m2), tzn. hodnotit vozidla podle provozního parametru, který ovlivňuje vyvolané náklady zadavatele na opravy a udržování tramvajových tratí.

Navrhujeme upravit způsob hodnocení nápravového zatížení uvedený pod p.č.2 v příloze č. 6 ZD takto:

Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4.1 ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou maximálního (ne průměrného) nápravového zatížení s cestujícími (80s/m2) v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu).

Informace zadavatele k žádosti č. 2 (poskytnuty dne 13. 10. 2017):

Zadavatel trvá na znění p.č. 2 přílohy č. 6 zadávací dokumentace, tj. hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4.1. ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu).

Zadavatel tedy bude hodnotit rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení dle čl. 4.1. ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 (obdržena dne 19. 10. 2017):

Příloha č. 4 – podmínky elektronické aukce obsahuje sdělení zadavatele, že po hodnocení nabídek bude provedena elektronická aukce „dále „eAukce“), v níž bude stanovena limitace rozdílu cenových podání účastníků, tj. minimálního rozdílu cenových podání aukčních hodnot ve výši 50.000 Kč, a maximálního rozdílu cenových podání ve výši 50%.

Tímto si Vás dovoluji požádat o výklad pravidla maximálního rozdílu cenového podání s uvedením příkladu, jakým způsobem se maximální rozdíl cenových podání promítne do podávání nových aukčních hodnot elektronické aukce, pokud se eAukce budou účastnit

účastníci pouze dva (případně i tři a více, kde bude ovšem situace o něco odlišná, než dolo popisovaná).

Z popisu stanovení maximální limitace rozdílu cenových podání aukčních hodnot se poddává, že pokud by se eAukce účastnili pouze dva účastníci, tak účastník s vyšší výchozí nabídkovou cenou nikdy nebude schopen dorovnat nejnižší možnou hodnotu položky, v důsledku čehož nikdy nedojde ke změně aktuálního pořadí nabídek a s tím souvisejícího případného prodloužení aukčního kola (jakkoli konkrétní rozdíly se mohou postupně snižovat). K tomu uvádíme následující příklad:

1. účastník 1 uvede v aukčním kole částku 1.200 000 Kč a účastník 2 uvede částku 800 000 Kč, rozdíl mezi těmito hodnotami je 400 000 Kč. S ohledem na maximální limit snížení 50% rozdílu mezi jeho nabídkou a aktuálně nejvýhodnější nabídkou, je účastníku 1 umožněno snížit svoji nabídku maximálně o 200 000 Kč, tj. na 1000 000 Kč.
2. V případě dalšího snížení bude účastník 1 disponovat s částkou 1.000 000 Kč, účastník 2 v případě nesnížení 800 000 Kč. Rozdíl mezi těmito hodnotami je 200 00 Kč, účastník 1 bude oprávněn snížit nabídku na 900 000 Kč.
3. Tedy i za předpokladu, že by nabídka účastníka č. 2 již dále neklesala, tak původně vyšší nabídka nemůže nikdy skončit pod hodnotou původně nižší nabídky, pouze se jí bude limitně blížit.

Je-li náš výklad uvedeného pravidla správný, přičemž z jazykového znění přílohy č. 4 se toto poddává, navrhuje, aby ustanovení o stanovení maximálního rozdílu cenových podání upraveno způsobem, který umožní reálnou soutěž dodavatelů. V tomto směru nutno zvážit, zda je vůbec stanovení maximálního rozdílu cenových podání nutné, případně, jaký (pokud vůbec nějaký) prospěch z takového ustanovení plyne pro zadavatele.

Informace zadavatele k žádosti č. 3 (poskytnuty dne 24. 10. 2017):

V Příloze č. 4 Zadávací dokumentace je uvedeno „V eAukci bude stanoven minimální rozdíl cenových podání aukčních hodnot ve výši 50.000 Kč, údaje k minimálnímu rozdílu se vztahují ke stávající hodnotě položky, kterou daný účastník požaduje změnit (tj. porovnává se s předchozí hodnotou této položky u daného účastníka). V eAukci bude stanoven maximální rozdíl cenových podání ve výši 50 %, údaje k maximálnímu rozdílu se vztahují k nejnižší možné

hodnotě položky, kterou daný účastník požaduje změnit (tj. porovnává se s aktuální nejnižší možnou hodnotou této položky u všech účastníků)."

Pravidlo o maximálním rozdílu cenových podání ve výši 50 % znamená, že aukce účastníkovi neumožňuje podkročit v daném okamžiku nejnižší aukční hodnotu o více než 50 %.

V případě modelového případu uvedeného v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, kde

- účastník 1 - 1.200.000,- Kč,
- účastník 2 - 800.000,- Kč,

tedy platí, že účastník 1 může provést první změnu v intervalu od 1.150.000,- Kč do 400.000,- Kč. Prvním úhozem se tedy účastník 1 může dostat maximálně na úroveň 50 % nejnižší aukční hodnoty, tj. hodnoty účastníka 2. Počet účastníků na tento postup nemá vliv.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 (obdržena dne 19. 10. 2017):

SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.

Máme následující otázky:

Bod 2.17

Řídicí systém vozidla bude schopen přijímat pokyny z nadřazeného systému, který bude regulovat a ovlivňovat jednotlivé provozní hodnoty a činnosti (minimálně: rychlost vozidla, zastavení vozidla, mazání okolků, ovládání světel v salónu cestujících, ovládání topení a klimatizace).

Dotaz:

Co je míněno pojmem nadřazený systém vozidla?

V obvyklé sestavě přijímá řídicí systém vozidla vstupní signály (poloha řadiče a pod), na jejichž základě provádí řídicí zásahy do jednotlivých funkčních celků (například regulátor pohonu). U běžných tramvajových vozidel není obvykle jiný systém nadřazen systému řídicímu.

Bod 4.8

Před zavřením dveří pracuje optická i akustická světelná výstraha. Po celou dobu otevření dveří je prostor osvětlován výkonným osvětlením. Akustickou výstrahu je možno použít aniž by se dveře zavřely. Akustická výstraha musí mít nastavitelnou hlasitost.

Dotaz:

Jaká intenzita osvětlení je v tomto případě požadována? Běžně dodávaná vozidla splňují požadavky platných norem pro osvětlení interiéru. Požaduje DPO hodnotu osvětlení nad rámec platných norem? Pokud ano, je třeba specifikovat hodnotu požadované intenzity osvětlení spolu s postupem ověření předepsaných hodnot (měřicí místa a požadovaná intenzita osvětlení v těchto místech).

Bod 4.16

Vozidlo vybavit kamerovým systémem se záznamem v délce 5 kalendářních dnů, který bude chráněn proti zneužití, v automatickém režimu přepínání kamer dveří a exteriéru s možností ručního přepnutí na interiér.

Počet kamer:

- 1 ks nad každými dveřmi (záběr kamery na celý prostor pro nástup cestujících včetně nástupní hrany a přiměřené plochy nástupiště),
- 4 ks exteriér (levá i pravá strana na prvním článku a za posledním kloubem),
- 11 ks interiér (umístění dle dohody s kupujícím).

Dotaz:

Vycházíme z předpokladu, že je počet kamer ve vozidle závislý na více parametrech, jako např. délka vozidla, počet článků, členitost interiéru apod.

Uveďte prosím počet interiérových kamer vztažený na jeden článek vozidla, nebo specifikujte požadavek jiným parametrem, než je absolutní počet kamer na vozidlo.

Informace zadavatele k žádosti č. 4 (poskytnuty dne 24. 10. 2017):**Ad bod 2.17**

Zadavatel z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu vozidel hodlá mít možnost ovlivňovat různé provozní stavy skrze nadřazený systém vozidla (palubní systém) (k tomu viz bod 2.17 přílohy č. 1 zadávací dokumentace). Jedním z typických řešení je komunikace skrze komunikační protokol po sběrnici CAN, která může být i oboustranná (např. hlášení o chybových stavech vozidla).

Ad bod 4.8

Zadavatel potvrzuje, že vozidla mají splňovat platné normy. Zadavatel tedy nepožaduje intenzitu osvětlení nad rámec platných norem.

Ad bod 4.16

Zadavatel uvádí, že počet kamer je dán pevně bez ohledu na délku vozidla, počet článků a členitost interiéru vozidla. Rozmístění jednotlivých kamer bude s dodavatelem konzultováno při konečném řešení v souladu s bodem 4.16 přílohy č. 1 zadávací dokumentace.

V Brně dne 24. 10. 2017

.....
Dopravní podnik Ostrava a.s.
zastoupený MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Martin Látal, advokát