

Dodatečné informace č. 1
k zadávacím podmínkám k veřejné zakázce
č. 7302011048097
a změny zadávacích podmínek

**Obnova vozového parku autobusů Dopravního podniku měst Liberce
a Jablonce nad Nisou, a.s. - dodávka 21-ti ks bezbářiérových
dvounápravových, třídveřových autobusů městské hromadné
dopravy**

Zadavatel: Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.
se sídlem Mrštíkova 3, 461 71 Liberec, IČ: 473 11 975

Ev.č. zakázky: 348097

Ev.č. formuláře: 7302011048097

Datum uveřejnění: 15.03.2013

DODATEČNÉ INFORMACE

Zadavatel na základě žádosti uchazeče, která byla zadavateli doručena 22.3.2013 tímto poskytuje dle § 49 zákona o veřejných zakázkách tyto dodatečné informace k zadávacím podmínkám veřejné zakázky.

„Dotaz č. 1

Doložení výpočtu nabídkové ceny

V bodě 6.3 ZD zadavatel stanoví:

6.3 Doložení výpočtu nabídkové ceny

Uchazeč je povinen jako přílohu č. 2 návrhu kupní smlouvy předložit ve své nabídce ocenění jednotlivých autobusů a samostatné ocenění zadavatelem požadovaného dovybavení autobusu v členění dle jednotlivých položek uvedených v příloze č. 2 zadávací dokumentace.

V bodě 3.1 ZD zadavatel stanoví:

V případě, kdy nedojde k uzavření smlouvy na veřejnou zakázku do 30. 6. 2013, je zadavatel oprávněn jednostranně rozhodnout o tom, že dojde k posunu dodávek o jeden kalendářní rok (tj. dodávky by se uskutečňovaly v kalendářních letech 2014 až 2017 NEBO že se dodávky plánované na rok 2013 přesunou do dalších let (dle požadavku zadavatele - zadavatel v takovém případě předloží aktualizovanou tabulku dodávek) NEBO že dodávky plánované pro rok 2013 nebudou realizovány.

Vzhledem k dlouhému časovému období, kdy mají být autobusy dodávány, dochází z objektivních důvodů nezávislých na vůli uchazeče ke změnám cen, zejména v souvislosti s povinností uchazečů plnit od 1. 1. 2014 emisní limity EURO 6 (ale i z jiných důvodů).

Pro odstranění pochybností žádáme o poskytnutí dodatečné informace:

- a) Uchazeč hodlá ocenit jednotlivé autobusy dle bodu 6.3 ZD tak, že ceny autobusů dodávaných v jednotlivých letech budou odpovídat měnícím se nákladům na jejich výrobu.

Za účelem hodnocení nabídek uchazeč vypočítá cenu za všechny nabízené autobusy tak, že vynásobí nabídkovou cenu autobusu pro příslušný rok počtem autobusů, které mají být v tomto roce dodány dle bodu 3.1 ZD, a celkové ceny za jednotlivé roky sečte.

Uchazeč hodlá v nabídce uvést i cenu za autobusy dodané v roce 2014, přestože harmonogram dodávek dle bodu 3.1 ZD s jejich dodávkou nepočítá. Uchazeč očekává, že pokud zadavatel jednostranným rozhodnutím přesune dodávky do dalších let, bude akceptovat ceny platné v roce skutečného dodání.

Je postup uchazeče správný?

- b) V bodě 6.3 ZD zadavatel požaduje „samostatné ocenění zadavatelem požadovaného dovybavení autobusu v členění dle jednotlivých položek uvedených v příloze č. 2 zadávací dokumentace.“ Většina položek přílohy č. 2 přitom popisuje konstrukční řešení autobusu nebo prvky výbavy, které nelze dobře ocenit samostatně.

Které z položek uvedených v příloze 2 zadavatel považuje za dovybavení, které má být samostatně oceněno?“

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Zadavatel po seznámení se s dotazem uchazeče připouští, že text bodu 6.3 zadávací dokumentace může působit určité výkladové obtíže. Zadavatel předně uvádí, že smyslem bodu 6.3 zadávací dokumentace bylo, aby uchazeči v nabídce uvedli i jednotkovou cenu za dodávku jednoho autobusu a aby tato cena byla uvedena i v návrhu kupní smlouvy. Zadavatel nikdy nepředpokládal, že by tato jednotková cena měla být různá v průběhu času. Jednotková cena by měla být shodná pro dodávky v roce 2013, ale i 2017, pro dodávky garantovaných autobusů, jakož i pro dodávky opčních autobusů. Zadavatel současně po zvážení dotazu uchazeče uvádí, že pro plnění veřejné zakázky nepotřebuje znát ocenění autobusů a výbavy v členění dle jednotlivých položek uvedených v příloze č. 2 zadávací dokumentace.

Vzhledem k uvedenému zadavatel rozhodl o změně zadávacích podmínek veřejné zakázky spočívající v tom, že článek 6.3 zadávací dokumentace (včetně nadpisu) se nahrazuje následujícím textem:

„Požadavek na uvedení jednotkové ceny

Uchazeč je povinen jako přílohu návrhu kupní smlouvy předložit ve své nabídce jednotkovou cenu za dodávku jednoho kusu autobusu splňujícího požadavky uvedené v příloze č. 2 zadávací dokumentace. Výše takové jednotkové ceny bude stejná po celou dobu plnění veřejné zakázky, vyjma možnosti úprav přípustných dle článku 6.2 této zadávací dokumentace“

„Dotaz č. 2

System pro snížení emisí

V příloze č. 2, odst. 3.4. zadavatel požaduje:

3. Motor:

- 3.1. výkon minimálně 200 kW;
- 3.2. pohon dieselový (palivo NM emisní norma EURO EEV a vyšší);
- 3.3. objem motoru minimálně 6500 cm³.
- 3.4. použití systému SCR bez kombinace s jiným systémem pro snížení emisí

Zařízení pro kontrolu emisí používaná různými výrobci pro motory EURO 6 jsou velmi komplexní: Vždy začínají už samotným systémem řízení motoru (který funguje mimo jiné také jako systém pro snížení emisí), na ně vždy navazují systémy pro dodatečnou úpravu výfukových plynů - a pokud je uchazeči známo, na trhu není řešení, které by vystačilo pouze s technologií SCR, i když někteří výrobci ve své obchodní dokumentaci uvádějí „SCR only“.

Uchazeč se domnívá, že podmínka dle bodu 3.4 není v současné době pro motory EURO 6 technicky splnitelná a pokud by byla, omezuje podstatným způsobem konkurenci mezi uchazeči a v důsledku může mít podstatný vliv na nabídkovou cenu.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel trvá na výše uvedeném požadavku dle bodu 3.4.“

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Zadavatel ve svých podmínkách nijak nestanovuje ani neomezuje systém řízení motoru, uchazeči v tomto směru nejsou omezováni. Zadavatel pouze vylučuje možnost použití kombinace více než jednoho systému pro snížení emisí (použití různých systémů pracujících na odlišných principech).

Zadavatel tento technický požadavek stanovil z důvodu objektivního zvýšení spolehlivosti technického řešení, usnadnění údržby vozidla a předpokládaného snížení nákladů a úspory času na údržbu vozidla.

Dle informací zadavatele z běžně dostupných veřejných zdrojů je na trhu více výrobců, kteří pro snížení emisí dle normy EURO 6 nevyužívají kombinací více systémů.

Zadavatel tedy trvá na požadavku uvedeném v bodě 3.4 přílohy č. 2 zadávací dokumentace.

„Dotaz č. 3

Vyvýšené pracoviště řidiče

V příloze č. 2, odst. 3.29. zadavatel požaduje:

- 2.29. vyvýšené pracoviště řidiče - úroveň podlahy v kabině řidiče min. 450 mm nad úrovní podlahy v prostoru pro cestující;

Tuto výšku podlahy kabiny řidiče plní podle názoru uchazeče jediný výrobce působící na českém trhu. Pro ostatní výrobce je dosažení této výšky v rámci existujících homologací vozidel pravděpodobně neřešitelné. Domníváme se, že tento požadavek omezuje podstatným způsobem konkurenci mezi uchazeči a v důsledku může mít podstatný vliv na nabídkovou cenu.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel trvá na výše uvedeném požadavku dle bodu 3.29.“

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Zadavatel uvedl tento požadavek v zadávací dokumentaci z důvodu zajištění nadstandardního výhledu řidiče směrem ven z vozu i směrem do vozu. Dle zadavatele má tento požadavek významný vliv na bezpečnost silničního provozu a tím i cestujících ve voze, na bezpečnost řidiče v případě dopravní nehody a v neposlední řadě zabezpečuje i výhodnější pozici řidiče v případě jeho napadení.

Zadavatel si požadavek na vyvýšení stanovil empiricky ověřením, kdy zadavateli vyvýšení o 450 mm vyšlo jako minimální vhodné vyvýšení, které splňuje cíle sledované v rámci tohoto požadavku zadavatelem, tedy důvody dle předchozího odstavce. Zadavatel na základě žádosti o dodatečnou informaci prověřil situaci na trhu a dospěl k závěru, že požadované vyvýšení by skutečně mohlo určitým způsobem omezit okruh možných vozidel. Zadavatel se po zvážení situace rozhodl snížit požadavek na vyvýšení pracoviště řidiče. Nově požadovaná míra vyvýšení pracoviště řidiče představuje určitý kompromis mezi mírou naplnění zadavatelem sledovaných cílů (důvodů pro tento požadavek) a počtem vyhovujících typů vozidel, včetně vozidel, která mohou být vyhovujícími při provedení určitých úprav.

Vzhledem k uvedenému zadavatel rozhodl o změně zadávacích podmínek veřejné zakázky spočívající v tom, že bod 2.29 přílohy č. 2 zadávací dokumentace se nahrazuje následujícím textem:

„vyvýšené pracoviště řidiče - úroveň podlahy v kabině řidiče min. 300 mm nad úrovní podlahy v prostoru pro cestující;“

„Dotaz č.4

Zástavba klimatizace kabiny řidiče

V příloze 2, bod 2.15. zadavatel požaduje:

2.16. klimatizace (nevyužívající chladícího efektu odpařování vody) stanoví nad řidičem (zástavba nad řidičem);

Uchazeč používá klimatizaci pracoviště řidiče plně integrovanou do systému větrání a regulace teploty v kabině, která využívá pro rozvod ochlazeného vzduchu po kabině všech přívodů čerstvého vzduchu do kabiny - nikoliv tedy dodatečně zastavěnou klimatizaci nad řidičem. Řešení používané uchazečem je výhodnější z hlediska rozložení teplot v kabině, umožňuje bezprůvanový rozvod ochlazeného vzduchu a dokonalejší regulaci než klimatizace zastavěná nad řidičem. Uchazeč tedy hodlá nabídnout řešení lepší než zadavatelem požadované.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel připouští uchazečem používané řešení.“

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Zadavatel po seznámení se s dotazem uchazeče připouští, že text bodu 2.16 přílohy č. 2 zadávací dokumentace může působit určité výkladové obtíže. Zadavatel pouze stanovil, že klimatizace nesmí využívat efektu odpařování vody. Na tomto požadavku zadavatel trvá. Zadavatel dále uvedl v závorce jako přípustnou zástavbu klimatizace v prostoru nad řidičem klimatizaci. Tímto však zadavatel nezamýšlel omezit možnost využití klimatizace integrované do systému větrání a regulace teploty v kabině. Takové řešení vždy bylo pro zadavatele přijatelným. Pro odstranění

pochybností zadavatel výslovně uvádí, že za přípustnou z hlediska požadavku dle bodu 2.16 přílohy č. 2 zadávací dokumentace bude zadavatel považovat i jakoukoli klimatizaci stanoviště řidiče využívající klimatizaci plně integrovanou do systémuvětrání, a to i když zástavba takové klimatizace není nad řidičem.

Zadavatel však i nadále trvá na tom, že klimatizace nesmí využívat efektu odpařování vody.

„Dotaz č. 5

Konstrukce přední nápravy

V příloze 2, bod 2.8. zadavatel požaduje:

Nezávisle odpružená přední náprava

Uchazeč u svých autobusů standardně používá tuhou přední nápravu, příznivé jízdní vlastnosti jsou zajištěny vhodnou kinematikou nápravy, vzduchovým odpružením s elektronickou regulací a příčným stabilizátorem. Uchazeč se domnívá, že pro rychlosti dosahované v městském provozu je toto řešení zcela vyhovující, a v případě zájmu nabízí zadavateli jízdní zkoušku.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel připouští uchazečem používané řešení."

ODPOVĚĎ ZADAVATELE :

Ne, zadavatel nepřipouští uchazečem popsané a používané řešení. Zadavatel v zadávací dokumentaci zcela jednoznačně vyjádřil, že požaduje nezávisle odpruženou přední nápravu. Zadavatel trvá na tom, aby dodávané autobusy měly nezávisle odpruženou přední nápravu, a to především z důvodu jízdního komfortu. Tuhá přední náprava nemůže v městském prostředí (s přihlédnutím ke stavu komunikací v aglomeraci Liberce a Jablonce n/N.) zajistit shodný jízdní komfort jako nezávisle odpružená přední náprava. S ohledem na nižší míru odpružení, lze u tuhé přední nápravy uvažovat i o větší míře opotřebení autobusů. Zcela nepochybně však tuhá přední náprava již z podstaty technického řešení poskytuje horší jízdní vlastnosti a jízdní komfort, než nezávisle odpružená přední náprava. Zadavatel tuhou přední nápravu nepřipouští.

„Dotaz č. 6

Větrání salonu vozidla

V příloze 2, bod 2. 15. zadavatel požaduje:

2. 15. u všech bočních oken (mimo umístění bočního informačního panelu) posuvná část na větrání salonu vozidla;

Uchazeč standardně používá pro větrání salonu vozidla okna výklopná, která mohou být zastavěna do všech velkých bočních oken (protože boční informační panel je umístěn nad okny a nezasahuje do prostoru pro cestující). Výška výklopných oken činí cca 20% výšky celého bočního okna a konstrukce stropu je uzpůsobena tak, aby při vyklopení oken nepřekážela proudění vzduchu. Tuto konstrukci používá uchazeč mimo jiné z důvodu bezpečnosti cestujících - není prakticky možné, aby cestující vystrčil část těla z vozidla a způsobil si zranění o překážku vně vozidla.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel připouští uchazečem používané řešení."

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Ne, zadavatel nepřipouští uchazečem popsané a používané řešení. Zadavatel v zadávací dokumentaci zcela jednoznačně vyjádřil, že požaduje u všech bočních oken (mimo umístění bočního informačního panelu) posuvnou část na větrání salonu vozidla. Zadavatel trvá na tom, aby dodávané autobusy měly u všech bočních oken (mimo umístění bočního informačního panelu) posuvnou část na větrání salonu vozidla, a to především z důvodu větší efektivity větrání salónu vozidla. Tuto vyšší efektivitu zadavatelem požadovaného řešení jednoznačně dokládají dosavadní zkušenosti zadavatele.

„Dotaz č. 7

Zajištění záručního servisu

V bodě 5.4. ZD stanoví podmínky pro zajištění záručního servisu.

Vzhledem k počtu autobusů, které mají být dodány, by podle názoru uchazeče mohlo být efektivní využít servisního zázemí zadavatele a uzavřít smlouvu, která by autorizovala zadavatele k provádění záručních oprav dodaných autobusů za příslušnou úhradu ze strany dodavatele. Návrh příslušné smlouvy by byl součástí nabídky uchazeče.

Uchazeč žádá o dodatečnou informaci, zda zadavatel připouští uchazečem navržené řešení."

ODPOVĚĎ ZADAVATELE:

Ne, zadavatel nepřipouští uchazečem popsané řešení. Uchazečem popsané řešení by vedlo k situaci, kdy by si zadavatel vlastně sám prováděl záruční opravy a za to by od dodavatele dostával určitou úhradu. Takto nastavený model by vlastně znamenal, že by zadavatel v rámci záruky dostal od dodavatele slevu (v podobě úhrady na servis) a servis by si prováděl sám a na svou odpovědnost. Tato situace je kvalitativně nesrovnatelná se zadavatelem požadovaným řešením. Pokud by například zadavatel požadoval provést záruční opravu a „záruční servis“ by při opravě pochybil, byl by za škody v důsledku prodlení s řádným provedením záruční opravy finálně odpovědný „záruční servis“, tedy samotný zadavatel. Uchazečem navržené řešení nedává z obchodního hlediska smysl a neodpovídá požadavku zadavatele. Takové řešení zadavatel nepovažuje za vhodné i s ohledem na to, že předmětem hodnocení veřejné zakázky je i záruční lhůta.

Uchazečem popsanému řešení se však zadavatel nebrání v případě pozáručního servisu. Vzhledem k uvedenému zadavatel rozhodl o doplnění zadávacích podmínek veřejné zakázky spočívající v tom, že za text článku 5.5 zadávací dokumentace se vkládá následující článek 5.6 zadávací dokumentace:

„5.6 Požadavek na proškolení zadavatele na provádění pozáručního servisu

Uchazeč naplní tuto obchodní podmínku zapracováním dále požadovaných údajů do návrhu kupní smlouvy:

Uchazeč nejpozději 3 měsíce před uplynutím záruční lhůty u autobusu dodaného dle kupní smlouvy, u kterého jako u prvního budou zbývat 3 měsíce dokonce záruční lhůty, bude povinen provést řádné proškolení zaměstnanců zadavatele na pozáruční servis takového autobusu, a to tak, aby zadavatel získal status autorizovaného pozáručního servisu. Uchazeč bude povinen průběžně

aktualizovat proškolení zaměstnanců zadavatele na pozáruční servis autobusů a to tak, aby zadavatel byl schopen provádět pozáruční servis všech modifikací či vývojových variant autobusů dodaných dle kupní smlouvy, a to vždy nejpozději od okamžiku, kdy u takových modifikací či vývojových variant autobusů uplyne záruční lhůta."

ZMĚNY ZADÁVACÍCH PODMÍNEK

1. Zadavatel z důvodu, že s ohledem na nutnost řádného prověření dotazů uchazeče, které byly technické povahy, nestihl, poskytnout dodatečné informace ve lhůtě stanovené zákonem o veřejných zakázkách a dále z důvodu, že v návaznosti na dotazy uchazeče provedl úpravy zadávacích podmínek, rozhodl o následujícím prodloužení lhůty pro podání nabídek:

Lhůta pro podání nabídek se prodlužuje do 26.června2013 do 13:30 hodin.

2. Zadavatel z důvodu změny lhůty pro podání nabídek rozhodl o následující změně času otevírání nabídek:

Otevírání obálek s nabídkami se uskuteční dne 26.června2013 ve 14:00 hodin.

3. Zadavatel dále z praktických důvodů rozhodl o změně místa pro podání nabídek, a to tak, že první dva odstavce části 9 zadávací dokumentace se nahrazují následujícím textem:

„Nabídky je možno podávat osobně v pracovní dny od 8 do 16 hodin (poslední den tj. 26. června 2013 jen do 13:30 hodin) do podatelny zadavatele na adrese: Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s., Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III.

Uchazeči mohou podat nabídku rovněž doporučeně poštou na adresu zadavatele: Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s., Mrštíkova 3, 461 71 Liberec III, a to tak, aby byly do konce lhůty pro podání nabídek doručeny. Zadavatel doporučuje uchazečům upřednostnit osobní podání nabídky a dokladů k prokázání splnění kvalifikace.“

4. Zadavatel se dále rozhodl, že pro dané zadávací řízení nebude dále využívat služeb zástupce zadavatele a v návaznosti na toto rozhodnutí rozhodl o následujících úpravách zadávací dokumentace:

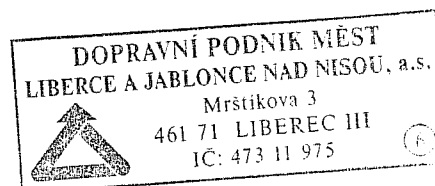
Článek 1.3 zadávací dokumentace se nahrazuje (včetně nadpisu) následujícím textem:

„Kontaktní osoba zadavatele

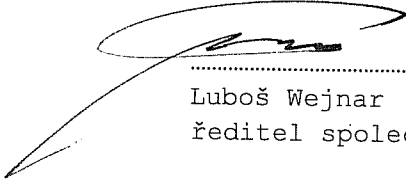
Kontaktní osobou zadavatele pro tuto veřejnou zakázku je Ing. Radek Chobot - projektový a dopravní specialista, tel. 485 344 166, fax. 485 105 426, e-mail: chobot@dpmlj.cz.“

První odstavec části 7 zadávací dokumentace se nahrazuje následujícím textem:

„Dodavatel je oprávněn po zadavateli požadovat písemně dodatečné informace k zadávacím podmínkám. Písemná žádost musí být doručena nejpozději 6 pracovních dnů před uplynutím lhůty pro podání nabídek (§ 49 odstavec 1 zákona), a to na adresu zadavatele k rukám kontaktní osoby zadavatele uvedené v článku 1.3 zadávací dokumentace (Kontaktní osobou zadavatele pro tuto veřejnou zakázku je Ing. Radek Chobot - projektový a dopravní specialista, tel. 485 344 166, fax. 485 105 426, e-mail: chobot@dpmlj.cz).“



V Liberci dne 4. dubna 2013.


.....
Luboš Wejnar
ředitel společnosti