

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 15

Dátum podania: 01.09.2021 15:23:27

Zverejnené: 06.09.2021 21:35:46

Vážení páni,

Môžete nám, prosím, poskytnúť ďalšie podrobnosti týkajúce sa ods. 18.4. SÚŤAŽNÉ PODKLADY:

„Banková záruka sa predkladá v originálnom vyhotovení. V prípade, ak banka umožní vydanie a akceptáciu bankovej záruky v elektronickej podobe a aj v prípade dokumentu v elektronickej formáte vydaného pomocou zaručenej konverzie, tak obstarávateľská organizácia akceptuje aj takto vydanú bankovú záruku. Originál dokumentu v elektronickej návrh predkladá uchádzač spolu s ponukou.“

Otázka znie nasledovne:

Prijme obstarávajúci subjekt bankovú záruku zaslanú prostredníctvom systému SWIFT pred uplynutím lehoty na predloženie ponuky? Je pri odosielaní spoločnosťou SWIFT potrebné poskytnúť bankovú záruku v papierovej forme (originál alebo sken)?

Ďakujem !

ODPOVEĎ:

Spôsob a podmienky zloženia zábezpeky upravujú súťažné podklady v bode 18.4. Zábezpeku je možné zložiť formou vloženia finančných prostriedkov na účet obstarávateľskej organizácie alebo formou bankovej resp. poisťovnej záruky, a to najneskôr do lehoty na predkladanie ponúk. Obstarávateľská organizácia prijme tiež bankovú alebo poisťovnú záruku opatrenú kvalifikovaným elektronickým podpisom, ktorú uchádzač predloží elektronickou formou.

Poradové číslo: 14

Dátum podania: 31.08.2021 07:51:04

Zverejnené: 02.09.2021 21:02:09

Vážení páni,

Je možné predĺžiť lehotu na predkladanie ponúk, pretože za okolností COVID-19 a niektorých nedorozumení v súvislosti s bezpečnosťou tendra potrebuje viac času na vydanie bankovej záruky ?

ODPOVEĎ:

Vzhľadom na skutočnosť, že od vyhlásenia súťaže uplynula doba, ktorá niekoľkonásobne prekračuje zákonom stanovenú lehotu na predkladanie ponúk, obstarávateľská organizácia má za to, že záujemcovia a uchádzači mali dostatok času na prípravu ponuky. Dôvody uvedené vo Vašej žiadosti o predĺženie lehoty na predkladanie ponúk nepredstavujú dostatočné a objektívne dôvody na predĺženie lehoty, práve naopak, šlo by o predĺženie lehoty na základe subjektívnych potrieb len jedného zo záujemcov, čo by mohlo byť vyhodnotené ako neprimerane poskytnutá výhoda. Predĺženie lehoty na základe Vašej žiadosti by tak bolo v rozpore so základnými princípmi verejného obstarávania. Obstarávateľská organizácia predĺžila lehotu na predkladanie ponúk do 13.9.2021 a nepristúpi k ďalšiemu predĺženiu tejto lehoty.

Poradové číslo: 13

Dátum podania: 30.08.2021 15:09:33

Zverejnené: 30.08.2021 19:36:36

Vážení páni,

Mohli by ste prosím vysvetliť odsek 18.1 dokumentu „SÚŤAŽNÉ PODKLADY“, ktorý je nasledujúci:

18.1. Zábezpeka je stanovená vo výške 350 000,- EUR (slovom: päťstotisíc eur).

Áká je konečná suma Zabezpečenia výberového konania: 350 000 alebo 500 000 EUR? Tiež prosím uveďte dobu platnosti tohto Zabezpečenia.

Ďakujem !

ODPOVEĎ:

Jedná sa o chybu v písaní. Správna hodnota výšky zábezpeky je 350.000,- EUR, ako je uvedené aj v Oznámení o vyhlásení VO v bode III.1.6) Požadované zábezpeky a záruky.

Lehota viazanosti ponúk je stanovená 12 mesiacov od uplynutia lehoty na predkladanie ponúk.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 12

Dátum podania: 26.08.2021 11:03:29

Zverejnené: 30.08.2021 11:10:19

Na základe súťažných podkladov VS „Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov“ zverejnenej na webovej stránke TED pod číslom 2021/S 080 -207009 zo dňa 26.04.2021 a vo vestníku verejného obstarávania č. 97/2021 zo dňa 27.04.2021 pod značkou 21768 – MST Vás žiadame o vysvetlenie súťažných podkladov (SP):

Súťažné podklady VS:

V prílohe súťažných podkladov - 2b iccs špecifikácia 1 tbusy 12m v bode 9.3 Technické parametre kamier je uvedené: 9.3.1 typ: IP kamera 9.3.2 konektor: M12 (preferovaný) alebo RJ45

Otázka: ad 9 Dohľadový systém - 9.3 Technické parametre kamier: 9.3.1 typ: IP kamera Nevyhnutným javom pri použití IP kamier a ich zobrazenie na monitore je oneskorenie obrazu. Obzvlášť u cívacej kamery toto oneskorenie môže spôsobiť problém, pretože vodič na monitore vidí obraz kamery oneskorene a v dôsledku toho môže pri cúvaní dôjsť ku kolízii. Preto výrobcovia autobusov pre cívacu kameru preferujú a používajú kameru analógovú, ktorá oneskorenie obrazu nevykazuje. Bude obstarávateľ akceptovať použitie analógovej kamery pre kameru cívacu i pre vonkajšiu ľavú a vonkajšiu pravú kameru, ktorá bude spĺňať požiadavky uvedené v ostatných bodoch vrátane požiadaviek na záznam?

ODPOVEĎ:

Verejný obstarávateľ trvá na svojej požiadavke, nakoľko kamery neslúžia vodičovi na riešenie dopravnej situácie. Navyše vozidlá musia byť vybavené spätnými zrkadlami.

Otázka: ad 9 Dohľadový systém - 9.3 Technické parametre kamier: 9.3.2 konektor: M12 (preferovaný) Alebo RJ45 Predpísaný konektor M12 používa 4 piny. Moderné kamery využívajú väčší počet pinov v konektore. Bude obstarávateľ akceptovať pre kamery a ich pripojenie k záznamovej jednotke použitie iného typu konektora s väčším počtom pinov, podobného prevedení ako konektor M12 a to použitie konektora skrútkovacieho, v priemyselnom prevedení, mechanicky a elektricky odolný, spoločne s káblom certifikovaný pre použitie vo vozidlách osobnej dopravy?

ODPOVEĎ:

Požadujeme konektory M12 (priemyselný ethernet), keďže tieto konektory sa vyrábajú aj v prevedení s vyšším počtom pinov ako 4, a to konkrétne v 6 -pinovom a 8-pinovom prevedení.

Poradové číslo: 11

Dátum podania: 25.06.2021 10:41:38

Zverejnené: 06.07.2021 11:04:48

Dobrý den,

Dotaz/žádost č. 1

Zadavatel v čl. 1.7 technické specifikace – Klimatická odolnost: „Parkovanie trolejbusu sa predpokladá na otvorenom nekrytom priestranstve s rozsahom teplôt vzduchu – 25°C až + 42°C a relatívnej vlhkosti vzduchu do 100 %. Pripravenosť na prevádzku trolejbusu a všetkých jeho zariadení, vrátane riadiaceho, informačného a komunikačného systému z vypnutého stavu musí byť dosiahnutá najneskôr do 10 minút.“

Vzhľadom k možnosti, funkčnosti, veľkosti a optimálnemu nastavení parametrov batérií trolejbusu a ve smyslu výše uvedených požiadaviek žiadame Zadavateľa o ujasnení zda, plánuje pri nočnom venkovnom parkovaní trolejbusu v mínusových teplotách jejich napojení na trakčnú sieť, resp. jiným spôsobom např. kabelem jejich pripojení na zdroj elektrické energie z dôvodu umožnení jejich temperace?

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia neplánuje počas nočného vonkajšieho odstavenia trolejbusov ich napojenie na trolejové vedenie ani iné káblové pripojenie.

Dotaz/žádost č. 2

Zadavatel v čl. 2.5 technické specifikace – Zariadenie pre nezávislú jazdu: „Trolejbus musí byť vybavený trakčnou batériou pre jazdu bez napájania z trolejového vedenia s jazdnými vlastnosťami podľa čl. 1.3.“

Žiadame Zadavateľa o ujasnení zda očakáva rovnaké jazdné vlastnosti v režimu napájania z trakčnej batérie ako predpisuje v článku 1.3. i v situácii, pokiaľ mínusové teploty dosiahnu v požadovanom rozsahu až -25 °C a pritom nebude schopný poskytnúť elektrické pripojenie vozidla počas nočného stání za účelom vytápění batérie v rámci nášho Dotazu č. 1?

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia požaduje rovnaké jazdné vlastnosti pri celom požadovanom rozsahu teplôt.

Dotaz/žádost č. 3

Zadavatel v čl. 2.5 technické specifikace – Zariadenie pre nezávislú jazdu: „Max. km priebeh mimo trolejového vedenia na 1 jazdu tam a späť (1 kolo) 10 km.“

Zadavatel v rámci referenční linky předpokládá kombinovanou jízdu trolejbusu s určitým nájezdem mimo trakční síť a požaduje celkem max. 10 km dojezd na batériový pohon. Vzhľadom k optimálnemu nastavení parametrov batérií trolejbusu a ve smyslu výše uvedených požiadaviek žiadame Zadavateľa o ujasnení, jaký max. průběh kilometrů mimo trolejové vedení plánuje Zadavatel v jednom kole jízdy mezi

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

pripojením na trolejové vedení príp. jaký požaduje max. dojazd na 1 nabití baterie?

ODPOVEĎ:

Odpoveď na túto otázku sa nachádza v opise predmetu zákazky. Pre dimenzovanie trakčnej batérie je potrebné uvažovať s nasledujúcimi hodnotami dojazdu, podľa toho, ktorá je najmenej priaznivá pre zaťažovanie trakčnej batérie: Podiel trasy vrátane obrátov pod trolejovým vedením 70 % z celkovej dĺžky trasy alebo času jazdy. Podiel trasy vrátane obrátov mimo trolejového vedenia 30 % z celkovej dĺžky trasy alebo času jazdy. Max. km prebeh vozidla mimo trolejového vedenia 75 km/deň. Max. km prebeh mimo trolejového vedenia na 1 jazdu tam a späť (1 kolo) 10 km. Čas jazdy pod trolejovým vedením vrátane státia, na 1 jazdu tam a späť (1 kolo) na referenčnej linke 49 min. Čas jazdy mimo trolejového vedenia vrátane státia, na 1 jazdu tam a späť (1 kolo) na referenčnej linke 21 min.

Dotaz/žádost č. 4

Zadavateľ nikde v technické špecifikaci nekonkretizuje a neuvádí dostupný prúd trakčnej siete. Pro optimální nastavení parametrů baterií trolejbusu žádáme zadavatele o upřesnění, jaký bude dostupný prúd za jízdy a za stání trolejbusu?

ODPOVEĎ:

Dostupný prúd trakčného vedenia je rádovo vyšší ako potreba jedného trolejbusu. Odber prúdu počas stánia trolejbusu spravidla limituje kontaktná vložka zberača z hľadiska jej oteplenia a jeho hodnota je medzi 100 – 150 A. Dostupný prúd trakčného vedenia počas jazdy závisí od miestnych podmienok jednotlivých napájacích úsekov a pohybuje sa rádovo v jednotkách kA. Presné nastavenie odberu trolejbusu z trakčnej siete bude potrebné na mieste dodania, preto požadujeme možnosť nastavenia parametrov servisným softvérom dodávaným k trolejbusom.

Dotaz/žádost č. 5

Zadavateľ v čl. 2.3 technické špecifikace – Pomocné pohony: „Napájanie motora pohonu kompresora, výstupné napätie 3x400 V AC. Tento výstup musí byť zálohovaný z batérie po dobu výpadku trakčného napätia v trvaní najmenej 15 sekúnd.“

Žádáme Zadavatele o ujasnění z jaké baterie, trakční či palubní, je myšleno zálohování pohonu kompresoru při výpadku napájecího napětí? Pokud z baterie palubní (24V), je myšleno zálohování celým výkonem kompresoru do plného tlaku v tlakových nádobách, kde je potřebné energie pro potřeby vozidla na více než 15s?

ODPOVEĎ:

Z kontextu čl. 2.3. vyplýva, že zálohovanie pohonu kompresora bude z batérie palubnej siete 24V. Doba zálohovania chodu kompresora bude max. 15 sekúnd, bez ohľadu na tlak vzduchu v nádobách. Táto funkcia slúži na prekonanie krátkodobých výpadkov trakčného napätia pri jazde počas napájania z trolejovej siete, s cieľom zabezpečiť optimálne pracovné podmienky použitého kompresora a obmedziť škodlivé krátkodobé prerušovanie chodu kompresora.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 10

Dátum podania: 21.06.2021 11:11:49

Zverejnené: 22.06.2021 22:54:35

Dobrý deň,

máme nasledujúcu otázku k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov":

Pôvodný dokument „**Priloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov_12m**“

ktorý bol súčasťou súťažných podmienok zverejnených 27.04.2021,

bol na základe žiadosti o vysvetlenie nahradený dokumentom „**Priloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.**“

V tomto dokumente boli zmenené články 6.2 a 12.4.

Potom, opäť na základe žiadosti o vysvetlenie, bol vydaný dokument „**Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_po ŽoV_04.06.2021**“

V tomto dokumente sa znenie článkov 6.2 a 12.4 vrátilo do pôvodného znenia, teda do podoby pred zmenenou vykonanou na základe ŽoV 11.5.2021.

Žiadame o vysvetlenie, či

(i) táto opätovná zmena článkov 6.2 a 12.4 do pôvodného znenia je zámerná, a tieto články teda majú opäť znení, ktoré bolo vydané 27.04.2021.

(ii) alebo sa jedná o formálnu chybu, a články 6.2 a 12.4 majú mať text uverejnený po ŽoV 11.05.2021

ODPOVEĎ:

Jedná o formálnu chybu, a články 6.2 a 12.4 majú mať text uverejnený po ŽoV 11.05.2021. V tejto súvislosti obstarávateľská organizácia zverejňuje v Profile správne znenie zmluvy a pristupuje k predĺženiu lehoty predkladania ponúk.

Poradové číslo: 9

Dátum podania: 04.06.2021 09:42:09

Zverejnené: 14.06.2021 22:02:41

Dobrý deň,

máme nasledujúce otázky k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov"

1)

Podľa dokumentu „Priloha2_Opis_Technická špecifikácia_Tbusy_12m“

čl. 2.5 (Zariadenie pre nezávislú jazdu) „.....**Trolejbus musí byť vybavený trakčnou batériou pre jazdu bez napájania z trolejového vedenia s rovnakými jazdnými vlastnosťami ako v režime napájania z trolejového vedenia (maximálna rýchlosť, stúpavosť, zrýchlenie)....**“

čl. 1.3 (Jazdné vlastnosti) „**Maximálna rýchlosť servisne nastaviteľná parametrom aspoň 65 km/h Stúpavosť trolejbusu obsadeného na hodnotu O_5 , obmedzené trvanie 5 min. min. 15 % Stúpavosť trolejbusu obsadeného na hodnotu O_5 , bez časového obmedzenia min. 8 %, ustálenou rýchlosťou aspoň 30 km/h. Priemerné zrýchlenie na vodorovnej dráhe v rozsahu 0 – 25 km/h ...1,2 m/s² Maximálne spomalenie prevádzkovej elektrodynamikkej brzdy na vodorovnej dráhe...1,2 m/s²**“

Požadované dynamické vlastnosti kladú značné nároky na dimenzovanie trakčnej batérie. Aby sa tento parameter splnil, bude nutné trakčnú batériu predimenzovať voči obvyklej konfigurácii trakčnej batérie, ktorá by zodpovedala uvedeným referenčným linkám (uvedeným v čl. 2.5 Zariadenie pre nezávislú jazdu). S tým potom súvisí vyššia hmotnosť trolejbusu, vyššia cena takéhoto riešenia a tiež zvýšenie neskorších nákladov na eventúálne výmenu batérie a zvýšené náklady na prevádzku s ohľadom na výkonnejšie chladenie trakčné batérie (napr. použitie klimatizácie alebo vodného chladenia namiesto jednoduchého vzduchom chladeného riešenia).

Ak by trakčná batéria bola primárne dimenzovaná tak, aby umožnila (aj s určitou rezervou) dosiahnuť dojazdy a jazdné režimy definované v článku. 2.5 Technickej špecifikácie, potom Trolejbus pri prevádzke na trakčnej batérii dosiahne minimálne nasledujúcich dynamických parametrov:

Maximálna rýchlosť servisne nastaviteľná parametrom 65 km/h

Stúpavosť trolejbusu obsadeného na hodnotu O_5 , obmedzené trvanie 5 minút...min. 12 %

Stúpavosť trolejbusu obsadeného na hodnotu O_5 , bez časového obmedzenia.. min. 8 %, ustálenou rýchlosťou aspoň 24 km/h.

Priemerné zrýchlenie na vodorovnej dráhe v rozsahu 0 – 20 km/h ...0,96 m/s²

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Maximálne spomalenie prevádzkovej elektrodynamickej brzdy na vodorovnej dráhe...1,2 m/s²

Hore uvedené dynamické parametre trolejbusov je pritom možné považovať za absolútne dostatočné pre mestskú prevádzku.

Žiadame o vyjadrenie, či je možné, aby zadávateľ zväzil túto skutočnosť, a zmenil adekvátne ustanovenia článku 1.3 (Jazdné vlastnosti) v tom zmysle, že budú nove definované dynamické parametre Trolejbusu pre jazdu bez napájania z trolejového vedenia.

ODPOVEĎ:

Upravené články 1.3 a 2.5 v Prílohe 2 SP Opise predmetu zákazky zverejnené v Profile.

2)

Podľa dokumentu „Príloha2_Opis_Technická špecifikácia_Tbusy_12m“

Čl. 3.4 (Brzdový systém) „...**Trolejbus musí byť vybavený prevádzkovou elektrodynamickou brzdou účinnou až do nulovej rýchlosti s možnosťou softvérového nastavenia priebehu brzdenia...**“

S ohľadom na konštrukčný princíp trakčných motorov, nie je technicky možné, aby elektrická brzda bola účinná až do nulovej rýchlosti. V oblasti veľmi nízkej rýchlosti (pod 5 km/h) sa účinnosť elektrickej brzdy výrazne znižuje až prakticky k nulovému účinku. Okrem toho výrobcovia náprav neodporúčajú využívať elektrickú brzdú až do nuly (resp. veľmi blízko nuly) z dôvodu zníženia životnosti hnacej nápravy. Softvérovú reguláciu je možné obmedziť účinok elektrodynamické brzdy pri rýchlostiach pod 5 km/h tak, aby nábeh vzduchové brzdy pre dobrzdení vozidla, riadený systémom EBS, bol plynulý bez trnutia, s priaznivým vplyvom na životnosť stredového zloženia nápravy.

Žiadame o vyjadrenie, či je možné, aby zadávateľ zväzil túto skutočnosť, a zmenil adekvátne ustanovenia článku čl. 3.4 (Brzdový systém) v tom zmysle, že „...**Trolejbus musí byť vybavený prevádzkovou elektrodynamickou brzdou účinnou až do rýchlosti 5 km/h, s možnosťou softvérového nastavenia priebehu brzdenia...**“

ODPOVEĎ:

Áno, pripúšťame aj brzdenie EDB do kvázinulovej rýchlosti, teda do 5 km/h a dobrzdenie automaticky vzduchovou brzdou bez zmeny brzdového účinku. Text článku 3.4 sa upravuje v zmysle navrhnutého: **Trolejbus musí byť vybavený prevádzkovou elektrodynamickou brzdou účinnou až do rýchlosti najviac 5 km/h, s možnosťou softvérového nastavenia priebehu brzdenia...**

3)

Podľa dokumentu „Príloha2_Opis_Technická špecifikácia_Tbusy_12m“

Čl. 1.5 (Obsaditeľnosť trolejbusu)

zadávateľ požaduje, aby v ponuke bola okrem iného uvedená obsaditeľnosť pri 8 stojacích osobách na m², a to podľa metodiky spomínanej v tomto článku. 1.5, to znamená v podstate vynásobenie čísla 8 a plochy na státie a pripočítaní počtu sedadiel.

Zároveň zadávateľ požaduje, že „... **Obsaditeľnosť trolejbusu musí zodpovedať pevnostným parametrom a hmotnostným limitom vrátane povolených hmotnostných nápravových tlakov trolejbusu podľa požadovanej konfigurácie obstarávateľskej organizácie.** ...“

Výše uvedené požiadavky sú do určitej miery v rozpore.

Obsaditeľnosť O₈ môže byť teoreticky vypočítaná podľa metodiky uvedenej v čl. 1.5 a táto teoretická hodnota môže byť uvedená v ponuke.

Ale pri obsadení Trolejbusu počtom cestujúcich, ktorý sa teoreticky vypočíta ako Obsaditeľnosť O₈, dôjde (môže dôjsť) k prekročeniu povoleného legislatívneho zaťaženia náprav, niekedy aj k prekročeniu maximálneho technického zaťaženia náprav.

Je preto celkom obvyklé, že výrobcovia mestských vozidiel (autobusov, trolejbusov, elekrobusev ...) deklarujú maximálnu obsaditeľnosť vozidla, ktoré je (môže byť) nižšia, než teoreticky vypočítaná obsaditeľnosť.

Žiadame o vysvetlenie, či obsaditeľnosť Obsaditeľnosť O₈:

(i) má byť v ponuke skutočne uvedená ako vypočítaná teoretická hodnota, pričom ale pre dodané vozidlo potom môže byť definovaná maximálna obsaditeľnosť nižšia ako obsaditeľnosť Obsaditeľnosť O₈ uvedená v ponuke??

(ii) alebo Obsaditeľnosť O₈, uvedená v ponuke, má už zohľadňovať požiadavky pevnostné parametre a hmotnostné limity vrátane povolených hmotnostných nápravových tlakov trolejbusu, a teda môže byť odlišná od hodnoty teoreticky vypočítanej podľa metodiky uvedenej v čl. 1.5??

ODPOVEĎ:

V ponuke uchádzač uvedie teoretickú obsaditeľnosť O₈ vypočítanú podľa metodiky uvedenej v čl. 1.5 a reálnu obsaditeľnosť konkrétneho ponúkaného trolejbusu, pri ktorej nedôjde k prekročeniu hmotnostných limitov vrátane povolených hmotnostných nápravových tlakov trolejbusu.

4)

Podľa dokumentu „Príloha2_Opis_Technická špecifikácia_Tbusy_12m“

Čl. 2.1.(Zberače) „... **Zberače vrátane zberačových hláv budú priamo zameniteľné za zberače používané obstarávateľskou organizáciou na ostatných trolejbusoch bez akýchkoľvek úprav...**“

Podľa dostupných informácií je momentálne na trolejbusoch, prevádzkovaných zadávateľom, používaných viac typov zberačov, manuálne aj poloaufomatické, a aj v rámci manuálnych zberačov sú používané rôzne typy.

Nie je technicky možné zabezpečiť, že zberače budú bez akýchkoľvek úprav priamo zameniteľné za všetky typy zberačov používaných obstarávateľskou organizáciou na ostatných trolejbusoch.

Z požiadaviek navyše nie je celkom zrejmé, čo presne znamená, že „... **Zberače vrátane zberačových hláv budú priamo zameniteľné za zberače používané obstarávateľskou organizáciou na ostatných trolejbusoch bez akýchkoľvek úprav...**“.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Má zadávateľ na mysli niektoré konkrétne diely?

Prosíme o podrobnejšie vysvetlenie.

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia z dôvodu unifikácie náhradných dielov na vozidlách, ako aj parametrov trakčného trolejového vedenia, požaduje použitie jednotného typu zberačových hláv. V súčasnosti sa v Dopravnom podniku Bratislava, a.s. používajú výhradne laminátové tyče ESKO a zberačové hlavy ESKO 0070.10.

5)

Podľa dokumentu „Príloha2_Opis_Technická špecifikácia_Tbusy_12m“

Čl. 2.1.(Zberače) "... **Manipulácia so zberacou hlavou (údržba, výmena uhlíkového šmyku) musí byť možná z úrovne vozovky vo vzdialenosti najviac 1,5 m od každej bočnej steny trolejbusu vo výške max. 1,5 m od úrovne vozovky...**"

S ohľadom na konštrukčné prevedenie a rozmery súčasných trolejbusov túto požiadavku nemožno reálne splniť.

Žiadame o vyjadrenie, či je možné, aby zadávateľ zväzil túto skutočnosť, a zmenil adekvátne ustanovenia článku čl. 2.1.(Zberače) v tom zmysle, že "...**Manipulácia so zberacou hlavou (údržba, výmena uhlíkového šmyku) musí byť možná z úrovne vozovky vo vzdialenosti najviac 2,4 m od každej bočnej steny trolejbusu vo výške max. 1,5 m od úrovne vozovky ...**".

ODPOVEĎ:

Text článku 2.1. sa upravuje v zmysle navrhnutého: **Manipulácia so zberacou hlavou (údržba, výmena uhlíkového šmyku) musí byť možná z úrovne vozovky vo vzdialenosti najviac 2,5 m od každej bočnej steny trolejbusu vo výške max. 1,5 m od úrovne vozovky.**

POZNÁMKA: Upravená Príloha č. 2 SP Opis predmetu zákazky je zverejnená v Profile obstarávateľskej organizácie. Obstarávateľská organizácia v tejto súvislosti pristupuje k predĺženiu lehoty na predkladanie ponúk.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 8

Dátum podania: 09.06.2021 12:21:39

Zverejnené: 14.06.2021 20:00:01

Dobrý deň,

máme nasledujúcu otázku k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov":

Podľa dokumentu „Príloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.“

v čl. 12 sú stanovené zmluvné pokuty za porušenie rôznych povinností vyplývajúcich zo Zmluvy.

Štandardná prax pri projektoch tohto charakteru je, že výška zmluvných pokút je limitovaná.

Žiadame preto o úpravu Zmluvy v tom zmysle, že zmluvné pokuty sú limitované do výšky 20% celkovej ceny uvedenej v kúpnej zmluve.

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia považuje podmienky stanovené zmluvou za podmienky, ktoré sú potrebné pre nerušené a riadne plnenie predmetu zmluvy. Obstarávateľská organizácia zmluvnými podmienkami vymedzila základné pravidlá a podmienky, podľa ktorých sa bude zákazka realizovať. Stanovené zmluvné podmienky vychádzajú z potrieb Obstarávateľskej organizácie, vrátane kvalitatívnych požiadaviek a z charakteru predmetu zmluvy. Obchodný zákonník aj Občiansky zákonník, ktorými je potrebné riadiť sa pri formulovaní zmluvných podmienok, poskytujú zmluvným stranám zmluvnú voľnosť pri formulovaní zmluvných ustanovení. Rovnako aj Zákon o verejnom obstarávaní umožňuje slobodne stanoviť zmluvné podmienky v súťažných podkladoch. Neakceptovanie obchodných podmienok dodania predmetu zákazky určených obstarávateľskou organizáciou zo strany uchádzača môže byť dôvodom pre jeho vylúčenie, za predpokladu, že obchodné podmienky sú v súlade s príslušnými právnymi predpismi. Stanovením prísnych, ale nediskriminačných zmluvných podmienok nedochádza k porušeniu Zákona o verejnom obstarávaní. Verejní obstarávatelia sú pritom oprávnení stanoviť si aj také zmluvné podmienky, ktoré sú pre nich výhodnejšie ako pre ich dodávateľov, za predpokladu, že zmluvné podmienky rešpektujú princípy verejného obstarávania. Každá zmluvná podmienka totiž môže byť niektorými z potenciálnych uchádzačov vnímaná ako výhodnejšia pre verejného obstarávateľa než pre dodávateľa. Obstarávateľská organizácia nastavila zmluvné podmienky v súlade so základnými princípmi verejného obstarávania. Obstarávateľská organizácia nepristúpi k zmene stanovených zmluvných podmienok.

Na základe uvedeného Obstarávateľská organizácia nepristúpi k požadovanej zmene zmluvy.

Poradové číslo: 7

Dátum podania: 27.05.2021 16:49:33

Zverejnené: 08.06.2021 19:10:12

Dobrý deň,

máme nasledujúce otázky k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov"

1)

Podľa dokumentu „Príloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.“

čl. 7.3 „.....**Záručná doba sa predlžuje o dobu odo dňa uplatnenia väd až po deň ich odstránenia...**“

Považujeme za adekvátne, aby sa v prípade odstraňovania vady záručná doba predlžovala o dobu od odstavenia Trolejbusov z prevádzky až po deň odstránenia vady.

Ak však vada a jej odstraňovanie nespôsobí odstavenie Trolejbusu z prevádzky, nie je podľa nášho názoru dôvod predlžovať záručnú dobu.

Žiadame o vyjadrenie, či je možné, aby zadávateľ zvážil túto skutočnosť, a zmenil adekvátne ustanovenia článku 7.3 Zmluvy v tom zmysle, že ...“ **V prípade ak vada a jej odstraňovanie spôsobí odstavenie Trolejbusu z prevádzky, záručná doba sa predlžuje o dobu odo dňa odstavenia Trolejbusu z prevádzky až po deň odstránenia väd...**“

ODPOVEĎ:

Snahou obstarávateľskej organizácie ako prevádzkovateľa dopravy je udržať trolejbusy v pohotovosti na prevádzku (disponibilita). Návrh uchádzača by zaviedol nejasný pojem „odstavenie z prevádzky“, ktorého okamih začiatku a konca nie je jednoznačne definovateľný. Obstarávateľská organizácia nemôže rozlišovať či trolejbus potrebuje, ale kvôli vade nemôže prevádzkovať (je odstavený) alebo kvôli vade nemôže prevádzkovať, ale ani nepotrebuje (nie je odstavený). Podstatné je, či ho kedykoľvek môže alebo nemôže prevádzkovať bez ohľadu na to či ho v danej chvíli potrebuje. V praxi dochádza k situácii, že vada je spravidla uplatnená až pri odstavení vozidla – teda v okamihu kedy sa vozidlo nedá prevádzkovať.

Zároveň § 430 Obchodného zákonníka ustanovuje, že záručná doba neplynie po dobu, po ktorú kupujúci nemôže užívať tovar pre jeho vady, za ktoré zodpovedá predávajúci.

Obstarávateľská organizácia považuje podmienky stanovené zmluvou za podmienky, ktoré sú potrebné pre nerušené a riadne plnenie predmetu zmluvy. Obstarávateľská organizácia zmluvnými podmienkami vymedzila základné pravidlá a podmienky, podľa ktorých sa bude zákazka realizovať. Stanovené zmluvné podmienky vychádzajú z potrieb Obstarávateľskej organizácie, vrátane kvalitatívnych požiadaviek a z charakteru predmetu zmluvy. Obchodný zákonník aj Občiansky zákonník, ktorými je potrebné riadiť sa pri formulovaní zmluvných podmienok, poskytujú zmluvným stranám zmluvnú voľnosť pri formulovaní zmluvných ustanovení. Rovnako aj Zákon o verejnom obstarávaní umožňuje slobodne stanoviť zmluvné podmienky v súťažných podkladoch. Neakceptovanie obchodných podmienok dodania predmetu zákazky určených obstarávateľskou organizáciou zo strany uchádzača môže byť dôvodom pre jeho vylúčenie, za predpokladu, že obchodné podmienky sú v súlade s príslušnými právnymi predpismi. Stanovením prísnych, ale nediskriminačných zmluvných podmienok nedochádza k porušeniu Zákona o verejnom obstarávaní. Verejní obstarávatelia

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

sú pritom oprávnení stanoviť si aj také zmluvné podmienky, ktoré sú pre nich výhodnejšie ako pre ich dodávateľov, za predpokladu, že zmluvné podmienky rešpektujú princípy verejného obstarávania. Každá zmluvná podmienka totiž môže byť niektorými z potenciálnych uchádzačov vnímaná ako výhodnejšia pre verejného obstarávateľa než pre dodávateľa. Obstarávateľská organizácia nastavila zmluvné podmienky v súlade so základnými princípmi verejného obstarávania. Obstarávateľská organizácia nepristúpi k zmene stanovených zmluvných podmienok.

Na základe uvedeného Obstarávateľská organizácia nepristúpi k požadovanej zmene článku 7 bod 7.3 zmluvy.

2)

Podľa dokumentu „Príloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.“

čl. 7.12 **“Ak sa rovnaká vada vyskytne počas príslušnej záručnej doby minimálne na 3 (troch) dodaných Trolejbusoch, ide o hromadnú vadu a Dodávateľ je v takom prípade povinný navrhnuť technické opatrenie, ktoré zamedzí vzniku ďalších takýchto väd a po odsúhlasení Objednávateľom neodkladne tieto opatrenia vykonať na všetkých Trolejbusoch na svoje náklady. Plynutie záručnej doby pre danú časť, náhradný diel alebo agregát Trolejbusu, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, sa začína od začiatku, dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse jednotlivu a trvá podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy.”**

Požiadavka Objednávateľa, že v prípade hromadnej vady je Dodávateľ povinný navrhnuť technické opatrenie, ktoré zamedzí vzniku ďalších takýchto väd a po odsúhlasení Objednávateľom neodkladne tieto opatrenia vykonať na všetkých Trolejbusoch na svoje náklady, je štandardná.

Ale považujeme za neštandardné to, aby plynutie záručnej doby pre danú časť, náhradný diel alebo agregát Trolejbusu, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, sa začínalo od začiatku, dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse. Týmto sa v podstate popierajú čl. 7.3 a 7.4 Zmluvy, v ktorých sú stanovené záručné lehoty.

Chápeme, že v priebehu záručnej lehoty je povinnosťou Dodávateľa, aby zabezpečil záručné opravy, a že v prípade hromadnej vady je Dodávateľ povinný navrhnuť a realizovať opatrenia na všetkých dodaných Trolejbusoch.

Ale považujeme za neprimerané, aby plynutie záručnej doby pre danú časť, náhradný diel alebo agregát Trolejbusu, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, sa začínalo od začiatku, dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse.

Bolo by adekvátne, aby aj v prípade hromadnej vady bola záručná lehota naďalej počítaná odo dňa overenia technickej spôsobilosti každého Trolejbusu jednotlivu príslušným schvaľovacím orgánom, ako je to stanovené v čl. 7.3 Zmluvy.

Žiadame o vyjadrenie, či je možné, aby zadávateľ zvážil túto skutočnosť, a zmenil adekvátne ustanovenia článku 7.12 Zmluvy v tom zmysle, že bude vypustené ustanovenie o tom, že **“...plynutie záručnej doby pre danú časť, náhradný diel alebo agregát Trolejbusu, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, sa začína od začiatku, dňom prevzatia opravy hromadnej vady...”**

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia zvážila požiadavku uchádzača na zmenu zmluvy v súvislosti odstránením väd počas záručnej doby, pričom pristúpila k zmene počtu trolejbusov na uznanie hromadnej vady na 30 % z celkového počtu zaokrúhlené na celé číslo, k doplneniu definície hromadnej vady o interval výskytu následnej rovnakej vady. Obstarávateľská organizácia zároveň čiastočne mení dĺžku záručnej doby po vykonaní technického opatrenia na všetkých trolejbusoch do dobehnutia zmluvnej záručnej doby podľa článku 7 bod 7.4 zmluvy v prípade, ak zostáva viac ako 36 mesiacov, alebo na 36 mesiacov, ak zostáva menej ako 36 mesiacov.

Na základe uvedených zmien je nové znenie bodov 7.12 a 7.13 v článku 7 zmluvy nasledovné:

7.12 Ak sa rovnaká vada vyskytne počas príslušnej záručnej doby minimálne na 30 % dodaných Trolejbusov (počet sa zaokrúhli na najbližšie celé číslo), pričom medzi každým výskytom rovnakej vady neuplynie viac ako 18 mesiacov, ide o hromadnú vadu a Dodávateľ je v takom prípade povinný navrhnuť technické opatrenie, ktoré zamedzí vzniku ďalších takýchto väd a po odsúhlasení Objednávateľom neodkladne tieto opatrenia vykonať na všetkých Trolejbusoch na svoje náklady. Plynutie záručnej doby pre Trolejbus alebo špeciálne časti podľa tohto článku bodu 7.4 Zmluvy, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, začína dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse jednotlivu a záručná doba trvá 36 mesiacov, pre špeciálne časti záručná doba trvá podľa článku 7 bod 7.4 písm. a), b), c) Zmluvy, najmenej však 36 mesiacov, pre špeciálnu časť podľa článku 7 bod 7.4 písm. d) Zmluvy záručná doba trvá 500 000 km.

7.13 Pokiaľ sa vadný diel Trolejbusu stane nedostupný z dôvodu zastaranosti (obsolescencie) v záručnej dobe podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy, Dodávateľ je povinný namiesto nedostupného dielu na svoje náklady zabezpečiť funkčne plne ekvivalentnú náhradu, vrátane úprav a/alebo dodatočného schválenia Trolejbusu, ak je to potrebné pre jej použitie. Plynutie záručnej doby nového ekvivalentného dielu sa začína od začiatku, dňom odstránenia vady na každom Trolejbuse jednotlivu a trvá podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy. Na vadné diely nedostupné z dôvodu zastaranosti v záručnej dobe sa tiež vzťahuje bod 7.12 tohto článku Zmluvy o hromadnej vade, pokiaľ sa vada vyskytne minimálne na 30 % dodaných Trolejbusov (počet sa zaokrúhli na najbližšie celé číslo).

Poradové číslo: 6

Dátum podania: 26.05.2021 22:26:00

Zverejnené: 08.06.2021 19:10:12

1.V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 3.1 Nástupné dvere je uvedené: Ochrana proti zovretiu prekážky pri zatváraní. Dvere v pohybe sa musia dať zastaviť silou 147 N. **Otázka:** Vysvetľujeme si správne, že požiadavka na zastavenie dverí silou 147 N sa týka pohybu pri zatváraní dverí?

ODPOVEĎ: ÁNO, požiadavka na zastavenie dverí silou 147 N sa týka pohybu pri zatváraní.

2.V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.2. Vnútny signalizačný systém je uvedený: Trolejbus musí byť vybavený

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

komunikačným a signalizačným systémom medzi cestujúcimi a vodičom, prostredníctvom akustickej a optickej signalizácie v priestore pre cestujúcich. Systém musí obsahovať: ... Akustickú signalizáciu straty trolejového napätia. **Otázka:** Vysvetľujeme si správne, že akustická signalizácia straty trolejového napätia je informácia len pre vodiča v rámci jeho priestoru kabíny vodiča?

ODPOVEĎ: ÁNO, akustická signalizácia straty trolejového napätia je určená pre vodiča a preto nie je potrebné ju inštalovať do priestoru pre cestujúcich

3.V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.4 Vykurovanie, vetranie a klimatizácia je uvedené: Plne klimatizovaný trolejbus so samostatnou jednotkou pre kabínu vodiča a samostatnou jednotkou priestoru pre cestujúcich s navzájom nezávislým ovládaním. Tepelný komfort priestoru pre cestujúcich zabezpečuje klimatizačná jednotka s funkciou chladenia, vetrania a vykurovania (s elektrickým ohrevom – nie v režime tepelného čerpadla), alebo len s funkciou chladenia a vetrania, a samostatné vykurovacie jednotky, alebo ich kombinácia, ktorých úlohou je udržanie vnútornej teploty v rozpätí +7 až +25°C v zimnom období a v rozpätí +17 až +30°C v letnom období v závislosti na vonkajšej teplote (pri vonkajšej teplote vzduchu nad +40°C musí byť teplotný rozdiel najmenej 10°C). Regulácia podľa vhodnej ekvitermickej krivky, s možnosťou ručného nastavenia setpointu v rozsahu $\pm 4^{\circ}\text{C}$ s krokom 1°C . **Otázka:** Môže obstarávateľ vysvetliť ako zadefinovať zimné a letné obdobie? Je možné s požadovanými teplotami pracovať v rozsahu celého roka – tzn. udržanie požadovanej vnútornej teploty od +7°C do 30°C bez ohľadu na ročné obdobie? Mohol by obstarávateľ uviesť konkrétne hodnoty výšky teploty vo vozidle v závislosti na výškach teploty vonkajšieho prostredia – napr. vonkajších teplôt od -15°C do +50°C po 5°C? Vysvetľujeme si správne, že požiadavka na reguláciu podľa vhodnej ekvitermickej krivky, s možnosťou ručného nastavenia setpointu v rozsahu $\pm 4^{\circ}\text{C}$ s krokom 1°C znamená možnú servisnú úpravu regulácie nastavením softwaru, bez manuálneho zásahu vodiča?

ODPOVEĎ: Obstarávateľská organizácia na vysvetlenie uvádza, že závislosť medzi vnútornou a vonkajšou teplotou, v opise predmetu zákazky nesprávne uvedená ako ekvitermická krivka sa nahrádza pojmom regulačná krivka. V ďalšom texte sa bude uvádzať len pojem regulačná krivka.

Rozdelenie roka na letné a zimné obdobie sa odvíja od klimatických podmienok a nemožno ho viazať ku konkrétnym dátumom. Neočakávame, že funkcia systému vykurovania, vetrania a klimatizácie bude naviazaná na presný dátum.

ÁNO, potvrdzujeme, že je možné s požadovanými teplotami pracovať v rozsahu celého roka – tzn. udržanie požadovanej vnútornej teploty od +7°C do 30°C bez ohľadu na ročné obdobie. Vhodný príklad regulačnej krivky je uvedený v norme EN 14752-1, obr. A.2 - Prípustný priestor pre stanovenie regulačnej krivky vozidla kategórie B.

ÁNO, požiadavka na reguláciu podľa vhodnej regulačnej krivky s možnosťou ručného nastavenia setpointu znamená možnú servisnú úpravu regulácie nastavením softwaru. Uvedené nastavenie sa vykoná v rámci skúšobnej prevádzky vozidiel a tiež na základe spätnej väzby získanej v pravidelnej prevádzke. Regulácia vodičom sa nepredpokladá.

4.V Zmluve na dodanie trolejbusov je uvedené: 7.3 Dodávateľ preberá záväzok zo záruky za akosť dodaných Trolejbusov, vrátane softwaru na všetkých súčiastkach, ktoré sú riadené mikroprocesorom, pričom dĺžka záručnej doby je 36 (tridsaťšesť) mesiacov. Pre špeciálne časti Trolejbusu sa záručná doba predlžuje podľa tohto článku bod 7.4 Zmluvy. Záručná doba začína plynúť odo dňa overenia technickej spôsobilosti každého Trolejbusu jednotlivo príslušným schvaľovacím orgánom. Záručná doba sa predlžuje o dobu odo dňa uplatnenia väd až po deň ich odstránenia. 7.4 Odlišne od tohto článku bod 7.3 Zmluvy je záručná doba v jednotlivých prípadoch nasledovná: (a) 5 (päť) rokov – na trakčný motor, menič trakčného pohonu a jeho časti, pomocný (statický) menič, konštrukčné a výrobné vady (vzniknuté počas používania Trolejbusu v dôsledku chybných konštrukcie alebo nedodržaním výrobných alebo technologickej dokumentácie), vodotesnosť spojov a súdržnosť lepenia podlahovej krytiny k podkladu; záruka podľa článku 7 bod 7.4 tohto písm. a) Zmluvy sa nevzťahuje na ložiská trakčného motora, na ktoré sa vzťahuje záruka podľa článku 7 bod 7.4 písm. d) Zmluvy; (b) 7 (sedem) rokov – na životnosť trakčnej batérie; (c) 10 (desať) rokov – vlastností povrchovej úpravy karosérie, na účinnok protikorozynej ochrany a odolnosť voči korózii skrine Trolejbusu, lepené spoje okien a vonkajších obkladov skrine, na štruktúrnu pevnosť skrine Trolejbusu; na úžitkové vlastnosti podlahovej krytiny ako protišmykovosť, odolnosť voči poškodeniu, odolnosť voči opotrebeniu a vzhľad; (d) 500 000 (päťstotisíc) km na životnosť ložísk motora. 7.12 Ak sa rovnaká vada vyskytne počas príslušnej záručnej doby minimálne na 3 (troch) dodaných Trolejbusoch, ide o hromadnú vadu a Dodávateľ je v takom prípade povinný navrhnuť technické opatrenie, ktoré zamedzí vzniku ďalších takýchto väd a po odsúhlasení Objednávateľom neodkladne tieto opatrenia vykonať na všetkých Trolejbusoch na svoje náklady. Plynutie záručnej doby pre danú časť, náhradný diel alebo agregát Trolejbusu, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, sa začína od začiatku, dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse jednotlivo a trvá podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy. 7.13 Pokiaľ sa vadný diel Trolejbusu stane nedostupný z dôvodu zastaranosti (obsolescencie) v záručnej dobe podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy, Dodávateľ je povinný namiesto nedostupného dielu na svoje náklady zabezpečiť funkčne plne ekvivalentnú náhradu, vrátane úprav a/alebo dodatočného schválenia Trolejbusu, ak je to potrebné. pre jej použitie. Plynutie záručnej doby nového ekvivalentného dielu sa začína od začiatku, dňom odstránenia vady na každom Trolejbuse jednotlivo a trvá podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy. Na vadné diely nedostupné z dôvodu zastaranosti v záručnej dobe sa tiež vzťahuje bod 7.12 tohto článku Zmluvy o hromadnej vade, pokiaľ sa vada vyskytne na minimálne 3 (troch) dodaných Trolejbusoch. V technickej špecifikácii, časť A. Úvod – všeobecné požiadavky je uvedené: Predpokladaný priemerný ročný kilometrický prebeh jedného trolejbusu je 60 000 km. Maximálny ročný kilometrický prebeh jedného trolejbusu 70 000 km. Predpokladaná maximálna denná doba prevádzky 20 hodín. Životnosť trolejbusu najmenej 15 rokov (180 mesiacov). **Komentár:** Ustanovenie bodu 7.12 a 7.13 je možno interpretovať ako požiadavku na nekonečnú záruku na vybrané diely vymenené v rámci záruky za hromadné chyby. Štandardne je záruka na náhradné diely 12 mesiacov, čo umožňuje pokryť prípadné chyby materiálu v komponentoch. Je potrebné vysvetliť definíciu hromadnej vady, pretože je rozdiel, či ku konkrétnej vade dôjde v približne rovnakom kilometrickom a prípadne i časovom období, alebo či k vadám dôjde v rozpätí viacej ako rok, prípadne viacej ako predpokladaný maximálny ročný kilometrický prebeh jedného trolejbusu 70 000 km. **Otázka:** Môže obstarávateľ presnejšie uviesť a podrobnejšie vysvetliť, ako si máme správne vysvetliť požiadavky na záruku v zmysle celého článku 7. Záručná doba a reklamácie Zmluve na dodanie trolejbusov?

ODPOVEĎ:

Obstarávateľská organizácia zvážila požiadavku uchádzača na zmenu zmluvy v súvislosti odstránením väd počas záručnej doby, pričom pristúpila k zmene počtu trolejbusov na uznanie hromadnej vady na 30 % z celkového počtu zaokrúhlené na celé číslo, k doplneniu definície hromadnej vady o interval výskytu následnej rovnakej vady. Obstarávateľská organizácia zároveň čiastočne mení dĺžku záručnej doby po vykonaní technického opatrenia na všetkých trolejbusoch do dobehnutia zmluvnej záručnej doby podľa článku 7 bod 7.4 zmluvy v prípade, ak zostáva viac ako 36 mesiacov, alebo na 36 mesiacov, ak zostáva menej ako 36 mesiacov.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Na základe uvedených zmien je nové znenie bodov 7.12 a 7.13 v článku 7 zmluvy nasledovné:

7.12 Ak sa rovnaká vada vyskytne počas príslušnej záručnej doby minimálne na 30 % dodaných Trolejbusov (počet sa zaokrúhli na najbližšie celé číslo), pričom medzi každým výskytom rovnakej vady neuplynie viac ako 18 mesiacov, ide o hromadnú vadu a Dodávateľ je v takom prípade povinný navrhnuť technické opatrenie, ktoré zamedzí vzniku ďalších takýchto väd a po odsúhlasení Objednávateľom neodkladne tieto opatrenia vykonať na všetkých Trolejbusoch na svoje náklady. Plynutie záručnej doby pre Trolejbus alebo špeciálne časti podľa tohto článku bodu 7.4 Zmluvy, ktorých sa týka navrhnuté technické opatrenie, začína dňom prevzatia opravy hromadnej vady na každom Trolejbuse jednotlivo a záručná doba trvá 36 mesiacov, pre špeciálne časti záručná doba trvá podľa článku 7 bod 7.4 písm. a), b), c) Zmluvy, najmenej však 36 mesiacov, pre špeciálnu časť podľa článku 7 bod 7.4 písm. d) Zmluvy záručná doba trvá 500 000 km.

7.13 Pokiaľ sa vadný diel Trolejbusu stane nedostupný z dôvodu zastaranosti (obsolescencie) v záručnej dobe podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy, Dodávateľ je povinný namiesto nedostupného dielu na svoje náklady zabezpečiť funkčne plne ekvivalentnú náhradu, vrátane úprav a/alebo dodatočného schválenia Trolejbusu, ak je to potrebné pre jej použitie. Plynutie záručnej doby nového ekvivalentného dielu sa začína od začiatku, dňom odstránenia vady na každom Trolejbuse jednotlivo a trvá podľa tohto článku bod 7.3 alebo 7.4 Zmluvy. Na vadné diely nedostupné z dôvodu zastaranosti v záručnej dobe sa tiež vzťahuje bod 7.12 tohto článku Zmluvy o hromadnej vade, pokiaľ sa vada vyskytne minimálne na 30 % dodaných Trolejbusov (počet sa zaokrúhli na najbližšie celé číslo).

5.V Zmluve na dodanie trolejbusov je uvedené: 7.3 Dodávateľ preberá záväzok zo záruky za akosť dodaných Trolejbusov, vrátane softwaru na všetkých súčiastkach, ktoré sú riadené mikroprocesorom, pričom dĺžka záručnej doby je 36 (tridsaťšesť) mesiacov. Pre špeciálne časti Trolejbusu sa záručná doba predlžuje podľa tohto článku bod 7.4 Zmluvy. Záručná doba začína plynúť odo dňa overenia technickej spôsobilosti každého Trolejbusu jednotlivo príslušným schvaľovacím orgánom. Záručná doba sa predlžuje o dobu odo dňa uplatnenia väd až po deň ich odstránenia. **Komentár:** Vady vozidla môžu byť rôzneho charakteru. V prípade vady, kedy napriek jej uplatneniu vozidlo ostáva pojazdné, je štandardné predlžovať záruku odo dňa odstavenia vozidla z prevádzky až po deň jej odstránenia. **Otázka:** Môže obstarávateľ upraviť zápis o predĺžení záručnej doby v uvedenom prípade?

ODPOVEĎ:

Snahou obstarávateľskej organizácie ako prevádzkovateľa dopravy je udržať trolejbusy v pohotovosti na prevádzku (disponibilita). Návrh uchádzača by zaviedol nejasný pojem „odstavenie z prevádzky“, ktorého okamih začiatku a konca nie je jednoznačne definovateľný. Obstarávateľská organizácia nemôže rozlišovať či trolejbus potrebuje, ale kvôli vade nemôže prevádzkovať (je odstavený) alebo kvôli vade nemôže prevádzkovať, ale ani nepotrebuje (nie je odstavený). Podstatné je, či ho kedykoľvek môže alebo nemôže prevádzkovať bez ohľadu na to či ho v danej chvíli potrebuje. V praxi dochádza k situácii, že vada je spravidla uplatnená až pri odstavení vozidla – teda v okamihu kedy sa vozidlo nedá prevádzkovať.

Zároveň § 430 Obchodného zákonníka ustanovuje, že záručná doba neplynie po dobu, po ktorú kupujúci nemôže užívať tovar pre jeho vady, za ktoré zodpovedá predávajúci. Obstarávateľská organizácia považuje podmienky stanovené zmluvou za podmienky, ktoré sú potrebné pre nerušené a riadne plnenie predmetu zmluvy. Obstarávateľská organizácia zmluvnými podmienkami vymedzila základné pravidlá a podmienky, podľa ktorých sa bude zákazka realizovať. Stanovené zmluvné podmienky vychádzajú z potrieb Obstarávateľskej organizácie, vrátane kvalitatívnych požiadaviek a z charakteru predmetu zmluvy. Obchodný zákonník aj Občiansky zákonník, ktorými je potrebné riadiť sa pri formulovaní zmluvných podmienok, poskytujú zmluvným stranám zmluvnú voľnosť pri formulovaní zmluvných ustanovení. Rovnako aj Zákon o verejnom obstarávaní umožňuje slobodne stanoviť zmluvné podmienky v súťažných podkladoch. Neakceptovanie obchodných podmienok dodania predmetu zákazky určených obstarávateľskou organizáciou zo strany uchádzača môže byť dôvodom pre jeho vylúčenie, za predpokladu, že obchodné podmienky sú v súlade s príslušnými právnymi predpismi. Stanovením prísnych, ale nediskriminačných zmluvných podmienok nedochádza k porušeniu Zákona o verejnom obstarávaní. Verejní obstarávatelia sú pritom oprávnení stanoviť si aj také zmluvné podmienky, ktoré sú pre nich výhodnejšie ako pre ich dodávateľov, za predpokladu, že zmluvné podmienky rešpektujú princípy verejného obstarávania. Každá zmluvná podmienka totiž môže byť niektorými z potenciálnych uchádzačov vnímaná ako výhodnejšia pre verejného obstarávateľa než pre dodávateľa. Obstarávateľská organizácia nastavila zmluvné podmienky v súlade so základnými princípmi verejného obstarávania. Obstarávateľská organizácia nepristúpi k zmene stanovených zmluvných podmienok.

Na základe uvedeného Obstarávateľská organizácia nepristúpi k požadovanej zmene článku 7 bod 7.3 zmluvy.

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 5

Dátum podania: 02.06.2021 09:32:25

Zverejnené: 06.06.2021 22:43:48

Po oboznámení sa s podmienkami účasti na obstarávaní, súvisiacimi s odbornou spôsobilosťou, uvedenými v Prílohe 3 „Podmienky účasti“ chceme upozorniť o požiadavke „Obstarávateľská organizácia požaduje, aby dosiahnutý objem dodávok požadovaného tovaru – t.j. nových nízkopodlažných dvojnápravových sólo trolejbusov dĺžkovej kategórie 12 m, v celkovom súhrne bol minimálne v sume 6 400 000 € bez DPH za predchádzajúcich 5 rokov (60 mesiacov) od vyhlásenia verejného obstarávania v Úradnom vestníku EÚ. Vozidlá musia byť dodané, prevzaté a schválené na prevádzku v ktoromkoľvek členskom štáte EÚ, EHP, vrátane Islandu, Lichtenštajnska, Nórska a Švajčiarska. Uchádzač predloží doklad o schválení trolejbusu na prevádzku s cestujúcimi vystavený v ktoromkoľvek z uvedených štátov“

plniť požiadavky týkajúce sa potvrdenia skúseností s dodávkami trolejbusov do krajín EÚ a v čase predloženia ponúk poskytnúť schválenie typu dopravného prostriedku pre trolejbus vydané na základe skúšok vykonávaných akreditovanými laboratóriami v súlade s normami a špecifikáciami platnými v EÚ, bude môcť len obmedzený počet výrobcov. Zároveň trolejbusy dodávané do krajín mimo EÚ vyrábajú a certifikujú podľa predpisov EHK OSN, rovnako ako trolejbusy dodávané do krajín EÚ. Rozdiel je len v tom, že schváleniu typu vykonávajú certifikačné orgány, ktoré nie sú akreditované v EÚ.

Potvrdenie odbornej spôsobilosti účastníka upravuje §34 zákona o verejnom obstarávaní a obsahuje nasledujúce požiadavky:

1. 1 (a) zoznamom dodávok tovaru alebo poskytnutých služieb za predchádzajúce tri roky od vyhlásenia verejného obstarávania s uvedením cien, lehôt dodania a odberateľov; dokladom je referencia, ak odberateľom bol verejný obstarávateľ alebo obstarávateľ podľa tohto zákona. **Odsek neobsahuje údaj o tom, že dodávky sa musia uskutočňovať výlučne do krajín EÚ.**
2. 2. 1 (m: 2) certifikátmi alebo potvrdeniami s jasne identifikovanými odkazmi na technické špecifikácie alebo technické normy vzťahujúce sa na tovar, vydanými orgánmi kontroly kvality alebo určenými orgánmi s právomocou posudzovať zhodu. **Odsek neobsahuje údaj o tom, že certifikáty musia byť vydané akreditovanými orgánmi v krajinách EÚ.**

Týmito, požiadavky týkajúce sa skúseností s dodávkami trolejbusov do krajín EÚ a poskytovania schválenia typu dopravného prostriedku pre túto techniku sú nadbytočné, pokiaľ ide o požiadavky, ktoré možno na účastníka uložiť v súlade s §34 zákona o verejnom obstarávaní, a výrazne obmedziť verejné obstarávanie. Berúc do úvahy, že v odôvodnení tejto požiadavky zákazník uvádza, že „Cieľom obstarávania je získanie trolejbusov schválených na prevádzku...“ a skúšky a certifikácia dopravného prostriedku s určitými technickými vlastnosťami sa vykonávajú po jeho výrobe, prosíme o vysvetlenie vyššie uvedenej požiadavky v tejto podobe: „Obstarávateľská organizácia vyžaduje, aby sa dosiahol objem dodávok požadovaného tovaru - tj nových nízkopodlažných trojnápravových bezkopodlažných trojnápravových kbových trolejbusov 5 rokov (60 mesiacov). Schválenie typu dopravného prostriedku pre dodávanú techniku musí byť vydané akreditovaným orgánom v EÚ a musí byť poskytnuté pri dodaní prvého kusu zariadenia“.

ODPOVEĎ:

Schvaľovanie trolejbusov ako dráhových vozidiel sa riadi aj podmienkami národných predpisov, v tomto prípade Zákonom č. 513/2009 Z. z. Požiadavka obstarávateľskej organizácie smeruje k zaisteniu zvládnutia schvaľovacieho procesu a dodržanie predpokladaných časových lehôt plnenia predmetu zákazky prostredníctvom uchádzačov, ktorí majú úspešnú skúsenosť s dodaním a schválením typu trolejbusu v krajine EÚ, resp. EHP. Neschválenie typu z dôvodu neschopnosti splniť požiadavky schvaľovacieho orgánu predstavuje pre obstarávateľskú organizáciu riziko s dôsledkom neprefinancovania nákupu z fondov EÚ.

Poradové číslo: 4

Dátum podania: 18.05.2021 19:42:36

Zverejnené: 21.05.2021 22:38:34

Dobrý deň,

máme nasledujúce otázky k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov"

1)

Podľa dokumentu „Príloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.“ čl. 6.1 „.... **Údržbu Trolejbusov v záručnej dobe bude vykonávať Dodávateľ na svoje náklady, až do okamihu úplného zaškolenia zamestnancov Objednávateľa. Náhradné diely predpísané pre údržbu počas záručnej doby dodá Dodávateľ na svoje náklady. Prevádzkové náplne a spotrebný materiál zabezpečí Objednávateľ na svoje náklady....**“

Pritom v čl. 7.3 Zmluvy je stanovená záručná doba 36 mesiacov pre celý trolejbus,

a v čl. 7.4 Zmluvy sú stanovené predĺžené záručné doby pre špeciálne časti Trolejbusu:

(a) 5 (päť) rokov – na trakčný motor, menič trakčného pohonu a jeho časti, pomocný (statický) menič, konštrukčné a výrobné vady (vzniknuté počas používania Trolejbusu v dôsledku chybných konštrukcie alebo nedodržaním výrobných alebo technologickej dokumentácie), vodotesnosť spojov a súdržnosť lepenia podlahovej krytiny k podkladu; záruka podľa článku 7 bod 7.4 tohto písm. a) Zmluvy sa nevzťahuje na ložiská trakčného motora, na ktoré sa vzťahuje záruka podľa článku 7 bod 7.4 písm. d) Zmluvy;

(b) 7 (sedem) rokov – na životnosť trakčnej batérie;

(c) 10 (desať) rokov – vlastnosti povrchovej úpravy karosérie, na účinok protikorozívnej ochrany a odolnosť voči korózii skrine Trolejbusu, lepené

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

spoje okien a vonkajších obkladov skrine, na štrukturálnu pevnosť skrine Trolejbusu; na úžitkové vlastnosti podlahovej krytiny ako protišmykovosť, odolnosť voči poškodeniu, odolnosť voči opotrebeniu a vzhľad;

(d) 500 000 (päťstotisíc) km na životnosť ložísk motora.

Žiadame o vysvetlenie, či Objednávateľ požaduje:

- aby všetky náhradné diely predpísané pre údržbu počas záručnej doby dodával Dodávateľ na svoje náklady iba po dobu 36 mesiacov, vrátanie dielov pre údržbu špeciálnych častí Trolejbusu uvedených v čl. 7.4 Zmluvy
- alebo aby pre údržbu špeciálnych častí Trolejbusu, uvedených v čl. 7.4 Zmluvy, Dodávateľ dodával náhradné diely predpísané pre údržbu na svoje náklady po dobu celých záručných dôb predpísaných v čl. 7.4, body (a) až (d)

2)

Podľa dokumentu „Príloha1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov-12m_final_po ŽoV 11.5.“ čl. 6.1 „.... **Údržbu Trolejbusov v záručnej dobe bude vykonávať Dodávateľ na svoje náklady, až do okamihu úplného zaškolenia zamestnancov Objednávateľa. Náhradné diely predpísané pre údržbu počas záručnej doby dodá Dodávateľ na svoje náklady. Prevádzkové náplne a spotrebný materiál zabezpečí Objednávateľ na svoje náklady....**“

Žiadame o podrobnejšie vysvetlenie čo Objednávateľ považuje za náhradné diely predpísané pre údržbu počas záručnej doby (ktoré dodá Dodávateľ na svoje náklady), a čo za spotrebný materiál (ktorý zabezpečí Objednávateľ na svoje náklady), najmä - ale nielen - u týchto položiek:

Uhlíky či hlavy zberačov elektrického prúdu

Brdzové obloženie

Filtre (pre klimatizáciu, servoriadenie a pod.)

Žiarovky a LED diódy

Stierače

3)

Podľa dokumentu „SP_Tbusy_12m_FIN_10.5.“ čl. 19 má byť súčasťou ponuky aj Návrh Kúpnej zmluvy. Súčasťou Kúpnej zmluvy sú aj prílohy 1 až 7.

Žiadame o vysvetlenie, či správne chápeme, ktoré prílohy Kúpnej zmluvy budú predložené v ponuke, a ktoré nie:

PRÍLOHA 1 - ČASŤ B.2 VEREJNEJ SÚŤAŽE, OPIS PREDMETU ZÁKAZKY = Bude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 2 - PONUKA DODÁVATEĽA AKO UCHÁDZAČA VEREJNEJ SÚŤAŽE (vrátane časového plánu výroby a odovzdania Trolejbusov) = bude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 3 - PREBERACÍ PROTOKOL = nebude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 4 - PLÁN ÚDRŽBY = bude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 5 - POGRAM ZAŠKOLENIA ZAMESTNANCOV OBJEDNÁVATEĽA = bude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 6 - PROTOKOL O UKONČENÍ SKÚŠOBNEJ PREVÁDZKY = nebude súčasťou ponuky

PRÍLOHA 7 - ZOZNAM SUBDODÁVATEĽOV = nebude súčasťou ponuky

Tiež žiadame o vysvetlenie textu „(Prílohy 1 až 7 tvoria obsah CD)“

S pozdravom

Petr Kasenčák

ŠKODA ELECTRIC a.s.

Poradové číslo: 3

Dátum podania: 14.05.2021 11:50:00

Zverejnené: 21.05.2021 18:42:46

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

1.

1. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 2.10 Ovládanie výhybiek je uvedené: „Trolejbus musí umožniť rádiové ovládanie výhybiek používaných na trolejbusovej dráhe obstarávateľskej organizácie. Rádiové ovládanie plne kompatibilné s rádiovým ovládaním používaným na trolejbusovej dráhe obstarávateľskej organizácie. Ovládač rádiového ovládania výhybiek pevne zabudovaný na stanovišti vodiča. Príprava na montáž systému automatického ovládania trolejových výhybiek. Káblková trasa v chráničke od palubného počítača po umiestnenie vysielача na streche v zadnej časti vozidla. Držiak na umiestnenie vysielача.“**Otázka:** Môže obstarávateľ vysvetliť, čo všetko požaduje od uchádzača do vozidla dodať a zabudovať? **Odpoveď:** **Požadujeme dodať a zabudovať kompatibilný ovládač rádiového ovládania so systémom používaním v podmienkach DPB, a.s., napríklad systém od firmy ESKO. V rámci prípravy uložiť prázdnu chráničku pre káblové vedenie od združenej skrine (palubného počítača OBC) po umiestnenie vysielача na streche v zadnej časti vozidla a inštaláciu krabice IP65 pre umiestnenie vysielача. Typ a rozmer krabice bude upresnená s víťazným uchádzačom podľa komponentov vybraného systému.**
2. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 3.7 je uvedené: Veká prednej, zadnej a bočných schrán budú vybavené vekami s plynokvapalinovými vzperami.**Otázka:** Požaduje obstarávateľ plynokvapalinové vzpery aj v prípade, že veko prednej masky nie je pri otváraní dvíhane, ale spúšťané dole? **Odpoveď:** **Veká, ktoré sú spúšťané dole, nepožadujeme vybaviť plynokvapalinovými vzperami.**
3. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 3.7 je uvedené: Predpísané vonkajšie osvetlenie s LED technológiou. Samostatné svietidlá na denné svietenie, závislé od prepínača smeru jazdy – vypnuté v polohe N.**Otázka:** Vysvetľujeme si správne, že samostatné svietidlá na denné svietenie, závislé od prepínača smeru jazdy – vypnuté v polohe N, znamenajú, že i v prípade, kedy bude vozidlo stáť na zastávke s prepínačom smeru jazdy v polohe N nebudú mu smieť svietiť denné svetlá? Bude obstarávateľ akceptovať riešenie denných svetiel, ktoré svietia samostatne, ale sú zabudované v spoločnom svietidle s stretávacími svetlami? **Odpoveď:** **Áno, potvrdzujeme, že v polohe N nebudú svietiť denné svetlá. Pripúšťame aj riešenie denných svetiel, ktoré svietia samostatne, ale sú zabudované v spoločnom svietidle s stretávacími svetlami.**
4. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.1 je uvedené: Sedadlá Sedadlá pre cestujúcich budú v umývateľnom vyhotovení - plastová škrupina s vymeniteľným hladkým koženým alebo koženkovým čalúnením, odolným proti poškodeniu cestujúcimi. **Komentár:** Pre odolnosť čalúnenia sedadiel proti poškodeniu cestujúcimi je potrebné špecifikovať aká bude hrúbka čalúnenia, konkrétne výplň pod hladkým koženým alebo koženkovým čalúnením a zároveň je potrebné špecifikovať či obstarávateľ požaduje pod hladké kožené alebo koženkové čalúnenie vložku z kevlaru, ktorá zabráni okamžitému viditeľnému poškodeniu napr. pri porezaní sedadla ostrým predmetom. **Otázka:** Akú hrúbku čalúnenia požaduje obstarávateľ pod hladké kožené alebo koženkové čalúnenie? Požaduje obstarávateľ pod hladké kožené alebo koženkové čalúnenie vložku z kevlaru, ktorá zabráni okamžitému viditeľnému poškodeniu napr. pri porezaní sedadla ostrým predmetom? **Odpoveď:** **Obstarávateľská organizácia necháva hrúbku čalúnenia, rovnako tak aj spôsob ochrany proti poškodeniu plne na zvážení uchádzača.**
5. Okná Číra ochranná fólia proti poškodeniu skla z vnútornej strany. **Otázka:** Predpokladáme správne, že ochranná fólia sa nemá lepiť do okien výhľadu vodiča – bočného ľavého okna, čelného okna a skiel oboch krídiel predných dverí? **Odpoveď:** **Áno, potvrdzujeme, že ochranná fólia sa nemá lepiť do okien výhľadu vodiča – bočného ľavého okna, čelného okna a skiel oboch krídiel predných dverí.**
6. Osvetlenie Osvetlenie nástupných priestorov závislé od vonkajšieho osvetlenia trolejbusu a otvorenia dverí. **Otázka:** Môže obstarávateľ vysvetliť, čo myslí závislosťou osvetlenia nástupných priestorov od vonkajšieho osvetlenia? **Odpoveď:** **Obstarávateľská organizácia má na mysli, že osvetlenie nástupných priestorov dverí je funkčné pri zapnutom vonkajšom osvetlení, ale pripúšťa aj riešenie s trvalým osvetlením pri otvorených dverách.**
7. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.2 je uvedené: Akustickú a optickú signalizáciu ukončenia nástupu pre cestujúcich vo trolejbusoch aj mimo trolejbusu spojenú s následným automatizovaným zatváraním dverí. **Otázka:** Rozumieme správne, že akustickú a optickú signalizáciu ukončenia nástupu pre cestujúcich mimo trolejbusu postačí realizovať iba vo vozidle, v priestore dverí? **Odpoveď:** **Áno, potvrdzujeme, že akustickú a optickú signalizáciu ukončenia nástupu pre cestujúcich mimo trolejbusu postačí realizovať iba vo vozidle, v priestore dverí.**
8. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.3 je uvedené: Sklá oboch krídiel predných dverí určených na výhľad vpravo číre, vybavené účinným rozmrazovaním (napr. elektrickým vyhrievaním) **Otázka:** Bude obstarávateľ akceptovať pre nezahmlievanie sa skiel predných dverí ekvivalentné riešenie dvojitém zasklením predných dverí bez elektrického vyhrievania? **Odpoveď:** **Áno, obstarávateľská organizácia bude akceptovať pre nezahmlievanie sa skiel predných dverí ekvivalentné riešenie dvojitém zasklením predných dverí bez elektrického vyhrievania.**
9. Text určený pre výbavu vozidiel pre potreby výcviku vodičov: Dva trolejbusy z celkového počtu budú konštrukčne pripravené na dodatočnú montáž vybavenia pre výcvik vodičov. Počas výcviku vodičov sa nepredpokladá preprava cestujúcich. Rozsah úpravy: - miesto pre umiestnenie a upevnenie prídavného sedadla pre inštruktora v blízkosti pracoviska vodiča, - dodanie prídavného sedadla s podstavcom na upevnenie na určenom mieste, - pedál dvojitého ovládania brzdy pre inštruktora (dosah z prídavného sedadla pravou nohou), krytý uzamykateľným krytom, V bode 4.8 Súčasť dodávky je uvedené: 4. S prvým trolejbusom konštrukčne pripraveným pre výcvik vodičov víťazný uchádzač dodá: 1 ks odoberateľné prídavné sedadlo pre inštruktora (čl. 4.3), 1 ks certifikované dvojité ovládanie brzdového pedála (čl. 4.3), 2 ks spätné zrkadlá pre inštruktora s ramenom (čl. 4.3), 2 ks monitorov a držiak (čl. 4.3) **Otázka:** Podľa požiadavky obstarávateľa musí mať inštruktora svoje pracovisko kompletne vybavené. Rozumieme správne, že všetka výbava inštruktora môže byť samostatne montovateľná a demontovateľná do vozidla, napr. v rámci jedného podstavca? **Odpoveď:** **Výbava inštruktora môže byť samostatne montovateľná a demontovateľná do vozidla, napr. v rámci jedného podstavca.**
10. V technickej špecifikácii - opis predmetu zákazky v bode 4.4 je uvedené: Vetranie priestoru pre cestujúcich aj bočnými posuvnými oknami a elektricky výklopnými strešnými oknami v prednej, a ak to umožní konštrukcia strechy, aj v zadnej časti trolejbusu. **Komentár:** Technické vyhotovenie celonízokpodlažného trolejbusu s trakčnými batériami vyžaduje umiestnenie maximálneho počtu prvkov výstroja a výzbroje na strechu vozidla. Vzhľadom na požadovanú výbavu a vlastnosti vozidla, nie je možné na strechu umiestniť ani jedno z požadovaných elektricky výklopných strešných okien. Vetranie vozidla je v plnom rozsahu zabezpečené bočnými výklopnými oknami a samozrejme cestou klimatizácie vozidla. **Otázka:** Môže obstarávateľ prehodnotiť svoje požiadavky na elektricky výklopné strešné okná? **Odpoveď:** **Obstarávateľská organizácia pripúšťa aj ekvivalentné riešenie k výklopnému strešnému oknu, napríklad obojsmernou protidažďovou elektrickou vetracou hlavicom.**
11. V prílohe 2a - Technické podmienky dodania je v článku 12 uvedené: d) kompletnú technickú dokumentáciu podľa skutočného vyhotovenia v 10 sadách v rozsahu: **Otázka:** Jedna sada kompletnej dokumentácie obsahuje stovky strán. Je možné papierovú verziu nahradiť elektronickým médiom – USB, CD, DVD, alebo elektronickým prístupom na portál výrobcu s dostupnou dokumentáciou? **Odpoveď:** **Obstarávateľská organizácia striktné požaduje kompletnú technickú dokumentáciu podľa skutočného vyhotovenia v 10 sadách.**

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

Poradové číslo: 2

Dátum podania: 10.05.2021 09:53:39

Zverejnené: 12.05.2021 19:05:51

Dobrý deň,

máme nasledujúce otázky k zákazke "Trolejbusy pre Bratislavu - nákup 12m trolejbusov"

1)

Podľa dokumentu „Príloha 1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov_12m“ čl. 3.3 „...**Dodávateľ povinný vypracovať časový plán výroby a odovzdania Trolejbusov, ktorý je pre Dodávateľa záväzný a ktorý tvorí súčasť Prílohy 2 Zmluvy**...

Je absolútne neobvyklé a neštandardné, aby pre dodávateľov boli záväzné termíny jednotlivých čiastkových etáp plnenia zákazky, ako napr. „**Prípravné projektové práce, vývoj, Začiatok výroby, Dokončenie karosérie, Dokončenie výroby, skúšky a oživenie Trolejbusu u Dodávateľa, Preprava Trolejbusu, Vykonanie typových skúšok a skúšobnej prevádzky prvého trolejbusu**...

Chápeme, že tento časový plán umožní Objednávateľovi lepší prehľad o celkovom priebehu zákazky. Na druhú stranu, u výrobcov je bežné, že v priebehu realizácie zákazky musí upravovať harmonogram niektorých čiastkových etáp, v závislosti na aktuálnom vývoji. Oneskorenie niektoré etapy realizácie neznamená, že dôjde k oneskoreniu celového plnenia zákazky. Dodávateľ má k dispozícii rad inštrumentov na to, aby dokázal meškanie niektorých čiastkových etáp realizácie vykompenzovať), a splniť tak konečný termín zákazky (bez toho aby došlo k negatívnym vplyvom na kvalitu. Preto považujeme za neadekvátne, aby boli jednotlivé míľniky časového plánu pre Dodávateľa záväzné.

Žiadame preto o vysvetlenie, či je možné považovať časový plán len za orientačný dokument, ktorý nie je pre dodávateľa záväzný, samozrejme okrem konečného odovzdania trolejbusu Objednávateľovi.

2)

Podľa dokumentu „Príloha 1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov_12m.“ čl. 12.4 „**V prípade, ak Dodávateľ poruší akúkoľvek povinnosť, ktorá mu vypláva z článku 3 Zmluvy, Objednávateľ je oprávnený požadovať od Dodávateľa zaplataenie zmluvnej pokuty, a to za každé jednotlivé porušenie vo výške 0,05 % z Odmeny za 1 (jeden) Trolejbus za každý deň omeškania splnenia tejto povinnosti. Zmluvnú pokutu je možné uplatniť jednotlivo ku každému jednému Trolejbusu.**“

V čl. 3 Zmluvy je definovaná celý rad čiastkových povinností / podmienok, ktoré musia byť splnené pre to, aby Trolejbusy bol prevzatý Objednávateľom a tým bol kompletne splnený predmet plnenia zmluvy. Nesplnenie akejkoľvek povinnosti, uvedené v čl. 3 Zmluvy, znamená, že Trolejbus nemôže byť odovzdaný Objednávateľovi, a pokiaľ tým dôjde k oneskoreniu dodávky Trolejbusu oproti termínu, definovanému vo Zmluve, potom Objednávateľ má právo uplatniť penalizáciu podľa čl. 12.1 Zmluvy.

Zároveň však, podľa čl. 12.4 Zmluvy, je možné trestať každé jednotlivé nesplnenie povinností, definovaných v čl. 3 Zmluvy. Pritom sa ani nedá presne určiť, čo možno považovať za jednotlivú povinnosť podľa čl. 3 Zmluvy.

Napríklad čl. 3.4 (a) zmieňuje „...**sadu odporúčaného servisného zariadenia, špeciálneho náradia a montážnych prípravkov vrátane diagnostických prístrojov a softwaru, ktoré sú nevyhnutné pre údržbu Trolejbusu a jeho jednotlivých komponentov**...“ a nie je jasné, či celý obsah čl. 3.4 (a) je jedna zmluvná povinnosť, alebo či je za jednotlivú zmluvnú povinnosť považovaná každá jednotlivá položka, uvedená v čl. 3.4 (a).

Ďalej napr. Čl. 3.4 (b) zmieňuje „...**dokumentáciu a ostatné súčasti Trolejbusu bližšie špecifikované v časti B.2 Verejnej súťaže – Opis predmetu zákazky v Prílohe 1 Zmluvy**...“, a nie je vôbec možné určiť, koľko jednotlivých zmluvných povinností tento článok Zmluvy obsahuje.

Znenie článkov 3 a 12.4 Zmluvy teda môže veľmi ľahko viesť k situácii, že bude konštatované neplnenie napríklad aj niekoľkých desiatok detailných čiastkových zmluvných povinností, a pritom za každé toto jednotlivé neplnenie môže byť uplatnená penalizácia 0,05% z ceny Trolejbusu za 1 deň neplnenia, teda kumulatívne bude uplatnená penalizácia až niekoľko percent z hodnoty Trolejbusu za jeden deň. Toto môže viesť k úplne neprimeranej a neadekvátnej penalizácii.

Pritom navyše neplnenie akejkoľvek povinnosti podľa čl. 3 Zmluvy zároveň znamená nesplnenie dodávky Trolejbusu, čo už je raz penalizované podľa bodu 12.1 Zmluvy.

S ohľadom na vyššie uvedené navrhujeme vypustiť článok 12.4 zo Zmluvy na dodanie trolejbusov.

3)

Podľa dokumentu „Príloha 1_Obchodne podmienky_Zmluva na dodanie trolejbusov_12m“ čl. 6.2 Zmluvy „**Dodávateľ je povinný dodať Objednávateľovi náhradné diely určené na údržbu podľa tohto článku bod 6.1 Zmluvy a/alebo záručnú opravu Trolejbusu najneskôr do 5 (piatich) Pracovných dní odo dňa doručenia objednávky alebo reklamačného protokolu Dodávateľovi**“

Zároveň podľa čl. 7.8 „**Dodávateľ sa zaväzuje, že vybaví reklamáciu Objednávateľa bez zbytočného odkladu, najneskôr však do 30 (tridsiatich) dní po doručení reklamácie Dodávateľovi podľa tohto článku bod 7.7 Zmluvy. Dodávateľ je povinný uzavrieť reklamačný proces o uznaní alebo neuznaní vady do 30 (tridsiatich) dní po doručení písomnej reklamácie Dodávateľovi.**“

A podľa čl. 7.9 „**V prípade, ak Dodávateľ riadne neodstráni reklamované vady v súlade s týmto článkom bod 7.8 Zmluvy, Objednávateľ je**

Vysvetľovanie

Názov zákazky: Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov

Obstarávateľ: Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť

oprávnený vzniknuté vady odstrániť sám, resp. prostredníctvom kvalifikovanej tretej osoby, pričom Dodávateľ je povinný Objednávateľovi nahradiť všetky účelne vynaložené náklady spojené s odstraňovaním týchto väd, a to do 30 (tridsiatich) dní odo dňa doručenia výzvy na úhradu nákladov písomne alebo elektronicky prostredníctvom e-mailu kontaktnej osobe Dodávateľa pre technické veci."

Vybavenie reklamácie je teda v kompetencii Dodávateľa, a až ak dodávateľ neodstráni reklamáciu v stanovenej lehote (30 dní), má Objednávateľ právo odstrániť reklamáciu sám. Právo na objednanie náhradných dielov pre záručnú opravu by preto malo Objednávateľovi vzniknúť až po uplynutí 30 dňovej lehoty na vybavenie reklamácie, a až od tohto momentu by mala plynúť dodacia lehota pre tieto náhradné diely. To však z textácie zmluvy nijako nevyplýva.

Žiadame preto o vysvetlenie, či správne chápeme textáciu Zmluvy na dodávku trolejbusov, že právo na objednanie náhradných dielov pre záručnú opravu Objednávateľovi vzniká po uplynutí 30 dňovej lehoty na vybavenie reklamácie, a od tohto momentu plynie dodacia lehota pre dodávku týchto náhradných dielov.

ODPOVEĎ:

Na podnet vašej žiadosti o vysvetlenie bola upravená a nadväzne na profile obstarávateľskej organizácie zverejnená aktualizovaná Príloha 1 SP Obchodné podmienky. Zároveň bola odoslaným korigendom predĺžená lehota na predkladanie ponúk do dňa 14.6.2021; 09:00.

Úpravy boli vykonané nasledovne:

1/ pripomienku k bodu 3.3 akceptujeme – v rámci časového plánu výroby a odovzdania t-busov bude záväzný len konečný termín dodania, nie čiastočné termíny etáp;

2/ pripomienku k bodu 12.4 akceptujeme čiastočne – sankciu podľa bod 12.4 ponecháme, ale došpecifikujeme ju ku konkrétnym bodom článku 3;

3/ pripomienku k bodu 6.2 akceptujeme – aby nebol tento bod v logickom rozpore s článkom 7 bod 7.8 a 7.9 zmluvy, dodanie ND na údržbu alebo záručnú opravu podľa článku 6 bod 6.2 sa bude viazať na objednávku.

Poradové číslo: 1

Dátum podania: 03.05.2021 21:14:45

Zverejnené: 12.05.2021 12:50:53

Na základe súťažných podkladov VS „Trolejbusy pre Bratislavu – nákup 12m trolejbusov“ zverejnenej na webovej stránke TED pod číslom 2021/S 080 -207009 zo dňa 26.04.2021 a vo vestníku verejného obstarávania č. 97/2021 zo dňa 27.04.2021 pod značkou 21768 – MST Vás žiadame o vysvetlenie súťažných podkladov (SP):

Súťažné podklady VS: V bode 22.1. je stanovená lehota na predkladanie ponúk alebo žiadostí o účasť do 27.05.2021 do 09:00 hod.

Komentár: Text súťažných podkladov je potrebné prekladať do jazyka krajiny výrobcu, technická špecifikácia je značne obsiahla a komplikovaná, obsahuje aj nadštandardné technické riešenia, napr. kombinácia trolejbusu s trakčnými batériami a vybavenie vozidla pre potreby autoškoly, požiadavky na dojazd vozidla mimo trakčnú sieť, ako aj iné, ktoré pre prípravu kvalitnej ponuky vyžadujú podrobnú konštrukčnú a projektovú prípravu. V zmysle súťažnej dokumentácie je nutné vyžiadať a pripraviť referencie, stanoviska bánk, bankové záruky ako aj iné administratívne dokumenty, ktorých získanie komplikuje aj aktuálna epidemiologická situácia spôsobená COVID-19 v jednotlivých štátoch EÚ. Všetky vyššie uvedené skutočnosti potrebujú svoj čas na realizáciu.

Otázka: Je možné, aby obstarávateľ predĺžil termín predkladania ponúk minimálne o tri týždne?

ODPOVEĎ:

Dobrý deň,

v súvislosti s doručenou žiadosťou o vysvetlenie bola odoslaným korigendom predĺžená lehota na predkladanie ponúk do dňa 14.6.2021; 09:00.