

MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
Hlavného mesta SR Bratislavy
dňa 7.2.2013

Informácia

**o prebiehajúcom verejnom obstarávaní na dodávku trolejbusov
pre Dopravný podnik Bratislava**

Predkladateľ:

Milan Ftáčnik, v. r.
primátor

Zodpovedný:

Milan Ftáčnik, v. r.
primátor

Spracovateľ:

Ing. Ľubomír Belfi, v. r.
Generálny riaditeľ DPB

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Informáciu generálneho
riaditeľa DPB

Február 2013

Návrh na uznesenie

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní

A. b e r i e n a v e d o m i e

Informáciu o prebiehajúcom verejnom obstarávaní na dodávku trolejbusov pre Dopravný podnik Bratislava

B. ž i a d a

primátora, aby predložil mestskému zastupiteľstvu informáciu o výsledku verejného obstarávania na dodávku trolejbusov pre Dopravný podnik Bratislava do apríla 2013

Dôvodová správa

Poslanecké grémium dňa 30.1.2013 požiadalo primátora, aby predložil na mestské zastupiteľstvo dňa 7.2. 2013 informácia o prebiehajúcom verejnom obstarávaní na dodávku trolejbusov pre Dopravný podnik Bratislava (ďalej len „DPB“) vzhľadom na publikované články na túto tému. Primátor sa ešte v ten istý deň obrátil na generálneho riaditeľa DPB Ing. Belfiho, aby takúto informáciu pre poslancov spracoval. List generálneho riaditeľa zo dňa 1.2.2013 je súčasťou tohto materiálu.

Primátor Bratislavy Milan Ftáčnik dostal dňa 26.11.2012 mail od Ing. Martina Fundáreka, ktorý mu zaslal pripomienky občianskej iniciatívy Za lepšiu dopravu k súťaži na dodávku vozidiel pre DPB, ktoré podľa členov iniciatívy môžu viesť k zmareniu súťaže. Primátor následne prerokoval tieto pripomienky s generálnym riaditeľom DPB, ktorý ho ubezpečil, že nikto z uchádzačov, ktorí si prevzali podklady k súťaži nenamietal voči súťažným podmienkam. Nestalo sa tak ani do zákonom stanovenej lehoty, takže od možných uchádzačov nebol žiadny signál, že podmienky súťaže považujú za diskriminačné. Vzhľadom na termíny uskutočnenia verejného obstarávania a následnej dodávky trolejbusov generálny riaditeľ DPB neodporúčal otvárať súťažné podmienky. Vychádzal aj z faktu, že boli odsúhlasené na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, poradcom európskej komisie JASPERS, ako aj poradenskou firmou KPMG.

Neskôr informoval primátora generálny riaditeľ DPB o tom, že bola podaná námietka zo strany spoločnosti Teknoplast, ktorá nie je výrobcom ani dodávateľom trolejbusov, ktorá namietala, že stanovené súťažné podmienky sú diskriminačné. Námietka bola v zmysle zákona odstúpená zo strany DPB na Úrad pre verejné obstarávanie (ďalej len „UVO“), ktorý doteraz o námietke nerozhodol. Vzhľadom na prebiehajúci proces konania na UVO sa obaja dohodli, že k tejto veci sa nebude DPB ani mesto Bratislava vyjadrovať.

Vzhľadom na medializované informácie o diskriminačných kritériách požiadala generálneho riaditeľa DPB o vysvetlenie k trom najviac medializovaným výhradám, zvýhodnenie 5 dverovej verzie trolejbusu oproti štvordverovej, preferovanie vozidla s hmotnosťou nižšou ako 11t a požiadavku na predloženie potvrdenia o schválení vozidla v krátkom čase. Generálny riaditeľ DPB ku všetkým trom okruhom predložil zdôvodnenie, prečo DPB navrhol súťažné kritériá práve takýmto spôsobom. Do stretnutia s primátorom týchto zdôvodnení neinformoval verejnosť, pretože vychádzal zo striktného výkladu zákona o verejnom obstarávaní, ktorý neumožňuje verejne informovať o predložených ponukách. Primátor požiadala generálneho riaditeľa DPB, aby zvolal tlačovú konferenciu, na ktorej sa vyjadrí k súťažným podmienkam, ktoré sú verejne známe a aby zdôvodnil, prečo boli nastavené práve takto. Tlačová beseda sa následne uskutočnila a všetky podstatné zdôvodnenia, ktoré na nej DPB uviedol, sú obsiahnuté v liste generálneho riaditeľa DPB z 1.2.2013, ktorý je súčasťou tohto materiálu.

Následne sa primátor stretol so zástupcami Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, s ktorými konzultoval alternatívu možného opakovania súťaže. Podľa nich opakovať súťaž z časového hľadiska nie je možné, pretože sa tým ohrozí konečný termín uzavretia dodávky do konca roku 2015, čo je hraničný termín na využitie európskych fondov z programovacieho obdobia 2007-2013. V prípade potreby je pripravené ministerstvo zaujať stanovisko aj oficiálnou cestou. Vzhľadom

na to, že nie je ukončený proces rozhodovania UVO o námietke, ako aj vzhľadom na to, že nie je známy počet uchádzačov, ktorí podali súťažné podklady, sú úvahy o opakovaní súťaže predčasné.



**DOPRAVNÝ PODNIK
BRATISLAVA**

Vážený pán
RNDr. Milan Ftáčnik, CSc.
primátor Hl. m. SR Bratislavy
Primaciálne nám. 1
814 99 Bratislava

Váš list značky / zo dňa

Naša značka
/2013

Vybavuje
Mgr. Martin Garaj

Bratislava
01.02.2013

Vec: Informácia k verejným obstarávaniam na nákup trolejbusov a električiek

Vážený pán primátor,

z dôvodu dezinformácií, ktoré boli publikované v tlačových a elektronických médiách k verejným obstarávaniam na nákup trolejbusov a električiek si Vám dovoľujem zaslať podrobnejšiu informáciu k verejným obstarávaniam v podobe dole uvedeného stanoviska, ktorým Vám chcem uviesť veci na pravú mieru a objasniť prečo Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť (ďalej aj „DPB, a.s.“) musel tak postupovať ako postupoval:

1. Predstavenstvo DPB, a.s. prerokovalo a schválilo vyhlásenie verejných obstarávaní dňa 23. októbra 2012 a Dozorná rada DPB, a.s. prerokovala a schválila vyhlásenie verejných obstarávaní dňa 24. októbra 2012. Súťažné podklady boli prerokované a odsúhlasené aj s KPMG Slovensko spol. s r.o. a Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, pričom s JASPERS prebiehali počas ich prípravy konzultácie.
2. Verejné obstarávania boli vyhlásené 09.11.2012. Súťažné podklady a doplňujúce dokumenty boli dostupné od vyhlásenia verejného obstarávania t.j. od 09.11.2012 komukoľvek na stránke DPB, a.s., kto mal o ne záujem, pričom si ich sťahovali okrem skutočných záujemcov aj novinári, politici a priaznivci (nepriaznivci) MHD.

Súťažné podklady na električky si stiahlo 34 subjektov.

Súťažné podklady na jednosmerné električky 34 subjektov.

Súťažné podklady na trolejbusy si stiahlo 31 subjektov.

Tieto dokumenty boli teda dostupné všetkým záujemcom od 9.11.2012 do lehoty na predkladanie ponúk (t.j. do 07.12.2012 pre trolejbusy resp. 28.12.2012 pre električky), **pričom na DPB, a.s. nebola doručená ani jedna sťažnosť alebo námietka od žiadneho relevantného výrobcu trolejbusov.**

Kritériá výberu úspešného uchádzača ako i podmienky účasti tak boli známe verejnosti od 09.11.2012 pre každý tender.

Pre informáciu Vám uvádzam, že zákon o verejnom obstarávaní umožňuje doplnenie (úpravu) súťažných podkladov najneskôr 6 dní pred uplynutím lehoty na predkladanie ponúk v prípade, žeby taká potreba vznikla, ale DPB, a.s. nikto neinformoval o takejto potrebe.

3. Jediný subjekt, ktorý podal námietky ku všetkým súťažiam bol TEKNOPLAST, s.r.o., Podzámska 36, 940 61 Nové Zámky. Jediný spoločník tejto spoločnosti je Miroslav Kondrlík – manžel JUDr. Zuzany Kondrlíkovej Plhákovéj – bývalej poslankyne NRSR za SDKÚ. Tento subjekt je dodávateľom náhradných dielov v DPB, a.s. od roku 1998. V predmete podnikania nemá oprávnenie na dodávku električiek a ani trolejbusov. Jeho námietky sú čisto obštrukčného charakteru. Domnievame sa, že takto postupuje z toho dôvodu, že po nástupe nového vedenia mu boli zrušené dve nevýhodné zmluvy a tretia rámcová dohoda je nevypovedateľná pod hrozbou uplatnenia si náhrady škody vo výške cca 1,5 mil. Eur.
4. DPB, a.s. eviduje námietky aj od spoločnosti Siemens s.r.o. vo verejných obstarávaniach na električky. DPB, a.s. sa domnieva, že ich námietky sú tiež obštrukčného charakteru, pretože potrebujú dlhší čas na vypracovanie ponuky a v skutočnosti majú záujem podať ponuku.
5. Na tomto mieste je potrebné uviesť, že cieľom projektov, ktoré realizuje DPB, a.s., a ktoré môžu byť financované v rámci Operačného programu Doprava **nie je obnova dopravných prostriedkov, ale modernizácia dopravného systému**. Uvedená skutočnosť vyplýva z Operačného programu Doprava a my ju musíme rešpektovať, ak chceme žiadať finančné prostriedky z OPD. Vo východiskových podkladoch a štúdiách, ktoré DPB, a.s. vypracováva v spolupráci s KPMG Slovensko spol. s r.o. a konzultuje s JASPERS je zadaný jeden s cieľov aj to, že **modernizáciou dopravného systému dôjde k zvýšeniu priemernej rýchlosti dopravných prostriedkov o 5 %**. Uvedené má za následok, že cestujúci sa z miesta A do miesta B premiestnia za kratší čas a DPB, a.s. bude potrebovať menej dopravných prostriedkov, lebo ich obehová rýchlosť v rámci výpravy sa zvýši. K tejto skutočnosti sa DPB, a.s. zaviazalo vo svojej žiadosti o nenávratný finančný príspevok a musí ju brať na zreteľ aj pri obstarávaní dopravných prostriedkov. DPB, a.s. sa domnieva, že tento cieľ je možné dosiahnuť cez nízkopodlažnosť, hmotnosť a počet dverí.
6. Rovnako považujem za dôležité uviesť k verejnému obstarávaniu na nákup trolejbusov, že **trolejbus je autobus s elektrickou výzbrojou**. Takto je trolejbus aj schvaľovaný v rámci homologizácie Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Z tohto dôvodu sa spravidla vždy musí spojiť výrobca elektrickej výzbroje s výrobcom autobusu. Preto napr. výrobca elektrickej výzbroje ŠKODA ELECTRIC vyrobila trolejbusy s karosériou SOLARIS, SOR, IVECO, ARC ... a iný výrobca elektrickej výzbroje CEGELEC vyrobil trolejbus s karosériou SOLARIS, SOR, BOGDAN Pre informáciu uvádzam, že v tomto našom priestore je ešte jeden poľský výrobca elektrickej výzbroje spoločnosť MEDCOM. Nakoniec je potrebné povedať, že verejné obstarávanie bolo

vyhlásené vo vestníku EÚ, tak súťaže sa mohol zúčastniť akýkoľvek výrobca v EÚ, ako i mimo nej.

Podľa našich informácií pre výrobcov autobusových karosérií nie je problém vyrobiť viacdverové vozidlo podľa požiadaviek klienta. V tomto kontexte si je potrebné však uvedomiť, že významnú úlohu v procese účasti týchto subjektov vo verejnom obstarávaní na trolejbusy, majú výrobcovia elektrovýzbroje, ktorí sú na trhu limitujúcim faktorom pre výrobcov autobusových karosérií.

7. **Nie je pravdou informácia, ktorá odznela v médiách, že v súčasnosti je len jeden výrobca 5 dverovej karosérie.** DPB, a.s. má vedomosť minimálne o týchto výrobcoch 5 dverovej karosérie: MAN, ARC, HESS, SOR.

Nie je tiež pravdou, že len jeden výrobca karosérie má vozidlo ľahšie ako 11 ton resp. 17 ton. Vozidlá ľahšie ako 11 ton resp. 17 ton vyrábajú MAN, ARC, HESS, SOR, MERCEDES.

8. Čo sa týka opodstatnenosti týchto 2 parametrov, vychádzali sme nie len zo svojich vlastných skúseností, ale aj zo **štúdie EBSF** (pozri www.ebsf.eu), ktorú realizovala Európska únia od roku 2008 do roku 2012 v objeme 26 mil. €.

Vlastné skúsenosti z prevádzkovania 100 ks autobusov s 5 dverovou karosériou nám potvrdili skutočnosť, že **skrátene nástupného času má vplyv na zvýšenie priemernej rýchlosti autobusov počas ich prevádzky.** Uvedenú skutočnosť potvrdila aj hore uvedená štúdia EBSF, ktorá porovnávala výhody 5 dverových koncepcií oproti 4 dverovým koncepciám, pričom dospela k týmto záverom: 5 dverová koncepcia skracuje čas vozidla na zastávke, zvyšuje jeho priemernú rýchlosť o 4%, ako aj znižuje potrebu vozidiel o 18% na celkovú výpravu.

Chcem podotknúť, že DPB, a.s. na základe vlastných skúseností, záverov štúdie EBSF, ako aj požiadavky na modernizáciu trolejbusovej dopravy, čo je hlavným predpokladom čerpania prostriedkov z fondov EÚ, definoval vo svojich východiskových podkladoch a štúdiách zvýšenie priemernej rýchlosti o 5%. Z tohto parametra sme vychádzali pri koncipovaní súťažných podkladov na nákup trolejbusov, pričom podľa nás cez viacdverovú koncepciu vozidiel oproti tým, čo máme teraz a nízkopodlažnosť vieme toto zrýchlenie dosiahnuť v našich podmienkach. **V súčasnosti nie je v moci DPB, a.s. a ani v moci hlavného mesta SR Bratislavy, aby sme tento cieľ dosiahli zmenou infraštruktúry v hlavnom meste SR Bratislave.**

Pre spresnenie podotýkam, že váha parametra 5 dverovej karosérie predstavuje 14% z celkovej váhy všetkých kritérií a nie 40 % ako uvádzali médiá.

Parameter hmotnosť má význam z hľadiska maximálnej hmotnosti na nápravu, ktorá je stanovená legislatívou SR. **Čím je vozidlo ľahšie, tým vie výrobca poskytnúť väčšiu kapacitu prepravy, aby zachoval legislatívou maximálny tlak na nápravu.** Uvedená skutočnosť má vplyv na tržby DPB, a.s. Ďalej je fakt, že **ľahšie vozidlo potrebuje me-**

nej trakčnej energie a hmotnosť vozidla má vplyv na opotrebovanie pneumatík ako aj ciest.

Obe kritériá majú vplyv na zníženie potreby vozidiel, čo je pre DPB, a.s. ekonomickým prínosom, keďže šetrí súčasné obstarávacie náklady, ako i budúce prevádzkové náklady počas životnosti vozidiel. Tieto úspory prevyšujú 40% z obstarávacích nákladov, preto váhu technických parametrov vo výške 40% považujeme za opodstatnenú.

9. **Nie je tiež pravdou informácia z médií, že bez potvrdenia o schválení typu vozidla nemohol uchádzač predložiť ponuku na trolejbusy.** V oznámení o vyhlásení verejného obstarávania je uvedené, že toto potvrdenie predloží pri podpise zmluvy len úspešný uchádzač, resp. aspoň vo významných častiach (napr. elektrovýzbroj), pričom obchodné podmienky budúcej zmluvy uvedené v súťažných podkladoch umožňujú, aby celý proces úspešný uchádzač dokončil v plnom rozsahu maximálne **do 13 mesiacov od podpisu zmluvy.** Keď sme predpokladali podpis kontraktu v 6 mesiaci od vyhlásenia verejného obstarávania, celkový čas na homologizáciu novej karosérie predstavuje cca 19 mesiacov, čo je dostatočná doba, aby to nebola prekážka pre účasť vo verejnom obstarávaní. Je teda zrejmé, že okrem existujúcich výrobcov karosérie, mal každý záujemca dostatočný čas na výrobu a schválenie novej 5 dverovej karosérie aj v prípade, žeby ju nemal ešte vyrobenú a schválenú.

Na záver chcem uviesť, že DPB, a.s. pripravil súťažné podklady pre verejné obstarávanie na nákup trolejbusov a električiek vo veľmi krátkom čase (cca 3 mesiace) na základe najnovších poznatkov, vývojových trendov, vlastných skúseností a progresu s perspektívou 15 až 20 ročného prevádzkovania týchto vozidiel.

Na tomto mieste chcem tiež uviesť, že napriek krátkemu času a rýchlemu vypísaniu verejného obstarávania je situácia veľmi kritická. Z dôvodu uplatnenia revízných postupov spoločnosti TEKNOPLAST s.r.o. sme už v omeškaní cca 2 mesiace kvôli prebiehajúcemu konaniu o námietkach na Úrade pre verejné obstarávanie, pričom plán realizácie projektov predpokladá, že zmluvy by mali byť najneskôr podpísané koncom apríla 2013. V prípade nedodržania tohto termínu je pravdepodobné, že dodávky nebudú zrealizované do konca roku 2015, t.j. do ukončenia Operačného programu Doprava.

Napriek týmto skutočnostiam v DPB, a.s. veríme, že projekty budú zrealizované v stanovených termínoch, pričom chceme hlavné mesto SR požiadať o súčinnosť pri ich realizácii.

Vzhľadom na uvedené informácie v tomto stanovisku považujem celý proces verejných obstarávaní za otvorený, transparentný a bez diskriminácie, keďže samotní výrobcovia nespochybnili tieto verejné obstarávania, ale médiá a niektorí jednotlivci bez toho, aby mali akékoľvek relevantné informácie.



Ing. Ľubomír Belfi
predseda predstavenstva a
generálny riaditeľ