



# LESY Slovenskej republiky, štátny podnik

generálne riaditeľstvo

Námestie SNP 8, 975 66 Banská Bystrica

---

Všetkým záujemcom

Váš list číslo / zo dňa	Naše číslo	Vybavuje / linka	Banská Bystrica
15.08.2023	21982/2023/520 3863/2023/520	Ing. Ondříková/264	23.08.2023

## **Vec: Vysvetlenie súťažných podkladov č. 1**

Verejný obstarávateľ LESY Slovenskej republiky, štátny podnik obdržal dňa 15.08.2023 prostredníctvom komunikačného rozhrania systému JOSEPHINE žiadosť o vysvetlenie súťažných podkladov od jedného zo záujemcov v rámci verejnej súťaže na predmet zákazky „**Podvozky na odvoz dreva**“ – vyhlásenej oznámením o vyhlásení verejného obstarávania uverejneným v Úradnom vestníku Európskej únie zo dňa 10.08.2023 pod číslom 2023/S 153-486398 a dňa 11.08.2023 vo Vestníku verejného obstarávania vedeného Úradom pre verejné obstarávanie č. 158/2023 pod značkou 27536 - MST.

Verejný obstarávateľ podáva podľa § 48 zákona č. 343/2015 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „ZVO“) nasledovné vysvetlenie súťažných podkladov:

### **Otázka č.1**

*K bodu*

*č.3 „Motor vznetový preplňovaný s turbodúchadlom, kvapalinou chladený, požadovaný výkon min. 460 k, splňajúci emisnú normu min. EURO 6 vybavený motorovou brzdou o účinnosti min. 350 k.“*

*Uvádzate hodnoty 460k a 350k. Mysleli ste tým 460HP alebo 460 kW (350HP alebo 350kW)?*

### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Verejný obstarávateľ v bode č. 3 uvádza minimálne hodnoty výkonu motora min. 460 k , čo je 460 koní alebo 460 HP (horsepower) a účinnosť motorovej brzdy min. 350 k čo je 350 koní alebo 350 HP (horsepower).

### **Otázka č.2**

*č. 33 – Prečo požadujete Pérovanie všetkých náprav vzduchové, prípadne vzduchovo pružinové?*

### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Verejný obstarávateľ požaduje vzduchové, prípadne vzduchovo pružinové pérovanie na základe dlhoročných skúseností s danou činnosťou a na základe hospodárnosti a ekonomickej efektívnosti.

Spôsobu technického riešenia odpruženia vozidla je podmienené funkčnými, terénnymi a jazdnými vlastnosťami, ktoré verejný obstarávateľ požaduje pre maximálne využitie jazdných terénnych vlastností vozidla pri jazde vozidla po nespevnených lesných cestách pri vykonávaní prvotného odvozu dreva. Pruženie vzduchové alebo vzduchovo pružinové v kombinácii s vhodným terénnym zavesením a uložením náprav zabezpečuje stabilnú polohu vozidla v priečnej osi vozidla aj pri prejazde terénnych nerovností nachádzajúcich sa na nespevnenej lesnej ceste. Použitím vzduchového pruženia na prednej náprave sa v porovnaní s listovými perami znižuje polomer otáčania vozidla čo zlepšuje obratnosť vozidla na úzkych lesných cestách. Výhodou takéhoto pruženia je, že vzduchová pružina má progresívnu charakteristiku, a teda so zmenou tlaku vzduchu sa dráha pružiny prispôbiť zaťaženiu vozidla. Takisto je možné udržiavať konštantnú úroveň svetlej výšky a eliminovať nakláňanie v zákrutách vďaka regulačnej technike.

Vzduchové pruženie je oveľa flexibilnejšie ako parabolické pružiny, resp. torzné tyče, pretože regulačné ventily dopĺňajú tlak do jednotlivých vankúšov tak, aby vozidlo bolo stále vo vyrovnanej polohe, čo podstatne napomáha komfortu jazdy a šetrí nadstavbu vozidla, pretože sa minimalizuje skrúcanie rámu vozidla a jeho nadstavby.

Prejazd vozidla pri takto definovanom odpružení vozidla je plynulý - zvyšuje sa prepravný výkon vozidla a neprenášajú sa nežiaduce vibrácie a rázy do kabíny vodiča, čím je zabezpečená ochrana vodiča a jeho pracovný priestor a umožňuje verejnému obstarávateľovi pred orgánmi štátnej správy v oblasti ochrany zdravia pri práci nezaradiť vodičov takýchto vozidiel do rizikových pracovných podmienok do skupiny 2 pracovného rizika (bez rizika) a nie do skupiny 3 pracovného rizika ako je to u vodičov starších vozidiel prevádzkovaných verejným obstarávateľom čo má jednoznačný ekonomický úsporný efekt pre verejného obstarávateľa pri nepreplácaní príplatkov za rizikovú prácu, potrebných lekárskech prehliadkach pre rizikovú prácu a potrebných rekondičných pobytov.

Vlastnosti vzduchového prípadne vzduchovo pružinového odpruženia vozidla pri cyklickom vibračnom zaťažení náprav respektíve vozidla z ohľadom na dynamické rázy vznikajúce a cyklicky sa opakujúce pri jazde po nespevnených lesných cestách sú definované teóriou cyklického namáhania a dynamického zaťaženia náprav pri jazde v teréne čo má veľký vplyv na možnosť vzniku porúch a následných opráv vozidiel. Pruženie vzduchovými vakmi má pre užívateľa v porovnaní s listovými perami bezúdržbovú prevádzku a vzduchový vak má neporovnateľne vyššiu životnosť ako listové pero. Pri zlomení listového pera dochádza k výrazne vyšším nákladom na opravy a výmeny takéhoto typu pruženia. Náklady na výmenu jedného listového pera sa pohybujú cca okolo 1000 EUR bez DPH čo predstavuje v porovnaní s nákladmi na výmenu jedného vzduchového vaku cca 200 EUR bez DPH až päťnásobne vyššie náklady. Listové pero nie je možné na rozdiel od vzduchového vaku vymeniť priamo v teréne na plne naloženom podvozku. Vozidlo je potrebné odviezť do dielne a pokiaľ sa mení jedno pero na náprave je doporučené vymeniť aj druhé listové pero, z dôvodu jeho opotrebenia a z

dôvodu že ak sa na jednej strane ponechá opotrebené a na druhej strane vymení nové listové pero dochádza k nerovnomernému pruženiu, čo sa negatívne prejavuje pri jazde.

Verejný obstarávateľ požaduje vzduchové, prípadne vzduchovopružinové pérovanie aj z dôvodu, že v bode 35 súťažných podmienok požaduje aby dodané podvozky na odvoz dreva boli vybavené *meraním zaťaženia náprav*. Tieto vážiace systémy určené pre podvozky na vzduchovom perovaní slúžia proti preťaženiu náprav a k maximálnemu vyťaženiu vozidiel. Na základe testovacej prevádzky vážiacich systémov určených na meranie zaťaženia náprav nákladných automobilov dospel verejný obstarávateľ k rozhodnutiu, že vážiace systémy montované na listové pruženie v prevádzke sú nepresné z dôvodu, že listové perá sú náchylné k opotrebovaniu - únava materiálu, čím dochádza k rozladeniu kalibrácie a tým k veľkým nepresnostiam pri vážení a zvýšeným finančným nákladom spojeným s častejšou kalibráciou a prestojom vozidiel. Nepresnosťami pri vážení môže dôjsť k preťaženiu, respektíve k nevyužívaniu maximálneho vyťaženia vozidiel čo verejnému obstarávateľovi môže zvýšiť finančné náklady. Pri preťažení čo i len jednej nápravy na vozidle hrozí zo strany kontrolných orgánov sankcia, ktorá sa pohybuje od 1500 do 2000 EUR.

Podvozky s plným vzduchovým odpružením ponúka na trhu viacero výrobcov v opsiách výbavy vozidla za príplatok na vyžiadanie.

[https://www.truck.man.eu/man/media/sk/content\\_medien/doc/business\\_website\\_truck\\_master\\_1/einsatzgebiete/sprachabhaengig/man-truck-tg-forestry.pdf](https://www.truck.man.eu/man/media/sk/content_medien/doc/business_website_truck_master_1/einsatzgebiete/sprachabhaengig/man-truck-tg-forestry.pdf)

Verejný obstarávateľ disponuje informáciou, že aj výrobca vozidiel MERCEDES-BENZ ponúka, resp. ponúkal za príplatok ako opciu pruženie prednej nápravy vzduchovými vankúšmi a pruženie zadnej nápravy vzduchovými vankúšmi vrátane stabilizátoru prednej a stabilizátoru zadnej nápravy, preto považuje túto požiadavku za technicky možnú a legitímnu.

Na výhody vzduchového odpruženia poukazujú aj výrobcovia vozidiel ako napr. VOLVO príp. MERCEDES-BENZ:

[https://www.mercedes-benz-trucks.com/en\\_GB/models/atego-construction/versatility/driving-comfort-body-mounting-ability.html](https://www.mercedes-benz-trucks.com/en_GB/models/atego-construction/versatility/driving-comfort-body-mounting-ability.html)

<https://www.volvotrucks.com/en-lb/trucks/volvo-fh/features/air-suspension-gras-g2.html>

### **Otázka č.3**

**č. 37 – Požadovaný rázvor : 3700-3900mm. Formulácia je nejednoznačná, požadujete od 3700 do 3900 alebo len 3700 alebo 3900 mm**

### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

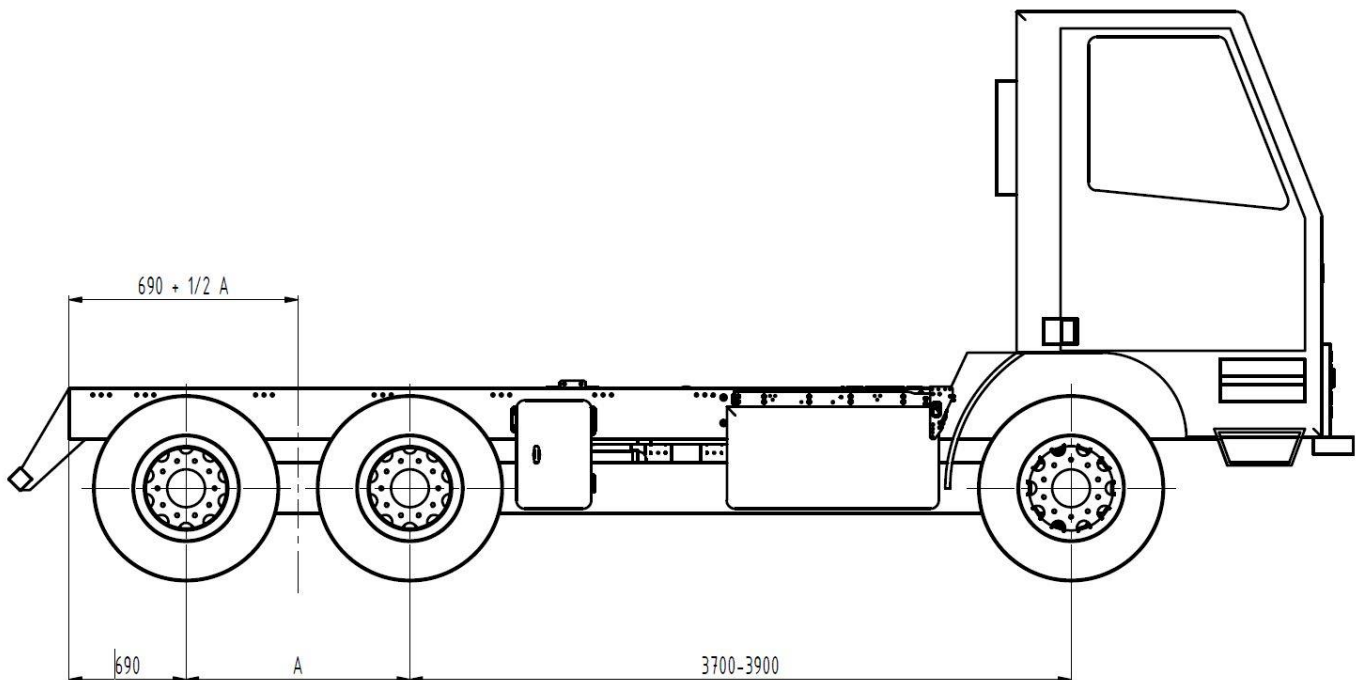
Verejný obstarávateľ požaduje dodať podvozky na odvoz dreva s požadovaným rázvorom od 3700 mm do 3900 mm.

#### Otázka č.4

č. 38- Zadný previs krátky, určený na dostavbu vozidla na odvoz dreva v prevedení nosič výmenných nadstavieb - karosérie BA oplenová na dlhé drevo, teda 1350 mm od stredu medzi nápravami (resp. 690 mm od osi zadnej dvojmontáže) **Formulácia nie je jednoznačná, pretože neuvádza stred ktorých náprav máte na mysli ako aj termín „od osi zadnej dvojmontáže“ je nejednoznačný.**

#### Odpoveď verejného obstarávateľa:

Pre vysvetlenie dopĺňa verejný obstarávateľ k tomuto bodu výkres so zakótovanými rozmermi a určenou osou zadnej dvojmontáže.



#### Otázka č.5

č. 70- Súčasťou dodávky každého podvozku bude Osvedčenie o evidencii vozidla vrátane zapísania všetkých dodávaných nadstavieb (HR). **Nadstavby nemôžu byť zapísané v osvedčení o evidencii nakoľko si ich budete montovať sami.**

#### Odpoveď verejného obstarávateľa:

Jedná sa o prepisovú chybu správne má byť v súťažných podkladoch uvedené:

*Súčasťou dodávky každého podvozku bude: Osvedčenie o evidencii vozidla*

## **Otázka č.6**

***K vyhodnocovaniu ponúk:***

### ***bod f) - „Systém samostatne výkyvných polonáprav“***

*Je potrebné uviesť či ponúkaný typ podvozkov na odvoz dreva je vybavený systémom samostatne výkyvných polonáprav.*

*(Áno - Nie)*

*Bodové hodnotenie sa vypočíta podľa nasledovného vzorca:*

*Áno - 10 bodov*

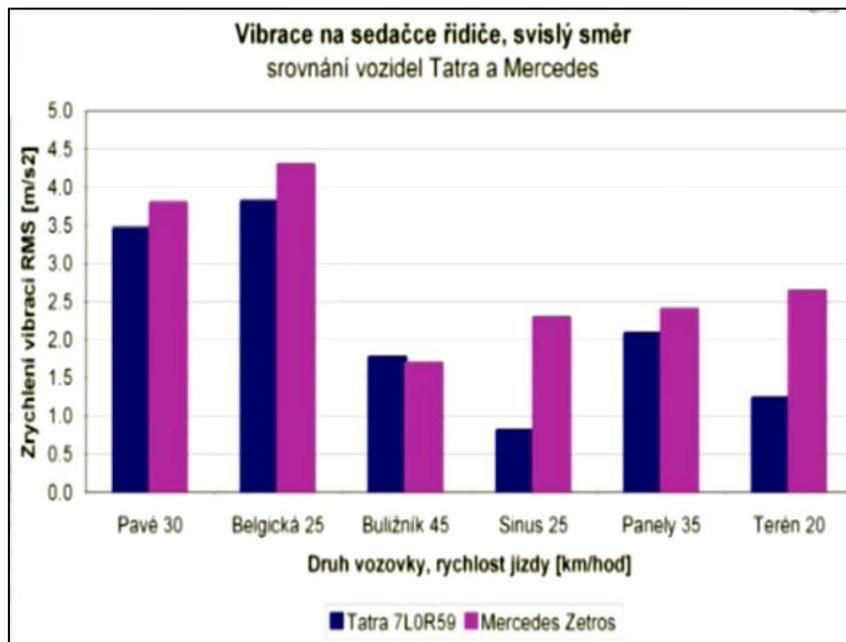
*Nie - 0 bodov*

***Nakoľko systém samostatne výkyvných polonáprav v zmysle platnej legislatívy na Slovensku má len podvozok TATRA, bodové hodnotenie 10 bodov je diskriminujúce pre ostatných výrobcov podvozkov a mal by byť tento hodnotiaci prvok zo súťažných podkladov vyňatý.***

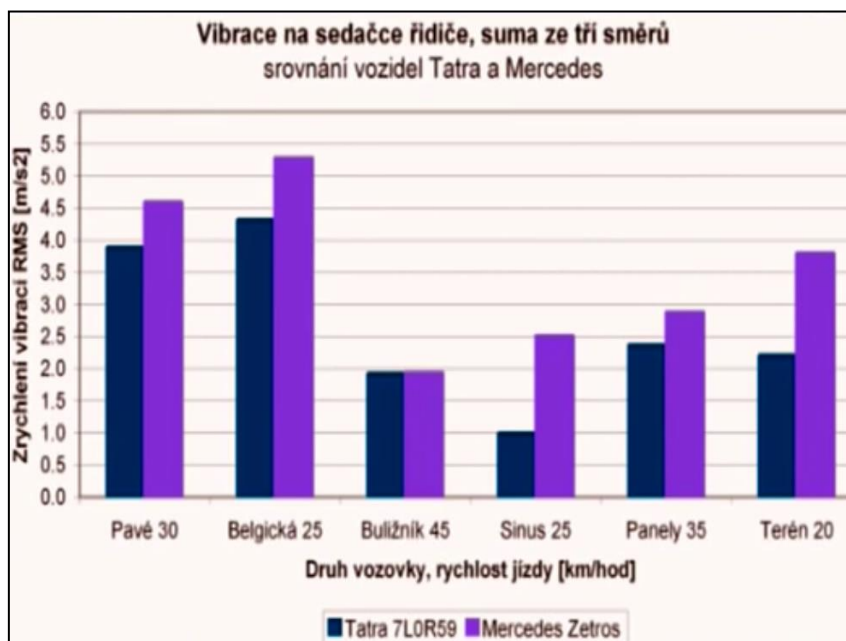
### **Odpoveď verejného obstarávateľa:**

Verejný obstarávateľ nepovažuje stanovené kritérium na vyhodnotenie ponúk „Systém samostatne výkyvných polonáprav“ za diskriminačné. Verejný obstarávateľ požaduje tento systém na základe dlhoročných skúseností s danou činnosťou z dôvodu hospodárnosti a ekonomickej efektívnosti. Prejazd vozidla ktoré má systém samostatne výkyvných polonáprav je v podmienkach prvotného odvozu dreva plynulý a zvyšuje sa prepravný výkon vozidla, čím sa dosahuje pri odvoze dreva jeho vyššia efektívnosť v porovnaní s vozidlom, ktoré takýto systém nemá. Samostatne výkyvné polonápravy napomáhajú, aby vozidlo bolo stále vo vyrovnanej polohe, čo podstatne napomáha komfortu jazdy a šetrí nadstavbu vozidla, pretože sa minimalizuje skrúcanie rámu vozidla a jeho nadstavby.

Ministerstvo vnútra ČR, Generálne riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Českej republiky a Inštitút ochrany obyvateľstva robil porovnávací test vibrácií na sedadle vodiča medzi vozidlami Tatra (so systémom samostatne výkyvných polonáprav) a Mercedes (bez systému samostatne výkyvných polonáprav). V teste sa porovnávali vibrácie na sedadle vodiča v jednom zvislom smere a celkové vibrácie z troch smerov. Výsledky testu sú uvedené v nasledovných grafoch:



Obr. 1



Obr. 2

Z uvedeného testu a priložených grafů vyplývá, že při rovnaké rychlosti 20 km/h v teréne porovnatelném s terénem, na kterom veřejný obstarávateľ vykonáva odvoz drevnej hmoty sú vibrácie na sedadle vodiča v jednom zvislom smere vo vozidle Mercedes cca o 100 % vyššie ako vo vozidle Tatra (Obr. 1) a celkové vibrácie na sedadle vodiča z troch smerov vo vozidle Mercedes cca o 60 % vyššie ako vo vozidle Tatra (Obr. 2). Uvedené informácie sú verejne prístupné na stránke <https://m.youtube.com/watch?v=vtGI1jGpk0w>. Uvedený test potvrdzuje vyjadrenia verejného obstarávateľa, že prejazd vozidla, ktoré má systém samostatne výkyvných

polonáprav je v podmienkach prvotného odvozu dreva plynulý a zvyšuje sa prepravný výkon vozidla, čím sa dosahuje pri odvoze dreva jeho vyššia efektívnosť v porovnaní s vozidlom, ktoré takýto systém nemá.

Verejný obstarávateľ zaradil tento systém medzi kritériá na hodnotenie ponúk a nie medzi minimálne technické požiadavky na predmet obstarávania s tým aby nediskriminoval uchádzačov, ktorí takýto systém neposkytujú a umožnil im aj napriek tejto skutočnosti účasť v tejto verejnej súťaži a súčasne nediskriminoval iné riešenia.

Je potrebné uviesť, že definovanie predmetu zákazky, ako aj podmienok jeho dodania, je v kompetencii verejného obstarávateľa, pričom je potrebné vychádzať z ustanovenia § 42 zákona o verejnom obstarávaní. Pri definovaní a špecifikovaní predmetu zákazky verejný obstarávateľ vymedzuje predmet zákazky na základe jeho podrobného opisu s uvedením technických špecifikácií. Z uvedeného vyplýva, že verejný obstarávateľ vymedzí predmet zákazky tak, aby spĺňal ním určený účel.

Cieľom verejného obstarávateľa pri stanovovaní technických parametrov a kritérií bolo dosiahnutie čo najväčšej hospodárnosti a ekonomickej efektívnosti obstarávaného tovaru. Z tohto dôvodu určil verejný obstarávateľ tieto podmienky na základe dlhoročných skúseností s odvozom dreva vo svojich podmienkach. Cieľom stanovených podmienok nie je dosiahnuť len ekonomickú efektívnosť prvotného nákupu, ale hlavne ekonomickú efektívnosť a hospodárnosť celej prevádzky počas celej životnosti predmetu zákazky. Verejný obstarávateľ v minulosti prevádzkoval aj vozidlá bez systému samostatne výkyvných polonáprav a životnosť takýchto vozidiel v podmienkach verejného obstarávateľa vzhľadom ku náročným terénnym podmienkam bola len 8 až 10 rokov, čo v porovnaní s vozidlami so systémom samostatne výkyvných polonáprav predstavuje len polovičnú životnosť. Verejný obstarávateľ stanovil kritérium „systém samostatne výkyvných polonáprav“ a pridelil mu patričnú váhu tak, aby umožnil účasť v súťaži aj uchádzačom, ktorí neposkytujú takýto systém, aby rozšíril potenciálny okruh záujemcov, ale zavedením príslušnej váhy k danému kritériu sleduje verejný obstarávateľ hospodárnosť a bezpečnosť prevádzky týchto vozidiel vzhľadom k investičnému nákladu.

Na základe uvedeného odôvodnenia verejný obstarávateľ trvá na zadaných kritériách hodnotenia.

S pozdravom

Ing. Ján Marhefka  
generálny riaditeľ