

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1 ZE DNE 21. 3. 2023

Zadavatel **Dopravní podnik Ostrava a.s.**
Sídlem: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
IČO: 619 74 757
(„Zadavatel“)

Zástupce Zadavatele: **HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář**
Sídlem: Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
IČO: 264 54 807

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„**Dodávka a servis až 25 ks velkokapacitních tramvají**“, ev. č. VVZ: Z2023-009888 („**Veřejná zakázka**“).

Zadavatel v souladu s ustanovením § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („**ZZVZ**“), poskytuje na žádost dodavatele následující vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 1 ze dne 16. 3. 2023

Dotaz č. 1

„*It is stated in the Purchase Contract that there is no advance payment, please kindly confirm.*“

Volný překlad Zadavatele:

V kupní smlouvě je napsáno, že Zadavatel nebude poskytovat žádné platby předem. Zdvorně žádáme o potvrzení.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel s odkazem na článek 17 písm. b) zadávací dokumentace uvádí, že oficiálním jazykem pro veškerou komunikaci týkající se záležitostí souvisejících s tímto zadávacím řízením je **český jazyk**, alternativně zadavatel připouští, aby dodavatel komunikoval také ve **slovenštině**.

I přestože byl dotaz položen v **angličtině**, Zadavatel s ohledem na zásadu transparentnosti poskytuje níže uvedenou odpověď na tento i veškeré další dotazy tazatele psané v angličtině. Zadavatel však **důrazně upozorňuje, že oficiálním jazykem zadávacího řízení je český jazyk** a alternativně slovenský jazyk. Je odpovědností tazatele, aby pro své účely zajistil překlady veškeré potřebné dokumentace a nadále komunikoval se Zadavatel v jazyce zadávacího řízení.

Závěrem zadavatel připomíná, že nabídka v zadávacím řízení musí být zpracována v českém nebo slovenském jazyce. Pro cizojazyčné doklady předložené v nabídce se použijí pravidla stanovená v § 45 odst. 3 ZZVZ.

K samotnému dotazu Zadavatel uvádí, že v souladu s článkem 7.1 Kupní smlouvy Zadavatel neposkytuje žádné zálohy. Podrobnosti k platebním podmínkám stanoví především článek 7 Kupní smlouvy.

The Contracting Authority answers:

With reference to Article 17(b) of the tender documentation, the Contracting Authority states that the official language for all communication regarding matters related to this procurement procedure is **Czech**, alternatively the Contracting Authority allows the supplier to communicate in **Slovak**.

Although the question was asked in **English**, the Contracting Authority, in the interests of transparency, provides the following answer to this and all other questions in English. However, the Contracting Authority **would like to point out that the official language of the tender procedure is Czech** and, alternatively, Slovak. It is the responsibility of the questioner to ensure that all necessary documentation is translated for its purposes and to continue to communicate with the Contracting Authority in the language of the tender procedure.

Finally, the Contracting Authority reminds that the tender must be prepared in Czech or Slovak. For foreign language documents submitted in the tender, the rules set out in Section 45(3) of the ZZVZ shall apply.

As regards the question itself, the Contracting Authority states that in accordance with Article 7.1 of the Purchase Contract, the Contracting Authority does not provide any advance payment. In particular, Article 7 of the Purchase Contract sets out the details of the payment terms.

Dotaz č. 2

„There is no article related to performance bond in the administrative documents, we understand that there is no performance bond, please kindly confirm.“

Volný překlad Zadavatele:

V zadávací dokumentaci není článek týkající se záruky za plnění, tedy rozumíme, že záruka za plnění není požadována. Zdvorně žádáme o potvrzení.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel nepožaduje záruku za plnění pro účely zajištění realizace Kupní či Servisní smlouvy.

Zadavatel nicméně napříč zadávací dokumentací požaduje jiné záruky či zajištění. Zadavatel především požaduje v souladu s článkem 14 zadávací dokumentací složení jistoty (ve smyslu § 41 ZZVZ), či dle obou smluv požaduje platné pojištění pro případ způsobení újmy.

Je odpovědností dodavatele, aby se detailně seznámil s jednotlivými zadávacími podmínkami a v souladu s nimi sestavil svou nabídku do zadávacího řízení.

The Contracting Authority answers:

The Contracting Authority does not require a performance bond for the purpose of securing the performance of the Purchase Contract or Service Contract.

However, the Contracting Authority requires other warranties or securities. In particular, the Contracting Authority requires a security during the tender period in accordance with Article 14 of tender Documents (within the meaning of Section 41 of the ZZV) or requires valid insurance under both contracts.

It is the responsibility of the supplier to familiarise himself in detail with the individual tender conditions and to prepare his tender in accordance with them.

Dotaz č. 3

„It is stated in the Purchase Contract that homologation will be given at vehicle delivery, please kindly confirm“

Volný překlad Zadavatele:

V kupní smlouvě je uvedeno, že homologace bude předána při dodání vozidla, prosím o potvrzení.

Odpověď na dotaz č. 3:

Ano, v souladu s článkem 1.4 Kupní smlouvy bude součástí dodání každého vozu odevzdání technické dokumentace, která zahrnuje dle písm. (a) rovněž schválení dodávaného typu drážního vozidla.

The Contracting Authority answers:

Yes, in accordance with Article 1.4 of the Purchase contract, the delivery of each wagon shall include the submission of technical documentation which includes, in accordance with point (a), the approval of the type of railway vehicle to be delivered.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2 ZE DNE 27. 3. 2023

Žádost č. 2 ze dne 22. 3. 2023

Dotaz č. 1

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.3 zadávací dokumentace uvedl: „Celkový obrat dodavatele musí za tři bezprostředně předcházející uzavřená účetní období dohromady činit alespoň 500.000.000,- Kč bez DPH.“

Dotaz: Dodavatel žádá o vysvětlení požadavku zadavatele na výši obratu za tři bezprostředně předcházející uzavřená účetní období ve výši min. 500.000.000,- Kč bez DPH, tedy o potvrzení, zdali:

a) požadovaných 500.000.000,- Kč bez DPH lze složit ze 3 dílčích obrátů, např. 100.000.000,- Kč za r. 2019, 200.000.000,- Kč za r. 2020 a 200.000.000,- Kč za r. 2021, nebo

b) požadovaný obrát ve výši 500.000.000,- Kč bez DPH musí být jako minimální splněn v každém jednotlivém uzavřeném účetním období, tj. 500.000.000,- Kč za r. 2019, 500.000.000,- Kč za r. 2020 a 500.000.000,- Kč za r. 2021.

Dále se dodavatel dotazuje, zdali požadavek na obrát „bez DPH“ není administrativní chybou v psaní. V jiných veřejných zakázkách jsou požadavky na obrát uváděny běžně bez dovětku „bez DPH“.

Odpověď na dotaz č. 1:

Z textace zadávací dokumentace vyplývá, že Zadavateli postačuje, pokud dodavatel naplní požadavky ekonomické kvalifikace v součtu za poslední tři roky. Požadavku Zadavatele tedy odpovídá příklad a) dle dotazu tazatele.

V reakci na druhou otázku Zadavatel potvrzuje, že se o administrativní chybu v psaní nejedná. Zadavatel považuje za vhodné pro vyloučení pochybnosti v rámci popisu ponechat, že výše požadovaného obrátu má být bez DPH.

Dotaz č. 2

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.4, písm. a) zadávací dokumentace uvedl: „Zadavatel požaduje předložení seznamu významných zakázek, z něhož bude vyplývat, že

(i) dodavatel realizoval významné dodávky v souhrnném celkovém objemu nejméně 15 ks nových nízkopodlažních tramvají.

Požadavky Zadavatele na dodání těchto tramvají mohou být prokázány v rámci vícero samostatných zakázek, tj. několika dodávek pro různé objednatele.

(ii) dodavatel realizoval alespoň jednu významnou zakázku, jejímž předmětem byla komplexní dodávka minimálně 5 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají v rámci jednoho smluvního vztahu s jedním objednatelem.“ Pozn.: velkokapacitnost je ve vztahu k písm. ii) definována poznámkou pod čarou.

Dotaz: Dodavatel žádá o vysvětlení požadavku zadavatele na významné (referenční) dodávky dodavatele, které má dodavatel dokládat za období posledních 5 let, tedy o potvrzení, zdali:

a) požadavek na minimálně 5 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají v rámci jednoho smluvního vztahu s jedním objednatelem dle písm. ii) jde nad rámec požadovaných 15 ks tramvají dle písm. i), tj. zdali zadavatel celkem za písm. i) a písm. ii) požaduje dodávku 20 ks tramvají,

b) požadavek na „velkokapacitní“ tramvaje se vztahuje správně pouze na písm. ii), tj. na 5 ks referenčních tramvají, nikoli však na 15 ks tramvají dle písm. i),

c) jak zadavatel definuje nízkopodlažnost v rámci písm. i), tj. ve vztahu k 15 ks referenčních tramvají.

Odpověď na dotaz č. 2:

K dotazu a) Zadavatel potvrzuje, že požadavek na minimálně 5 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají dle bodu (ii) nejde nad rámec požadovaných 15 ks tramvají dle bodu (i). Je tedy možné prokázat jednou významnou zakázkou technickou kvalifikaci dle čl. 6.4 písm. a) bodu (i) i bodu (ii) současně, a to i dodávkou 15 ks tramvají. Zůstává však podmínkou, že 5 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají musí být dodáno v rámci jednoho smluvního vztahu dle definice zadávací dokumentace.

K dotazu b) Zadavatel potvrzuje domněnku tazatele, že požadavek na dodání velkokapacitních tramvají se vztahuje pouze k technické kvalifikaci dle čl. 6.4 písm. a) bod (ii). Zadavatel tedy požaduje, aby parametry velkokapacitní tramvaje splňovalo alespoň 5 ks tramvají z předložených významných dodávek.

K dotazu c) Zadavatel uvádí, že při definici nízkopodlažní tramvaje je nutné vycházet z předpisu EHK 107, který v odstavci 2.1.4 uvádí:

„Nízkopodlažním vozidlem“ se rozumí vozidlo třídy I, II nebo A, ve kterém alespoň 35 % prostoru pro stojící cestující (v jeho přední části v případě kloubových vozidel, nebo v dolním podlaží v případě dvoupodlažních vozidel) tvoří plocha bez schodů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím.“

Pro účely zadávací dokumentace je tedy nutné reflektovat tuto definici.

Dotaz č. 3

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.4, písm. a) zadávací dokumentace dále uvedl: „veškeré tramvaje musely být homologovány dle legislativy pro provoz v kterémkoliv členském státě Evropské unie (Zadavatel uzná i takové dodávky, jejichž homologace neproběhla v členském státě Evropské unie, pokud bude z nabídky jednoznačně vyplývat a dodavatel bude schopen prokázat (např. odborným technickým posudkem), že související požadavky homologace (v jiném státě) dosahují alespoň min. parametrů legislativy Evropské unie).

Dodavatel v této souvislosti odkazuje na aktuální rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 20. 10. 2022 č.j. ÚOHS-36756/2022/510 potvrzené rozhodnutím předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 16. 1. 2023 č.j. ÚOHS-42505/2022/161, podle kterých jsou zadavatelé v obdobných případech oprávněni bez dalšího požadovat, aby referenční plnění bylo homologováno (nebo provedeno) dle legislativy pro provoz v kterémkoliv členském státě Evropské unie, bez nutnosti připuštění homologace dle jiného „srovnatelného“ právního řádu. Viz citace prvně odkazovaného rozhodnutí, konkrétně bodu č. 168: „Úřad (pozn. má) za to, že po zadavateli nelze spravedlivě požadovat, aby za účelem vytvoření dostatečně široké hospodářské soutěže o veřejnou zakázku studoval právní úpravu (např. stavebních předpisů) v rámci jiných světadílů a hodnotil jejich srovnatelnost s právními předpisy platnými na území Evropy.“

Ačkoli zadavatel v čl. 6.4 zadávací dokumentace požaduje, aby „srovnatelnost“ s legislativou EU prokazoval dodavatel, nadále platí, že finální závěr o „srovnatelnosti“ musí učinit zadavatel, který se tak nevyhne jisté investigativní činnosti ve smyslu výše citovaného rozhodnutí.

Dotaz: Zváží zadavatel ve světle odkazovaného rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže změnu čl. 6.4 písm. a) bod iii) zadávací dokumentace tak, že by nově připustil pouze referenční dodávky tramvají homologovaných podle předpisů členského státu EU pro provoz v EU?“

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel oceňuje odkaz na rozhodovací praxi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Pro úplnost Zadavatel ale dodává, že uvedené rozhodnutí se vztahuje k zadávání veřejných zakázek na stavební práce.

Zadavatel při koncipování zadávacích podmínek přesto zohlednil řadu dalších aspektů, zejména situaci na specifickém trhu velkokapacitních tramvají. Zadavatel zvolil řešení, které je ve prospěch širší hospodářské soutěže. Současně Zadavatel zdůrazňuje, že při dokládání technické kvalifikace je úlohou dodavatele prokázat, že jím uvedené referenční dodávky splňují požadavky zadávací dokumentace. Pokud toho nebude dodavatel schopen, nebude možné jeho kvalifikaci považovat za prokázanou. Zadavatel tedy setrvává na stávajícím znění zadávací dokumentace.

Dotaz č. 4

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 12 zadávací dokumentace stanovil požadavky na poddodavatelský systém a identifikaci poddodavatelů dodavatele.

Dotaz:

„a) Může zadavatel potvrdit, že členy koncernu dodavatele ve smyslu § 79 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích), ve znění pozdějších předpisů, nebude (v souladu s ustálenou rozhodovací praxí) považovat za poddodavatele?“

b) Může zadavatel potvrdit, že pokud dodavatel hodlá do plnění Veřejné zakázky zapojit člena svého koncernu (aniž by takového člena využil pro účely splnění kvalifikace), takového člena koncernu není povinen ve své nabídce identifikovat? Předpokládá dodavatel správně, že ve vztahu k takovému členovi koncernu dodavatel není povinen v nabídce předkládat žádné doklady?“

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel v tomto ohledu odkazuje na ustanovení § 105 ZZVZ. Zároveň platí, že v této fázi zadávacího řízení Zadavateli nepřínáleží hodnotit (mj. s ohledem na absenci dalších informací o nabídce), které konkrétní společnosti (obchodní partnery) je dodavatel povinen uvést a které nikoliv.

V obecné rovině lze však uvést, že poddodavatelem se rozumí především takové osoby, které dodavatel užívá k plnění veřejné zakázky a současně jsou na „generálním dodavateli“ nezávislémi. Pokud dodavatel bude schopen v pochybnostech prokázat, že taková odlišná osoba je členem koncernu dodavatele, nad kterým má dodavatel přímou kontrolu (tj. dceřina společnost, odštěpný závod) a disponuje tedy bez dalšího věcí a právy této entity, které může využít k plnění předmětu veřejné zakázky, lze potvrdit, že takovou společnost není nutné uvádět jako samostatného poddodavatele v kontextu smyslu a účelu daného požadavku. Pokud však

dodavatel nad členem koncernu nedisponuje ovládací pravomocí (tj. např. mateřská nebo sesterská společnost), nelze bez dalšího potvrdit domněnku tazatele. Pro úplnost Zadavatel uvádí, že za poddodavatele nelze bez dalšího považovat především takového obchodního partnera, který se přímo nepodílí na konkrétní zakázce, ale poskytuje dodavateli generické plnění (např. dodavatel energií).

Nad rámec dotazu Zadavatel zdůrazňuje, že pokud by byla prostřednictvím jakéhokoliv člena koncernu prokazována jakákoliv část způsobilosti či kvalifikace, je dodavatel povinen takové poddodavatele uvést bez ohledu na to, zda mezi těmito existují koncernové vztahy či nikoliv.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 3 ZE DNE 28. 3. 2023

Žádost č. 3 ze dne 23. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„K požadavku na přípravu na osazení vzduchové clony do dveří dle čl. 4.4 návrhu kupní smlouvy uvádíme následující. Předně nám není známo žádné použití systému vzduchové clony v moderních nízkopodlažních tramvajích v Evropě. Rovněž neznáme žádného poddodavatele, který by na daný komponent měl referenci a schválení pro provoz nízkopodlažní tramvaje, a který by tak nabízel funkční na trhu dostupné řešení. Dále upozorňujeme zadavatele na nízkou účinnost systému vzduchové clony v prostoru tramvajových dveří k zabránění úniku tepla nebo chladu, kde pro splnění hygienických a hlukových norem smí výrobce mít jen malou rychlost vzduchu. V případě vyšších rychlostí vzduchu je třeba upozornit na neplnění norem hluku a hygienických norem v prostoru pro cestující. V případě, že se zvýší rychlost proudění vzduchu, následkem bude také velké víření prachu z podlahy vozidla a v prostoru dveří, nepříjemné ofukování cestujících při výstupu a nástupu do vozidla, nadměrná hlučnost v prostoru pro cestující a vysoká rychlost dopadající na hlavu nebo tělo cestujícího může vést k neschválení vozidla pro provoz. Při tomto konceptu by byl obtížný rovněž přístup k mechanismu dveří, docházelo by k zanášení mechanismu dveří nečistotami a prachem, které se nalepi na mazivo, což povede ke zvýšení poruchovosti dveří a častému odstavení vozidel. Dále pak také zvětšení sloupků dveří povede ke zmenšení vnitřního prostoru pro cestující. Pro případ přípravy pro výše uvedený systém neznají potenciální dodavatelé parametry a účel daného zařízení, tedy zde by bylo nezbytné doplnit zadavatelem informace o účelu, výkonu a dalších požadavcích na zařízení vzduchové clony.

S ohledem na výše uvedené žádáme zdvořile zadavatele o odstranění požadavku na vzduchovou clonu, a to i pro případ přípravy zabudování takového zařízení.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel předně upozorňuje na skutečnost, že požadavek na instalaci vzduchové clony dle čl. 4.4 písm. c) návrhu kupní smlouvy představuje vyhrazenou změnu závazku ve smyslu § 100 odst. 1 ZZVZ. Zadavatel má za to, že na trhu existuje řada možných výrobců a možných způsobů zakomponování požadované vzduchové clony. Konkrétní způsob řešení i samotná cena je na uvážení dodavatele. Zadavatel v tomto směru tudíž ponechává významnou volnost na straně dodavatele, který může navrhnout a ocenit konkrétní plnění (vyhrazenou změnou). Zadavatel proto setrvává na tomto požadavku.

Dotaz č. 2:

„V zadávací dokumentaci nejsou definovány požadované základní rozměry sedadel pro cestující – šířka sedadla, hloubka sedáku atd., což jsou hodnoty významným způsobem ovlivňující obsaditelnost vozidla. Dovolujeme si požádat o upřesnění požadovaných rozměrů, nebo o potvrzení, že zadavatel opravdu definuje pouze v zadání uvedené parametry a ostatní rozměry sedadel pro cestující lze zvolit dle platných norem a dle uvážení dodavatelů.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel potvrzuje, že veškeré závazné technické požadavky na rozměry sedadel apod. jsou stanoveny v zadávací dokumentaci, zejména technické specifikaci, a ostatní rozměry sedadel pro cestující lze zvolit dle platných norem a dle uvážení dodavatele.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 4 ZE DNE 28. 3. 2023

Žádost č. 4 ze dne 23. 3. 2023

Dotaz č. 1

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 7.1 návrhu kupní smlouvy uvedl, že „Strany se dohodly, že Kupující na předmět plnění této Smlouvy neposkytuje jakékoliv zálohy.“

Jinak vyjádřeno, cena za dodání tramvají má být hrazena vždy až po úspěšném dokončení přejímky dotčených tramvají, bez možnosti jakékoli průběžné fakturace nebo zálohových plateb.

Dodavatel předpokládá, že dané ustanovení kupní smlouvy vychází ze záměru zadavatele nehradit finanční prostředky za tramvaje, které nemá ve své dispoziční sféře a které neprošly přejímkou s ověřením požadovaných technických vlastností. Tomuto obecnému záměru zadavatele Dodavatel rozumí, současně však uvádí, že zadavatel z dostupných obchodních a smluvních možností úhrad ceny tramvají, které by sledovaly obdobný záměr, zvolil řešení pro dodavatele nejvíce přísné a obchodně velmi nevýhodné. Současně jde o řešení pro zadavatele nejdražší, neboť tyto v čase odložené platby budou dodavatelé oceňovat v rámci nabídkových cen.

Zde Dodavatel poukazuje na skutečnost, že dodací lhůta tramvají č. 1 až č. 16 činí 32 měsíců od účinnosti kupní smlouvy, resp. dodací lhůta opčních tramvají č. 17 až č. 25 činí 24 měsíců ode dne využití opčního práva, přičemž úhrada celé ceny tramvají až po úspěšné přejímce znamená výrobu na vlastní náklady dodavatelů a nutnost externího financování této výroby po dobu cca 2 a více let. Tyto lhůty a výrobní procesy přitom Dodavatel z objektivních důvodů nemůže výrazně zkrátit, ani při vynaložení veškerého úsilí. Takový platební model výrobu tramvají jednak značně prodražuje, a dále může mít přímý vliv na hospodářskou soutěž odražením některých možných technicky způsobilých dodavatelů od účasti v zadávacím řízení. Zde Dodavatel uvádí, že zatímco kvalifikační požadavky zadavatel stanovil velmi mírně, obchodní podmínky realizace Veřejné zakázky jsou velmi striktní.

Ačkoli zadavatel zjevně sleduje zájem nakládat s veřejnými prostředky s péčí řádného hospodáře, takto nepřiměřené obchodní a platební podmínky mohou paradoxně vést k opačnému efektu, tedy méně efektivní hospodářské soutěži a k prodražení plnění Veřejné zakázky.

Dodavatel zde doplňuje, že v jiných obdobných veřejných zakázkách zadavatelé běžně poskytují zálohové platby 15 – 20 %, které i pokud nevedou vždy nutně k pozitivnímu cash-flow na straně dodavatelů, alespoň minimalizují potřebu externího financování výroby tramvají. Poskytování zálohových plateb je současně v souladu se zásadou obchodní přiměřenosti, férovosti a se zásadou sociálně odpovědného veřejného zadávání. Tyto zásady vtělené do § 6 odst. 4 ZZVZ zadavatel sice v čl. 3.1 zadávací dokumentace akcentuje, avšak smluvní a obchodní požadavky tuto obecnou deklaraci nereflexují.

Dodavatel je názoru, že poskytnutí zálohové platby, i pokud by se tak stalo v kombinaci s bankovní zárukou dodavatelů v omezené výši, by mělo kladný vliv na hospodářskou soutěž, a mohlo by vést k optimalizaci nabídkových cen a v konečném důsledku tak i úspor na výdajové straně rozpočtu zadavatele.

Dotaz: Dodavatel se dotazuje, zdali zadavatel zváží úpravu čl. 7.1 návrhu kupní smlouvy a souvisejících ustanovení, konkrétně pak změnu platebních podmínek se stanovenou zálohovou platbou ve výši 20 % z ceny dodávky objednaných tramvají?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel zvážil souvislosti, na které upozorňuje tazatel dotazu. Zadavatel přesto neakceptuje úpravu platebních podmínek a nebude poskytovat ani zálohy. Zadavatel současně nastavení smluvních podmínek považuje za vyvážené pro obě smluvní strany. Návrh smlouvy je na řadě míst vstřícný k dodavateli (například stanovenou inflační doložkou, absencí realizační bankovní záruky a dalšími instituty) a i proto Zadavatel požadované změny nezvažuje.

Dotaz č. 2

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 8.7 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Po dobu životnosti Vozu dle článku 8.1(b) této Smlouvy se Prodávající dále zavazuje v případě konstrukčních změn nebo změn dodavatelů náhradních dílů zajistit jejich rovnocenné náhrady a zavazuje se být připraven zajišťovat dodávky náhradních dílů za obvyklé tržní ceny (tj. v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění) a v maximálním termínu dodání do devadesáti (90) dnů ode dne doručení objednávky s místem plnění v areálu Kupujícího, nebude-li dohodnuto jinak.“

Jinak vyjádřeno, zadavatel hodlá Dodavatele zavazovat k dodávce náhradních dílů za tržní cenu a s pevnou dodací lhůtou v délce 90 dnů po dobu 30 let.

Dodavatel v této souvislosti uvádí, že požadavek zadavatele na garanci dodacích lhůt náhradních dílů po dobu 30 let považuje za nepřiměřený, resp. rovněž za vybočující z běžné praxe dalších zadavatelů. Dle zkušeností Dodavatele běžně požadovaná doba dodávek náhradních dílů (a garance ceny náhradních dílů) se pohybuje mezi 6–10 lety, viz např. veřejně dostupné zadávací podmínky zadavatele České dráhy, a.s., ve vztahu k veřejné

zakázce s názvem „Rámcová dohoda na dodávky elektrických jednotek EMU160 pro regionální dopravu“, popřípadě další obdobné veřejné zakázky v České republice a Slovenské republice.

Dle názoru Dodavatele požadavek na dodávky náhradních dílů, zejména po zohlednění přetrvávajících dopadů COVID-19 a válečného konfliktu mezi Ruskou federací a Ukrajinou, které způsobily dlouhodobé poškození dodavatelsko-odběratelských vztahů a narušení dodavatelských řetězců, není po dobu 30 let reálně splnitelný.

Přestože zadavatel hodlá v čl. 13 návrhu kupní smlouvy právně zakotvit, že dopady těchto vlivů se nepovažují za vyšší moc, v reálném fungování dodavatelsko-odběratelských vztahů se tyto vlivy jako vyšší moc projevují, neboť jejich konkrétní dopad a další vývoj je i) objektivně nepředvídatelný, ii) je mimo sféru vlivu Dodavatele a tyto vlivy iii) plnění kupní smlouvy mohou v jistých aspektech objektivně významně ztěžovat.

V běžném obchodním styku mezi dodavatelem veřejných zakázek a jejich poddodavatelem lze aktuálně dosáhnout přijetí závazku k dodání a garanci ceny náhradních dílů nanejvýše na jednotky let, přičemž již v případě, že by vybraný dodavatel takový závazek vůči zadavateli převzal např. na 10 let, šlo by o značné podnikatelské riziko na jeho straně.

Dotaz: Zváží zadavatel úpravu čl. 8.7 návrhu kupní smlouvy, konkrétně zkrácení povinnosti Dodavatele dodávat náhradní díly z 30 let na 5 let? Případně na 10 let, za předpokladu stanovení reciproční povinnosti Zadavatele náhradní díly odebrat?“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel po důkladném zvážení navrhovanou změnu neakceptuje a trvá na stávajícím znění návrhu kupní smlouvy. Zadavatel současné nastavení smluvních podmínek považuje za vyvážené pro obě smluvní strany.

Dotaz č. 3

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 9.1 písm. g), v poslední větě, návrhu kupní smlouvy uvedl: „Nárok na zaplacení této smluvní pokuty Kupujícímu nevznikne tehdy, jestliže k porušení povinnosti Prodávajícího došlo v důsledku vyšší moci ve smyslu této Smlouvy.“

Dotaz: Předpokládá Dodavatel správně, že výše citované pravidlo platí ve vztahu k veškerým smluvním pokutám, bez ohledu na to, že to není výslovně uvedeno u smluvních pokut dle čl. 9.1 písm. a) až f), resp. h) a i) návrhu kupní smlouvy? Opačný výklad by dle názoru Dodavatele popíral obecně přijímané právní důsledky vyšší moci.“

Odpověď na dotaz č. 3:

Tazatel předpokládá správně, že vyšší moc vylučuje odpovědnost za nesplnění smluvních závazků v důsledku vyšší moci, a to především s odkazem na čl. 13.1 návrhu kupní smlouvy. Zadavatel zároveň s odkazem na uvedený čl. návrhu kupní smlouvy připomíná, že smluvní strana, na kterou působí případ vyšší moci, musí učinit patřičná opatření pro omezení nebo minimalizaci důsledků těchto událostí.

Dotaz č. 4

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 9.1 písm. e) návrhu kupní smlouvy uvedl: „poruší-li Prodávající svoji povinnost zajistit míru provozuschopnosti Vozu ve smyslu článku 8.5 této Smlouvy (tzn. míry provozuschopnosti daného Vozu je méně než 90 %), Kupující je oprávněn požadovat po Prodávajícímu uhrazení smluvní pokuty ve výši 5.000 Kč (slovy: pět tisíc korun českých), a to za každý i započatý den neprovozuschopnosti, který způsobí nedodržení míry provozuschopnosti (tzn. počet dní neprovozuschopnosti do dosažení sjednané míry provozuschopnosti).“

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 9.1 písm. g) návrhu kupní smlouvy uvedl: „nelze-li po dobu trvání záruční doby dle článku 8.1(a) této Smlouvy pro vady řádně provozovat odevzdaný Vůz (zejména nebude-li možné provozovat Vůz z důvodu ohrožení bezpečnosti provozu či rizika dalších škod) a počet takto najednou neprovozovaných Vozů v záruce přesáhne hranici čtyř (4) ks, Kupující je oprávněn po Prodávajícímu požadovat uhrazení smluvní pokuty ve výši 5.000 Kč (slovy: pět tisíc korun českých), a to za každý započatý den neprovozovatelnosti, pouze však ve vztahu k pátému (5.) a každému dalšímu neprovozovatelnému Vozu, nikoliv ve vztahu k prvním čtyřem (4) neprovozovatelným Vozům. Pro zamezení pochybnostem, počátek neprovozuschopnosti Vozu je upraven v článku 8.5 této Smlouvy. Smluvní pokuta dle tohoto ustanovení nebude po Prodávajícímu uplatňována v případě zapůjčení náhradního vozu shodných nebo obdobných technických parametrů jako Vůz vybaveného řídicím a informačním systémem Kupujícího. Nárok na zaplacení této smluvní pokuty Kupujícímu nevznikne tehdy, jestliže k porušení povinnosti Prodávajícího došlo v důsledku vyšší moci ve smyslu této Smlouvy.“

Dodavatel se jeví, že citované články návrhu kupní smlouvy stanovují dvojí sankci za porušení týchž právních povinností Dodavatele.

Dotaz: Zváží zadavatel úpravu čl. 9.1 návrhu kupní smlouvy tak, že odstraní duplicitu sankcí dle čl. 9.1 písm. e) a čl. 9.1 písm. g) návrhu kupní smlouvy?“

Odpověď na dotaz č. 4:

Dle výkladu Zadavatele se nejedná o duplicitu sankcí, kdy každá z nich míří na odlišné skutkové situace.

První smluvní pokuta míří na situace, kdy míra provozuschopnosti jednoho vozu klesne pod 90 %, přičemž čl. 8.5 návrhu kupní smlouvy stanoví výpočet této míry provozuschopnosti.

Oproti tomu druhá smluvní pokuta míří na situace, kdy nutně nemusí být podkročena ona hranice provozuschopnosti na jedno vozidlo, nicméně dojde k neprovozovatelnosti vícero vozidel současně (tj. systémový problém), přičemž tato smluvní sankce se uplatní až na každé páté a další neprovozovatelné vozy.

Každá z uvedených situací míří na odlišné okolnosti a nejedná se o duplicitu.

Dotaz č. 5:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Strany prohlašují, že ke dni podpisu této Smlouvy je jim známa:

- a) existence epidemie koronaviru označovaného jako SARS CoV-2 (způsobujícího nemoc COVID-19);*
 - b) existence válečného konfliktu a neoprávněné invaze na území Ukrajiny ze strany Ruské federace;*
 - c) existence energetické krize na území EU spočívající zejména ve zvýšených cenách plynu a elektrické energie;*
- a s těmito situacemi související krizová opatření, jiná opatření, předpisy, správních akty či zásahy orgánů veřejné moci České republiky či jiných států, jakož i skutečností, že v budoucnu se tato krizová opatření apod. mohou vyvíjet, s řadou přímých či nepřímých dopadů na ekonomickou či politickou situaci, zejména dodavatelské řetězce (např. nedostatky v plnění poddodavatelů), nedostatek pracovních sil či materiálů, nedostatek finanční likvidity či dalších dopadů („Dopady krizí“). Dopady krizí se pro účely této Smlouvy nepovažují za nepředvídatelné, a termíny plnění, cena a další podmínky plnění dle této Smlouvy byly sjednány již s přihlédnutím k Dopadům krizí. Prodávající není oprávněn požadovat změnu podmínek této Smlouvy nebo odvolávat se na vyšší moc z důvodu Dopadů krizí.“ Obdobně viz čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy.*

Zadavatel v citovaném ustanovení právně zakotvuje, že jakékoli budoucí dopady či následky COVID-19, válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU jdou jednoznačně k tíži potenciálních dodavatelů a takové následky nebudou odůvodňovat jakékoli budoucí prominutí prodlení či porušení dalších smluvních povinností budoucího dodavatele.

Dodavatel rozumí, že dané ustanovení bylo inspirováno dosavadními zkušenostmi zadavatele s plněním aktuálně běžících dlouhodobých smluv a jednotlivými dodavateli vznesenými nároky opřenými o následky některých výše uvedených objektivních událostí. Dodavatel rozumí, že řešení těchto nároků mohlo a může být časově, věcně a právně náročné, a to jak pro zadavatele, tak pro jednotlivé dodavatele zadavatele.

Současně je však Dodavatel názoru, že zadavatelem nyní projevená snaha o zjednodušení správy a kontroly budoucí smlouvy vzešlé z Veřejné zakázky v jistém smyslu popírá objektivní ekonomickou realitu a přenáší na potenciální dodavatele nepřiměřeně vysoké obchodní riziko.

V reálném fungování dodavatelsko-odběratelských vztahů se všechny zadavatelem vyjmenované vlivy jako vyšší moc nepochybnitelně projevují, neboť jejich konkrétní dopad a další vývoj je i) objektivně nepředvídatelný, ii) je mimo sféru vlivu Dodavatele a tyto vlivy iii) plnění smlouvy mohou v jistých aspektech objektivně významně ztěžovat.

V jistém smyslu by bylo možné zadavatelem uvedené, byť s velkou výhradou, akceptovat ve vztahu k následkům COVID-19, tedy doznívající či podle mnoha odborníků skončené pandemie, avšak další trvání, vývoj a konkrétní dopady válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU jsou objektivně nepředvídatelné, ať již jde o dopad do nákladovosti plnění smlouvy nebo do objektivních možností dodržení smluvních termínů.

Např. ve vztahu k válečnému konfliktu na Ukrajině renomované mezinárodní think-tanky a analytické útvary uvádí, že tento konflikt může trvat měsíce až roky, viz např. Stanford Institute for Economic Policy Research (<https://news.stanford.edu/2023/02/17/will-russia-ukraine-war-end/>). Výzkumná organizace RAND pak např. ve vztahu k ekonomickým následkům tohoto válečného konfliktu uvádí, že míra nejistoty v současné době je

srovnatelná pouze s obdobím po rozpadu Sovětského svazu, resp. 30. lety 20. století (<https://www.rand.org/blog/2023/03/consequences-of-the-war-in-ukraine-the-economic-fallout.html>).

Rovněž ve vztahu k energetické krizi výzkumný a analytický útvar renomovaného hospodářského časopisu *Economist* uvádí, že ekonomické dopady v r. 2023 budou minimálně stejně nepředvídatelné jako v r. 2022, (<https://www.eiu.com/n/energy-crisis-will-erode-europe-competitiveness-in-2023/>).

Následky COVID-19, válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU dokonce mohou odůvodňovat změny smluv uzavřené dle předpisů o zadávání veřejných zakázek, a to jak dle Metodiky pro řešení růstu cen stavebních materiálů na stavbách dopravní a vodní infrastruktury Státního fondu dopravní infrastruktury v ČR nebo Všeobecného metodického usmernenia Úradu pre verejné obstarávanie k aplikácii §18 ods. 1 písm. c) zákona č. 343/2015 Z. z o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ z května 2022 č. 6/2022 v SR.

Všechny tyto veřejně dostupné geopolitické a ekonomické analýzy, resp. metodické pokyny ohledně limitů a přípustnosti změny smluv vzešlých z veřejných zakázek tedy silně negují zadavatelem stanovenou právní konstrukci v čl. 13.2 kupní smlouvy a čl. 12.4 servisní smlouvy, tj. to, že „Dopady krizí“ i) jsou předvídatelné a že ii) termíny plnění, cenu a další podmínky plnění dle kupní smlouvy lze sjednat jako neměnné i ve světle veškerého dalšího vývoje „Dopadu krizí“.

Tato právní konstrukce zadavatele vtělena do čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy a čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy může plnění jednak značně prodražovat, a dále může mít přímý vliv na hospodářskou soutěž odrazením mnoha možných technicky způsobilých dodavatelů od účasti v zadávacím řízení. Míra rizika, kterou zadavatel na potenciální dodavatele hodlá přenášet, může být nepochybně významným faktorem při úvahách dodavatelů, zdali se zadávacího řízení zúčastní či nikoli, a to zejména v kombinaci s faktorem, že cena tramvají se dle návrhu kupní smlouvy neindexuje.

Zde Dodavatel opět uvádí, že zatímco kvalifikační požadavky zadavatel stanovil velmi mírně, obchodní podmínky realizace Veřejné zakázky jsou v tomto případě mimořádně striktní a popírají objektivní ekonomickou realitu dodavatelско-odběratelských vztahů.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy a čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy tak, že alespoň dopady válečného konfliktu na Ukrajině, energetické krize v EU a případných dosud neznámých mutací COVID-19 nebudou vyloučeny z aplikace právních následků vyšší moci?“

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel má za to, že je nutné vnímat významný časový posun v situaci na trhu oproti období před cca rokem. Po Zadavateli nelze spravedlivě požadovat, aby dopady pandemie nebo válečného konfliktu snášel jako vlastní riziko. Je tedy přiměřené, že tyto dopady jsou pro prodávajícího a profesionála v této době známé. Pokud sám tazatel uvádí, že válečný konflikt může trvat další roky, podporuje to předpoklad Zadavatele, že jde o okolnost, se kterou by měl dodavatel počítat a tomu přizpůsobit své dodavatelско-odběratelské vztahy. Zadavatel uzavírá, že uvedené skutečnosti musí být známé dodavateli, stejně jako široké veřejnosti, jedná se o standardní smluvní konstrukci obdobnou v jiných srovnatelných případech. Zadavatel v tomto ohledu tedy neakceptuje úpravu návrhu kupní smlouvy.

Dotaz č. 6:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 16.3 písm. a) návrhu kupní smlouvy uvedl, že zadavatel je oprávněn od smlouvy odstoupit v případě, že „Prodávající je v prodlení s odevzdáním Vozu anebo jiného plnění dle této Smlouvy déle než třicet (30) dnů oproti sjednanému termínu.“ Obdobně viz čl. 18.4 písm. a) návrhu servisní smlouvy.

Dodavatel zde uvádí, že objem plnění Veřejné zakázky je značný, přičemž v případě takto rozsáhlé Veřejné zakázky nelze ani s vynaložením veškerého úsilí zabránit prodlením ve výrobním procesu. Prodlení ve výrobním procesu mohou způsobit zejména dopady vojenského konfliktu mezi Ruskou federací a Ukrajinou, resp. v návaznosti na něj vyhlášené mezinárodní sankce, které mají dopady do dodavatelských řetězců, dostupnosti vybraných komponent a vstupních materiálů, jakož i dodacích lhůt jako takových, ačkoli zadavatel v čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy, resp. v čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy vytváří odlišný právní konstrukt. Zpoždění ve výrobním procesu však mohou vznikat i z jiných nepředvídatelných důvodů, z nichž některé mohou, ale nemusí splňovat definici vyšší moci.

Ve světle těchto skutečností případné prodlení dodavatelů v délce 30 dní není nijak nepředvídatelným či mimořádným stavem, které tak nemůže nic vypovídat o (ne)serióznosti daného dodavatele jako obchodního

partnera. Dodavatel je tedy názoru, že citovaný čl. 16.3 písm. a) návrhu kupní smlouvy, resp. čl. 18.4 písm. a) návrhu servisní smlouvy, je ve vztahu k dodavatelům nepřiměřeně přísný.

Dotaz: Dodavatel se dotazuje, zdali zadavatel zváží úpravu čl. 16.3 písm. a) návrhu kupní smlouvy, resp. čl. 18.4 písm. a) návrhu servisní smlouvy tak, že předmětných 30 dnů prodlouží na 90 dnů?“

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel nezvažuje požadovanou úpravu návrhu kupní smlouvy ani návrhu servisní smlouvy. Zadavatel současné nastavení smluvních podmínek považuje za vyvážené pro obě smluvní strany.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 5 ZE DNE 29. 3. 2023

Žádost č. 5 ze dne 24. 3. 2023

Dotaz č. 1

„V souvislosti s bodem 1.4 Technické specifikace vozu „Obsaditelnost tramvaje při 5os/m2 min. 240 osob a je jedním z hodnotících kritérií. Z nabízené obsaditelnosti vozidla musí být min. 30 % míst k sezení (sklopná sedadla mohou být započítána). „si dovoluujeme položit dotazy ohledně správnosti výpočtu podlahové plochy pro stojící cestující.

Pokud budou použita sklopná sedadla a zároveň je **započteme** do celkového počtu sedadel:

- Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ?

Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň **nezapočteme** do celkového počtu sedadel,

- Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ?

Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň **nezapočteme** do celkového počtu sedadel, můžeme tato sklopná sedadla alespoň započíst pro splnění požadovaného parametru min 30% míst k sezení ?

Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň **nezapočteme** do celkového počtu sedadel, avšak započteme je pouze pro účely splnění požadovaného parametru 30% míst k sezení:

- Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel potvrzuje možnost uvažování s následující variantou. Pokud budou použita sklopná sedadla a zároveň budou tyto započteny do celkového počtu sedadel, lze současně uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující; lze tedy v daném místě počítat rovněž i plně s plochou pro stojící cestující.

Za Zadavatele

**HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář,
osoba zmocněná zastupovat zadavatele při výkonu zadavatelských činností**