

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 provozním 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 nalepí 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 nevyhodné. 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 úsporu 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 pokutu 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 nezpochybnitelně 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 dozrívající 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 předemtných 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.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 6 ZE DNE 3. 4. 2023

Žádost č. 6 ze dne 28. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 3.8 písm. d) návrhu servisní smlouvy uvedl, že „Pro zamezení pochybnostem, Poskytovatel je oprávněn odmítnout požadavek na provedení Opravářské služby, tedy odmítnout uzavření Objednávky pouze z následujících důvodů, o kterých je Poskytovatel vždy povinen informovat Objednatele:

(i) Předmětem požadavku jsou jiné kolejové vozy než Vozy dle Kupní smlouvy;

(ii) Předmětem požadavku nejsou Opravářské služby; nebo“

Dotaz: Dodavatel prosí zadavatele o doplnění chybějícího bodu (iii).“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že daný článek návrhu servisní smlouvy měl mít pouze dva body, kdy „nebo“ bylo ponecháno nedopatřením. Zadavatel v této souvislosti přistoupil ke změně návrhu servisní smlouvy, kdy odstranil slovo „nebo“.

Dotaz č. 2:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 3.13 návrhu servisní smlouvy uvedl: „Díly a Doplnky k Vozům. Strany se dohodly, že předmětem této Smlouvy je i dodávka samostatných Dílů či Doplnků k Vozům specifikovaných v Příloze č. 2 [Ceník Poskytovatele] na základě jednotlivých Objednávek za ceny dle Přílohy č. 2 [Ceník Poskytovatele], které mohou být Poskytovatelem jednostranně navýšeny pouze postupem dle článku 5.21 této Smlouvy. Na dodávku samostatných Dílů a Doplnků se přiměřeně uplatní podmínky této Smlouvy, včetně podmínek pro sjednávání Objednávek (tzn. Objednatel zašle Poskytovateli požadavek, Poskytovatel tento posoudí, doplní o chybějící údaje a zašle zpět Objednateli k posouzení, Objednávka je uzavřena okamžikem potvrzení doplněného požadavku ze strany Objednatele), jakékoliv další potřebné informace budou Stranami sjednány v příslušné Objedávce. Poskytovatel je oprávněn odmítnout uzavření Objednávky na dodávku Dílů či Doplnků pouze z objektivních a závažných důvodů. Nedohodnou-li se Strany v Objedávce na kratším termínu dodání konkrétního Dílu či Doplnku, Poskytovatel je povinen odevzdat Objednateli příslušný objednaný Díl či Doplněk a umožnit Objednateli nabýt k němu vlastnické právo nejpozději do třiceti (30) dní ode dne uzavření Objednávky, pokud se jedná o Díl či Doplněk uvedený v Příloze č. 2 [Ceník Poskytovatele]. Pokud dojde z jakéhokoli důvodu k záměně Dílů za jiný typ, je nutno toto podložit stanoviskem Drážního úřadu, případně podložit schválením změny na Drážním úřadem.“

Příloha č. 2 návrhu servisní smlouvy následně obsahuje tabulku pro vyplnění „Dílů“ a „Doplnků“, a tyto mají být definovány pomocí čísla položky, čísla dle evidence dodavatele (ID), názvu a popisu, garantované doby odevzdání, ceny v Kč bez DPH a délky záruční doby.

Dotaz:

1) Jaký je rozdíl mezi „Díly“ a „Doplnky“?

2) Z definice „Doplnků“ na str. 2 návrhu Servisní smlouvy Dodavatel dovozuje, že „Doplnky“ nejsou předmětem nabídky, a „Doplnky“ jako dodatečně namontované příslušenství dodává zadavatel. Je tento výklad Dodavatele správný?

3) Pakliže výklad Dodavatele ad 2) je správný, Dodavatel prosí o potvrzení, že tabulku „Doplnky“ v příloze č. 2 návrhu servisní smlouvy nemá vyplňovat.

4) Předpokládá Dodavatel správně, že sloupec „Číslo Dílu dle evidence Poskytovatele“ (tj. ID) v příloze č. 2 návrhu servisní smlouvy nemusí pro účely podání nabídky vyplňovat a tento sloupec lze doplnit v průběhu plnění smlouvy? Dodavatel uvádí, že v době podání nabídky většinu dílů lze definovat pouze genericky, a to s ohledem na to, že dokumentace tramvají se bude v patřičných podrobnostech tvořit až po podpisu kupní smlouvy a servisní smlouvy.

5) Rozumí Dodavatel správně, že je na jeho uvážení, jaké „Díly“ do přílohy č. 2 návrhu servisní smlouvy bude vyplňovat? Má zadavatel v této souvislosti stanovené nějaké bližší požadavky?“

Odpověď na dotaz č. 2:

V návaznosti na dotaz 1) Zadavatel uvádí, že obsahem návrhu servisní smlouvy jsou rovněž definiční ustanovení – viz čl. 1 návrhu servisní smlouvy, který blíže definuje jednotlivé pojmy užívané smlouvou. Dle čl. 1.1 písm. b) návrhu servisní smlouvy se Díly rozumí: „Originální náhradní díly a Náhradní díly“, kdežto čl. 1.1 písm. c) definuje Doplnky jako „příslušenství dodatečně montované do Vozu nebo na něj připevněné, a které nenahrazuje původní díly Vozu“. Z uvedené citace dle Zadavatele jednoznačně vyplývá, že Doplnky nespádají do množiny Dílů, kdy Doplnky jdou nad rámec Dílů.

Výklad tazatele dle dotazu 2) je správný, kdy Doplnky skutečně nejsou předmětem nabídky. Výklad tazatele je však chybný v té části, dle které Doplnky dodává výhradně Zadavatel. Doplnky mohou být v souladu s tazatelem uvedenou citací požadovány i po dodavateli dle přílohy č. 2 návrhu servisní smlouvy.

K dotazu 3) Zadavatel potvrzuje, že v době podání nabídky je předpoklad, že žádné doplňky na vůz instalovány nebudou a uvedenou přílohu tedy dodavatel není povinen vyplňovat, resp. tato může zůstat nevyplněná.

K dotazu 4) Zadavatel uvádí, že předpokládá, že při podání nabídky by tato příloha již měla být vyplněna, nicméně s možností změny dle skutečného provedení v průběhu plnění smlouvy. Pokud budou následně instalovány Doplnky, bude toto sjednáno v rámci zvláštní objednávky.

K dotazu 5) Zadavatel potvrzuje, že je skutečně na uvážení dodavatelů, jaké konkrétní Díly do této přílohy uvedou; Zadavatel v tomto ohledu neklade žádné další podmínky.

Dotaz č. 3:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 5.2 návrhu servisní smlouvy uvedl: „Cena za poskytování Opravářských služeb a Mimořádných oprav zahrnuje veškeré a konečné náklady spojené s provedením Opravy anebo Mimořádné opravy, přičemž cena za Opravářské služby i Mimořádné opravy bude účtována vždy dle jednotkové ceny Poskytovatele (hodinové sazby) uvedené v Příloze č. 2 [Ceník Poskytovatele] této Smlouvy, hodnoty skutečně spotřebovaného Materiálu a skutečných nákladů za poddodávky. Fakticky účtovaná a fakturovaná cena Opravářských služeb a Mimořádných oprav může překročit bez předchozího souhlasu Objednatele odhadní cenu uvedenou v Zakázkovém listě pouze o 20 % ze sjednané ceny plnění dle Zakázkového listu (v Kč bez DPH), max. však o částku 20.000 Kč bez DPH, vyšší navýšení podléhá dle článku 3.9 této Smlouvy předchozímu schválení Objednatelem.“

Cena za Opravářské služby a Mimořádné opravy má být ve smyslu citovaného ustanovení návrhu servisní smlouvy vždy účtována podle skutečně spotřebovaného materiálu a skutečných nákladů na poddodávky. Jinak vyjádřeno, návrh servisní smlouvy zde předpokládá, že dojde k přefakturaci externích nákladů Dodavatele 1:1.

Požadavek zadavatele na transparentnost cen považuje Dodavatel za oprávněný, v této souvislosti však Dodavatel upozorňuje, citované ustanovení přehlíží objektivní náklady na straně Dodavatele, které zde vznikají nad rámec cen materiálů a přímých poddodávek, mj. režijní náklady, handling atd. Návrh servisní smlouvy tedy předpokládá bezúplatné zprostředkování materiálů a poddodávek Dodavatelem, a finančně nezanedbatelnou část plnění tak zadavatel po Dodavateli požaduje zcela bezúplatně.

To je podle názoru Dodavatele v rozporu se základním definičním znakem veřejných zakázek, konkrétně se zásadou úplatnosti dle § 2 odst. 1 ZZVZ, a vede rovněž k znetransparentnění cenotvorby na straně dodavatelů, kdy objektivní související náklady mohou být některými dodavateli „inovativně“ započteny v nesouvisejících plněních a položkách.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 5.2 návrhu servisní smlouvy a souvisejících ustanovení tak, že vedle skutečně spotřebovaného materiálu a skutečných nákladů na poddodávky bude pamatováno rovněž na související režijní náklady dodavatelů?“

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel v návaznosti na dotaz tazatele přistoupí ke změně návrhu servisní smlouvy. Konkrétní znění aktuálního návrhu servisní smlouvy je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Provedenou změnou návrhu servisní smlouvy Zadavatel připouští, aby dodavatel k poddodávkám přičetl hodnotu řádně odůvodněných režijních nákladů. Zadavatel současně stanovuje limit, že hodnota režijních nákladů vzhledem k jedné poddodávce nemůže překročit 5 % její hodnoty.

Dotaz č. 4:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 18.9 návrhu servisní smlouvy uvedl: „Výpověď Smlouvy Objednatelem. Objednatel je oprávněn bez udání důvodu tuto Smlouvu vypovědět s výpovědní dobou dvacet čtyři (24) měsíců. Výpovědní doba počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byla písemná výpověď Objednatele doručena Poskytovateli.“

Dodavatel rozumí přání zadavatele mít možnost smlouvu ukončit bez uvedení důvodů, přičemž citovanou výpovědní lhůtu považuje Dodavatel za přiměřenou. V této souvislosti nicméně Dodavatel upozorňuje na skutečnost, že za účelem vyhovění požadavkům zadavatele na dodávku náhradních dílů v poměrně krátkých lhůtách (které jsou mnohdy v délce 1/10 reálných dodacích lhůt na trhu daných dílů a komponent) každý dodavatel coby vítěz Veřejné zakázky bude nucen za účelem vyhnutí se uložení smluvních pokut ze strany zadavatele udržovat si poměrně velkou zásobu náhradních dílů. Převážná většina těchto náhradních dílů bude „šita na míru“ tramvajím zadavatele a v případě výpovědi smlouvy zadavatelem tyto náhradní díly budou ze strany budoucího dodavatele objektivně nevyužitelné. Jedná se tedy o finančně velmi významný negativní dopad výpovědi smlouvy zadavatelem.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 18.9 návrhu servisní smlouvy tak, že v případě ukončení servisní smlouvy od dodavatele odkoupí skladové zásoby náhradních dílů?“

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel zvážil požadavek tazatele. Navrhovanou změnu návrhu servisní smlouvy přesto Zadavatel neakceptuje a setrvává na jejím stávajícím znění. Případný odkup skladových zásob náhradních dílů by tedy musel být realizován zvláštní objednávkou, resp. samostatnou smlouvou.

Dotaz č. 5:

„Dodavatel s ohledem na předmět, rozsah a složitost předmětu veřejné zakázky, a dále s ohledem na složitost vyhodnocení komplexních technických požadavků zadavatele na nové tramvaje, kterému má být koncept nového vozidla ušit na míru, zdvořile žádá zadavatele o přehodnocení lhůty pro podání nabídek a o její prodloužení o 2 kalendářní týdny. Dodavatel věří, že prodloužení lhůty pro podání nabídek s ohledem na předpokládané datum uzavření smluv zadavateli nepůsobí provozní komplikace a současně bude mít značný prosoutěžní efekt.“

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel této žádosti i v souvislosti se změnou návrhu znění servisní smlouvy vyhovuje.

Zadavatel s ohledem na uvedené vysvětlení, úpravu zadávacích podkladů, prodloužení se zveřejněním vysvětlení zadávací dokumentace a technické omezení věstníku veřejných zakázek prodlužuje lhůtu pro podání nabídek.

Informace o aktuální lhůtě pro podání nabídek je uvedena na Profilu Zadavatele a ve Věstníku veřejných zakázek.

Přílohy:

- aktualizovaná verze závazného návrhu servisní smlouvy v čisté i revizní verzi;

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 7 ZE DNE 3. 4. 2023

Žádost č. 7 ze dne 28. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.4 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Ceny dle této Smlouvy jsou stanoveny jako ceny maximálně přípustné za splnění celého předmětu plnění dle této Smlouvy; k navýšení může dojít pouze v případě ceny za dodání Vozů, pokud Kupující využije své právo na změnu závazku z této Smlouvy dle článku 4.3 této Smlouvy. Ceny dle této Smlouvy tak obsahují jakékoliv náklady spojené s přepravou Vozů do sjednaného místa plnění a předání, včetně jakýchkoliv vývozních a dovozních cel a jakéhokoliv pojištění Vozů při jejich transportu, a ceny jsou pevné, konečné a zahrnují veškeré náklady Prodávajícího spojené s plněním této Smlouvy, a to i ty, které nejsou v této Smlouvě výslovně uvedeny, ale Prodávající o nich, coby odborník, vědět mohl nebo měl nebo jsou nezbytné ke splnění předmětu této Smlouvy.“

Jinak vyjádřeno, zadavatel nabídkové/smluvní ceny dle čl. 6.1 písm. a) až d) návrhu kupní smlouvy stanovuje jako neměnné, a to po celou dobu platnosti kupní smlouvy, resp. po celou dobu realizace dodávek tramvají (pro tramvaje č. 1 až č. 16 to znamená 32 měsíců od účinnosti smlouvy, pro opční tramvaje č. 17 až č. 25 pak teoreticky až 48 měsíců po účinnosti smlouvy).

Zadavatel tedy nestanovil žádný mechanismus indexace smluvní ceny dle návrhu kupní smlouvy, a to přes relativně dlouhé trvání dodávek (až 48 měsíců) a přes objektivní nepředvídatelnost dalšího hospodářsko-ekonomického vývoje. Jak již Dodavatel poukázal v předchozích dotazech, Výzkumná organizace RAND např. ve vztahu k následkům válečného konfliktu na Ukrajině 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>).

Dodavatel je v této souvislosti přesvědčen, že absence spravedlivého mechanismu indexace nabídkové ceny dle kupní smlouvy do značné míry popírá transparentnost zadávacího řízení, a v konečném důsledku pak zásadu 3E (hospodárnost, účelnost a efektivnost vynaložených veřejných prostředků).

Všechny aktuálně dostupné metodické materiály k aplikaci předpisů o veřejném zadávání akcentují potřebu sdílet ekonomická rizika mezi zadavatelem a dodavateli, resp. takové férové nastavení podmínek zadávacího řízení, které minimalizuje rizika obou stran a tím umožní účast co nejširšího okruhu dodavatelů v zadávacím řízení.

Dodavatel v této souvislosti namátkově poukazuje na:

1) Metodický pokyn pro uplatnění inflační doložky ve smlouvách na služby ČKAIT, viz <https://portal-vz.cz/metodiky-stanoviska/metodiky-k-zakonu-c-134-2016-sb-o-zadavani-verejnych-zakazek/metodicka-stanoviska/>, který uvádí, že „inflační doložka se uplatní jen pro smlouvy s trváním přesahujícím 1 rok“, „cílem inflační doložky je zajistit zhotoviteli odpovídající odměnu v případě větší cenové nestability“;

2) Metodické doporučení (doplnění) týkající se růstu cen ve veřejných zakázkách prostřednictvím indexace cen, viz <https://portal-vz.cz/metodiky-stanoviska/metodiky-k-zakonu-c-134-2016-sb-o-zadavani-verejnych-zakazek/metodicka-stanoviska/>, které uvádí, že „Situace, kdy dochází k výraznému nárůstu cen v průběhu plnění veřejné zakázky, může ztěžovat dokončení veřejné zakázky a v krajním případě vést i k předčasnému ukončení závazku a nedokončení stavby, což s sebou nese zvýšené náklady a provozní komplikace. Jako možné preventivní řešení pro

smlouvy na realizaci veřejných zakázek na stavební práce se jeví indexace cen. Z výše citovaného ustanovení zákona je zřejmé, že zadavatel má poměrně široké možnosti, jak k případné indexaci přistoupit, je však vždy třeba dbát zejména na to, aby výhrada byla skutečně jednoznačná. Účelem tohoto dokumentu je upozornit zadavatele, kterými otázkami by se měl při formulaci jednoznačné výhrady prostřednictvím indexace cen zabývat“;

3) Společné stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj a Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k problematice nárůstu cen stavebních materiálů, viz <https://portal-vz.cz/metodiky-stanoviska/metodiky-k-zakonu-c-134-2016-sb-o-zadavani-verejnych-zakazek/metodicka-stanoviska/>, které uvádí, že „Situace na trhu stavebních výrobků vede k obtížím při realizaci probíhajících veřejných zakázek a je třeba ji zohlednit i při zadávání nových veřejných zakázek, neboť lze předpokládat, že tato situace bude přetrvávat i v následujících měsících.“, “Vzhledem k tomu, že pohyby cen stavebních materiálů lze předpokládat i v následujícím období, je nutné věnovat této otázce pozornost při přípravě zadávacích podmínek připravovaných veřejných zakázek. Zadavatel by se především měl snažit stanovit výhrady podle § 100 odst. 1 ZZVZ, které by mu v průběhu realizace veřejné zakázky umožňovaly pružně reagovat na změny na trhu stavebních materiálů. V úvahu připadají zejména inflační doložky nebo doložky umožňující změnu cen materiálů na základě objektivně zjistitelných informací, mezi ty mohou patřit údaje Českého statistického úřadu, indexy a kurzy používané na trzích jednotlivých komodit (např. Londýnská burza kovů), aktualizací údaje cenových soustav (např. RTS, URS).“;

a dále pro případnou námitku zadavatele ohledně toho, že tato konkrétní veřejná zakázka není veřejnou zakázkou na stavební práce, odkazuje Dodavatel rovněž na obecně formulované:

4) Metodické doporučení k aktuálnímu růstu cen materiálů, zboží, výrobků a komodit ve veřejných zakázkách, viz <https://portal-vz.cz/metodiky-stanoviska/metodiky-k-zakonu-c-134-2016-sb-o-zadavani-verejnych-zakazek/metodicka-stanoviska/>, které uvádí, že „Pro předcházení výše popsáným problémům, lze zadavatelům u nově vypisovaných zakázek doporučit již v zadávací dokumentaci využít možnosti zákona 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, konkrétně možné výhrady změny závazku podle § 100 odst. 1. Zadavatel si může v zadávací dokumentaci vyhradit změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku nebo rámcové dohody, pokud jsou podmínky pro tuto změnu a její obsah jednoznačně vymezeny a změna nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Taková změna se může týkat rozsahu dodávek, služeb nebo stavebních prací, ceny nebo jiných obchodních nebo technických podmínek.“ a dále: “Taková výhrada může být provedena např. možností po určitých časových úsecích (např. čtvrtletí, půlrok, rok) po dosažení určité (např. procentuální) výše zdražení aktualizovat cenu položek, u kterých dochází k výraznému nárůstu ceny. Podmínkou možného použití je konkrétně popsáný mechanismus, který bude použit v případě možného navyšování ceny, musí být popsán dopředu v zadávací dokumentaci a následně musí být obsažen ve smlouvě. Takovým mechanismem obecně může být např. inflační doložka s odkazem na vývoj inflace podle údajů a dat Českého statistického úřadu, odkaz na index spotřebitelských cen (růst/pokles) Českého statistického úřadu ve vztahu na jím konkrétně uváděné pravidelné informace (způsoby výpočtů, postupy a metodiky pro výpočet, indexy oborů a konkrétní ceny druhů výrobků, zboží, komodit).“

Ze všech těchto metodických materiálů vyplývá jasné doporučení kompetentních orgánů, mj. Ministerstva pro místní rozvoj a Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, ohledně stanovení výhrady změny závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku dle § 100 odst. 1 ZZVZ prostřednictvím vhodné indexační doložky, neboť se všeobecně uznává, že přenesení nepředvídatelných cenových rizik na

dodavatele veřejných zakázek a vznik značné ekonomické nejistoty na jejich straně omezuje hospodářskou soutěž a ve výsledku může vést buď k nerealizaci veřejné zakázky, nebo k jejímu nekvalitnímu provedení nebo stanovení pro zadavatele neefektivních nabídkových cen (ve srovnání se soutěží s indexačním vzorcem).

Ve svém důsledku pak absence indexační doložky má negativní právní a ekonomické důsledky nejen pro dodavatele, ale i pro samotného zadavatele.

Dodavatel v této souvislosti uvádí, že indexační vzorce jsou veřejnými zadavateli v obdobně složitých veřejných zakázkách běžně používány, viz např.:

1) veřejnou zakázku „Nákup až 200 ks nízkopodlažních jednosměrných tramvají, z toho 40 ks závazně (20 ks v roce 2025 a 20 ks v roce 2026)“ zadavatele Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, „Příloha č. 9_RD_Kalkulační vzorec pro indexaci ceny tramvají a servisních přípravků“ <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatelu/detail/Z0002394>, nebo

2) „Metodický pokyn pre nové projekty dráhových vozidiel - opravy a údržba, modernizácia a novovýroba“ Ministerstva dopravy SR, <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky/indexacne-vzorce/drahove-vozidla>, který všem podřízeným organizacím nařizuje indexovat ceny obdobných dodávek na kvartální bázi.

Absence indexační doložky v návrhu kupní smlouvy je pro potenciální dodavatele ve světle nepředvídatelnosti dalšího hospodářsko-ekonomického vývoje značným rizikem. Tato míra rizika, kterou zadavatel na potenciální dodavatele hodlá přenášet, může být nepochybně významným faktorem při úvahách dodavatelů, zdali se zadávacího řízení zúčastní či nikoli.

Zde Dodavatel uvádí, že zatímco kvalifikační požadavky zadavatel stanovil velmi mírně, obchodní podmínky realizace Veřejné zakázky jsou v tomto případě mimořádně striktní.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 6 návrhu kupní smlouvy tak, že připustí alespoň roční indexaci cen počínaje r. 2024 např. obdobně dle indexačního vzorce návrhu servisní smlouvy?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Předně Zadavatel uvádí, že nesouhlasí s domněnkami týkajícími se nevyváženosti návrhu kupní smlouvy. Zadavatel opakovaně setrvává na svém závěru, že návrh kupní smlouvy přiměřeným způsobem rozděluje možná rizika mezi Zadavatele a dodavatele, se kterým bude smlouva uzavřena.

Zadavatel tedy nepřistoupí ke změně návrhu kupní smlouvy dle návrhu tazatele. V tomto ohledu je nutné upozornit rovněž na skutečnost, že tazatelem uváděná stanoviska se pravidelně vztahují k významně odlišným činnostem, než je předmět Veřejné zakázky. Kromě toho také například tazatelem uváděná veřejná zakázka na nákup tramvají zadavatele Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je významně většího objemu a srovnání tazatele tedy nelze považovat za přiléhavé.

Nadto je nadále na uvážení konkrétního zadavatele, zda připustí nějakou formu inflační doložky, a to i s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti Veřejné zakázky. I přestože návrh kupní smlouvy neupravuje inflační doložku, upravuje řadu jiných institutů, které ponechávají řadu rizik právě na Zadavateli. Nutno podotknout, že v rámci zachování vyváženosti smluvního vztahu Zadavatel ostatně ani nemůže převzít veškerá potenciální rizika, která mohou v souvislosti plněním smlouvy nastat. Nad rámec uvedeného nutno poznamenat, že v případě nepředvídatelných okolností lze přistoupit k případnému navýšení cen i bez existence inflační doložky, a to při současném naplnění podmínek především ZZVZ.

Dotaz č. 2:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 8.6 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Prodávající se zavazuje být připraven poskytovat mimozáruční opravy Vozů, tj. v záruční době Vozů jako celku provádět opravy dílů a součástí, které nepodléhají poskytnutým zárukám. Kupující je oprávněn provádět mimozáruční opravy rovněž sám (v souladu s dodaným návodem k obsluze a údržbě). Prodávající se zavazuje být připraven pro tyto účely zajišťovat dodávky náhradních dílů za obvyklé tržní ceny a v maximálním termínu dodání do třiceti (30) dnů ode dne doručení objednávky s místem plnění v areálu Kupujícího, nebude-li dohodnuto jinak, a to bez ohledu na trvání Servisní smlouvy; nicméně po dobu platnosti a účinnosti Servisní smlouvy bude použit postup a podmínky Servisní smlouvy.“

Dodavatel citovanému ustanovení rozumí tak, že podle návrhu kupní smlouvy má být povinen zadavateli dodat jakékoli náhradní díly vždy do 30 dnů od doručení objednávky zadavatele. To jde výrazně nad rámec povinností Dodavatele dle čl. 3.13 návrhu servisní smlouvy, kdy obdobnou povinnost v téže lhůtě má mít Dodavatel pouze k „Dílům“ definovaným v příloze č. 2 návrhu servisní smlouvy.

Dodavatel uvádí, že již vyhovění požadavkům zadavatele dle čl. 3.13 návrhu servisní smlouvy bude po vítězi Veřejné zakázky vyžadovat udržování vysokých skladových zásob náhradních dílů, a to zejména s ohledem na skutečnost, že reálné dodací lhůty mnoha náhradních dílů a komponent se počítají od nižších jednotek měsíců po až 12 měsíců.

Zatímco udržování skladových zásob předem definovaných náhradních dílů dle čl. 3.13 návrhu servisní smlouvy je pro dodavatele „pouze“ ekonomicky nevýhodné, ale s vynaložením zvýšeného úsilí realizovatelné, totéž již není objektivně realizovatelné pro jakékoli předem nedefinované náhradní díly ve smyslu čl. 8.6 návrhu kupní smlouvy. S ohledem na uvedené považuje Dodavatel požadavky zadavatele dle čl. 8.6 návrhu kupní smlouvy za nepřiměřené. Dle § 6 odst. 1 ZZVZ: „Zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.“

Dotaz: Zváží zadavatel Veřejné zakázky úpravu čl. 8.6 návrhu kupní smlouvy, např. dle níže uvedeného návrhu Dodavatele?

Návrh: „Prodávající se zavazuje být připraven poskytovat mimozáruční opravy Vozů, tj. v záruční době Vozů jako celku provádět opravy dílů a součástí, které nepodléhají poskytnutým zárukám. Kupující je oprávněn provádět mimozáruční opravy rovněž sám (v souladu s dodaným návodem k obsluze a údržbě). Prodávající se zavazuje být připraven pro tyto účely zajišťovat dodávky náhradních dílů za obvyklé tržní ceny. Pro náhradní díly definované přílohou č. 2 návrhu servisní smlouvy tak Prodávající učiní v maximálním termínu dodání do třiceti (30) dnů ode dne doručení objednávky, v ostatních případech v přiměřených lhůtách, avšak vždy s místem plnění v areálu Kupujícího, nebude-li dohodnuto jinak, a to bez ohledu na trvání Servisní smlouvy. Po dobu platnosti a účinnosti Servisní smlouvy bude použit postup a podmínky Servisní smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel nepřistoupí ke změně návrhu smlouvy, kdy současné nastavení návrhu kupní smlouvy považuje za vyvážené z pohledu obou smluvních stran.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 8 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 8 ze dne 30. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 5.21 návrhu servisní smlouvy stanovil inflační doložku. Mezi hlavní prvky této inflační doložky patří:

- 1) indexace až po 1. 1. 2028,
- 2) indexace ne častěji než každé 2 roky,
- 3) indexace ve vazbě na materiálové náklady (40 %), obecnou inflaci (40 %) a mzdy (20 %).

Dodavatel záměr zadavatele aplikovat, na rozdíl od návrhu kupní smlouvy, indexační doložku, vítá. Současně však Dodavatel uvádí, že zadavatelem nastavený indexační vzorec nepovede k zamýšlenému výsledku, za který si Dodavatel v dobré víře dovoluje považovat sdílení obchodních rizik mezi zadavatelem a potenciálním dodavatelem.

Předně Dodavatel poukazuje na nevhodnost indexace až počínaje r. 2028. Zde Dodavatel upozorňuje, že ceny servisních prací bude stanovovat v r. 2023, což znamená, že podle záměru zadavatele by Dodavatel měl nést veškerá rizika cenových pohybů na trhu po 4 až 5 let. To považuje Dodavatel za nepřiměřeně dlouhou dobu, i s ohledem na to, že cena se dle návrhu kupní smlouvy neindexuje.

Přestože tedy zadavatel stanovil indexační doložku, tato podle Dodavatele efektivně neřeší rizika předvídaná Metodickým doporučením k aktuálnímu růstu cen materiálů, zboží, výrobků a komodit ve veřejných zakázkách, viz <https://portal-vz.cz/metodiky-stanoviska/metodiky-k-zakonu-c-134-2016-sb-o-zadavani-verejnych-zakazek/metodicka-stanoviska/>, které uvádí, že „V prvé polovině roku 2021 se zadavatelé dostávají do situací, kdy vybraní dodavatelé buď nechtějí uzavřít smlouvu na dílo, nebo požadují po zadavatelích navýšení cen ve smlouvě, z důvodu rychle rostoucích cen materiálů a výrobků. Tato situace nastává nejčastěji v případě veřejných zakázek na stavební práce. Samozřejmě růst cen výrobků, zboží, práce se nemusí dotýkat vždy jen veřejných zakázek na stavební práce, ale jakékoliv veřejné zakázky, kde do ceny zakázky vstupují materiály, výrobky, zboží, komodity. Pro předcházení výše popsáným problémům, lze zadavatelům u nově vypisovaných zakázek doporučit již v zadávací dokumentaci využít možnosti zákona 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, konkrétně možné výhrady změny závazku podle § 100 odst. 1. Zadavatel si může v zadávací dokumentaci vyhradit změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku nebo rámcové dohody, pokud jsou

podmínky pro tuto změnu a její obsah jednoznačně vymezeny a změna nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Taková změna se může týkat rozsahu dodávek, služeb nebo stavebních prací, ceny nebo jiných obchodních nebo technických podmínek.“

Totéž uvádí Dodavatel ve vztahu k periodicitě indexace, kdy indexace každé 2 roky je z pohledu tržních mechanismů pro dodavatele veřejných zakázek velmi nedostatečná. Např. „Metodický pokyn pre nové projekty dráhových vozidiel - opravy a údržba, modernizácia a novovýroba“ Ministerstva dopravy SR pro obdobná plnění předvídá periodicitu indexace nikoli každé 2 roky, ale každý kvartál, <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky/indexacne-vzorce/drahove-vozidla>. Dodavatel si samozřejmě uvědomuje, že se jedná o slovenský, nikoli český metodický pokyn, platí však, že tímto je reagováno na totožné ekonomické turbulence, jakým čelí české, ale i další zahraniční společnosti.

Konečně Dodavatel uvádí, že indexační vzorec nastavený zadavatelem inflaci, na rozdíl od materiálových nákladů a na rozdíl od mezd, porovnává nikoli se stavem v době uzavření smlouvy, ale pouze s předchozím rokem. To znamená, že pokud v r. 2023-2026 bude meziroční inflace vždy (teoreticky) 18 %, ale v dalších letech „pouze“ 6 %, veškeré ekonomické turbulence v rozsahu inflace předchozích let půjdou výhradně k tíži Dodavatele. To považuje Dodavatel, ve srovnání s indexací materiálových nákladů a mezd, za nedůvodné, a může se patrně jednat o administrativní chybu v psaní a počtech.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 5 návrhu servisní smlouvy tak, že připustí

1) indexaci již k r. 2025?

2) Indexaci s alespoň roční periodicitou?

3) Indexaci obecné inflace tak, že se její aktuální hodnota bude porovnávat nikoli s předchozím rokem, ale s okamžikem účinnosti smlouvy (tak jako v případě ostatních složek indexačního vzorce)?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel v návaznosti na dotaz tazatele přistoupí ke změně návrhu servisní smlouvy. Konkrétní znění aktuálního návrhu servisní smlouvy je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Předmětem změny je především připuštění indexace již od roku 2025, stanovení její roční periodicity a navázání obecné inflace na okamžik účinnosti smlouvy.

Dotaz č. 2:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.10 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Součástí předmětu této Smlouvy je také provedení školení a seznámení zaměstnanců Kupujícího s parametry Vozů, parametry servisních přípravků a SW vybavení, a to v rozsahu nezbytném pro zajištění bezproblémové obsluhy a údržby Vozů. S parametry rozhodnými pro obsluhu a údržbu Vozů bude seznámeno vždy alespoň třicet (30) zaměstnanců Kupujícího. Seznámení se s příslušnými parametry bude u Kupujícího v českém jazyce provedeno nejpozději do pěti (5) pracovních dnů ode dne odevzdání prvního Vozu Kupujícímu. Prodávající tímto potvrzuje a souhlasí s tím, že po seznámení se s parametry Vozu, budou příslušní proškolení zaměstnanci Kupujícího oprávněni provádět základní údržby a plánované údržby stanovené výrobcem (Prodávajícím) po dobu záruky a po jejím ukončení. V případě přetrvávajících nejasností je Prodávající povinen zajistit doplňkové seznámení se s příslušnými parametry v potřebném rozsahu.“

Dodavatel ve vztahu k citovanému ustanovení uvádí, že dle jeho názoru neposkytuje dostatečné informace a indicie k tomu, aby dodavatelé na jeho základě byli schopni transparentně provést ocenění dané služby. Jinak vyjádřeno, s ohledem na poněkud vágní požadavky zadavatele se může stát, že každý dodavatel ocení jiný rozsah školení a zadavatel tak v konečném důsledku obdrží vzájemně neporovnatelné nabídky. Dle § 36 odst. 3 ZZVZ platí, že „Zadávací podmínky zadavatel stanoví a poskytne dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.“

Dotaz: Zváží zadavatel Veřejné zakázky úpravu čl. 1.10 návrhu kupní smlouvy, ve smyslu následujících poddotazů?

- Jaký je maximální počet osob určených zadavatelem k zaškolení? Informace o tom, že školení mají být po skupinách o max. 30 osobách, o tomto nic nevyplývá.

- Jaká je maximální délka jednoho školení v hodinách a jeho struktura a obsah (rámcově)? Dodavatel je názoru, že zadavatel jako provozovatel mnoha typů tramvají v městské hromadné dopravě disponuje dostatečnými zkušenostmi pro to, aby tyto parametry stanovil transparentně vůči všem dodavatelům coby

zájemcům o Veřejnou zakázku, byť mu samozřejmě není znám konkrétní tramvaj, jež mu bude nabídnuta a dodána.

- Jaká je maximální délka jednoho doplňkového školení v hodinách a celkový počet osob určených k doplňkovému proškolení? Dodavatel je i v tomto případě názoru, že zadavatel jako provozovatel mnoha typů tramvají v městské hromadné dopravě disponuje dostatečnými zkušenostmi pro to, aby tyto parametry stanovil transparentně vůči všem dodavatelům coby zájemcům o Veřejnou zakázku, byť mu samozřejmě není znám konkrétní tramvaj, jež mu bude nabídnuta a dodána.

- Předpokládá Dodavatel správně, že Doplňkové školení bude jednorázové? Pokud se může opakovat, žádá Dodavatel o stanovení maximálního počtu Doplňkových školení, které může zadavatel požadovat.“

Odpověď na dotaz č. 2:

K jednotlivým dotazům Zadavatel uvádí především to, že požadovaný počet 30 zaměstnanců může být rozdělen do různé početných skupin s různou náplní školení. Ta se může pohybovat od základní údržby přes elektro, mechaniku, brzdové systémy, anti kolizní systémy, údržbu baterie a další. Zadavatel má za to, že samotní dodavatelé by měli být nejlépe schopni odhadnout, jaký rozsah školení by zaměstnanci Zadavatele měli vzhledem k nabízenému plnění absolvovat. Nadto se dle Zadavatele jedná o plnění, které by měl být kterýkoliv z relevantních dodavatelů schopen odpovědně ocenit. Zadavatel trvá na tom, že tímto nepřenáší odpovědnost za úplnost zadávacích podmínek na dodavatele; jedná se o běžnou míru zodpovědnosti dodavatelů za dodané plnění.

Dále je dle Zadavatele běžnou obchodní praxí v daném odvětví i následné proškolení zaměstnanců především pokud k tomuto dodatečně vznikne potřeba. A to ať formou jednoduchých konzultací, tak i případné doškolení. Zadavatel však nemůže poskytnout relevantní odhad toho, kolik následných proškolení bude nutno požadovat. Tato skutečnost by opětovně měla vycházet především ze zkušeností dodavatelů, kteří by vzhledem ke svým zkušenostem měly být toto schopni relevantně odhadnout.

Zadavatel s ohledem na uvedené vysvětlení, úpravu zadávacích podkladů, prodloužení se zveřejněním vysvětlení zadávací dokumentace prodloužuje lhůtu pro podání nabídek. Informace o aktuální lhůtě pro podání nabídek je uvedena na Profilu Zadavatele a ve Věstníku veřejných zakázek.

Přílohy:

- aktualizovaná verze závazného návrhu servisní smlouvy v čisté i revizní verzi;*

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 9 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 9 ze dne 30. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Vzhledem k času, který potřebujeme na překlad zadávací dokumentace a vypracování spolehlivé nabídky, si Vás dovoluujeme požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek do 19. 5. 2023.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel předcházejícím vysvětlením zadávací dokumentace prodloužil lhůtu pro podání nabídek o navrhovanou délku.

Pro úplnost Zadavatel upozorňuje, že v souladu s § 98 odst. 1 ZZVZ se vysvětlení zadávací dokumentace poskytuje veřejně na profilu zadavatele. Zadavatel proto nebude, a ani nemůže, směřovat jakoukoliv korespondenci na adresu tazatele.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 10 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 10 ze dne 30. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Dodavatel se seznámil se zadávacími podmínkami na výše uvedenou veřejnou zakázku a dle § 98 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“), žádá tímto zadavatele o prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to z níže prezentovaných důvodů. Dodavatel předně upozorňuje, že se jedná o komplexní veřejnou zakázku (četnost zadávacích podmínek, smluvní dokumentace,

technické přílohy, pravidla el. aukce apod.) s jejímiž veškerými zadávacími podmínkami se musí dodavatel detailně seznámit a posoudit a zvážit účast v daném zadávacím řízení.

Předně však dodavatel žádá o prodloužení termínu z důvodu, že jakožto společnost spadající do [anonymizováno Zadavatelem] musí případnou účast v zadávacím řízení zvážit v rámci dané obchodní skupiny. Rovněž je pravděpodobné, že by účast skupiny [anonymizováno Zadavatelem] v zadávacím řízení na předmětnou veřejnou zakázku probíhala formou konsorcia sdružujícího zahraniční společnosti ve skupině [anonymizováno Zadavatelem]. Samotné rozhodnutí o účasti poté podléhá interním schvalovacím procesům ve skupině [anonymizováno Zadavatelem], a to včetně výběru konkrétních členů konsorcia, které s sebou nese mimo jiné i administrativní „průtahy“ v podobě příprav bilingválních podkladů, kdy bylo nezbytné zajistit odborné vícejazyčné verze kompletních zadávacích podmínek, ale je rovněž nutné zajistit bilingvální dokumentaci pro účely podání nabídky, zajistit její podepsání apod. Rovněž nelze odhlédnout od rozsahu požadované kvalifikace, zejména profesní způsobilosti a technické kvalifikace, jejíž prokázání může být s ohledem na požadovaný rozsah významně komplikovanější pro zahraniční subjekty, které musí plně v souladu se ZZVZ ověřit zahraniční alternativy zadavatelem požadovaných dokladů, osvědčení či jiných dokumentů, a tyto získat od příslušných zahraničních veřejných orgánů v rozsahu a podobě akceptovatelné zadavatelem. S ohledem na uvedené a vzhledem k přesvědčení, že je skupina [anonymizováno Zadavatelem] schopna Vám poskytnout kvalitní plnění na technologicky špičkové úrovni, Vás zdvořile žádáme o zvážení možnosti prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to do 17.05.2023.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel předcházejícím vysvětlením zadávací dokumentace prodloužil lhůtu pro podání nabídek o navrhovanou délku.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 11 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 11 ze dne 31. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Zdvořile se ptáme zadavatele k hodnotícímu kritériu: „Vzdálenost hrany protilehlých sedáků (volný prostor mezi protilehlými sedadly), viz popis z čl. 13 a navazujících ustanovení:

Vzdálenost hrany protilehlých sedáků (volný prostor mezi protilehlými sedadly). Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou vzdálenosti v mm uvedenou účastníkem v nabídce (nejmenší vzdálenost všech protilehlých sedadel v salónu) a hodnotou minimální možné vzdálenosti dle čl. 4.2.2.1.2.3. Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 (600 mm). Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejlépejší nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu). Zadavatel upozorňuje, že bude hodnotit pouze takovou nejmenší vzdálenost, která bude totožná u všech protilehlých sedadel ve vozidle.

Takto definované hodnotící kritérium dle názoru dodavatele nepřinese tu hodnotu, kterou zadavatel očekává. Cena, kterou zadavatel v této souvislosti zaplatí, bude velmi nepřiměřená přínosu zadavateli, resp. cestující veřejnosti. V jednoduchém příkladě, kdy mezi dvěma dodavateli bude rozdíl hodnoty 10 mm, tedy například hodnota 600 mm a 610 mm, bude hodnocen dle zadávací dokumentace „nejlepší dodavatel“ 5% a nejmenší hodnota dalšího dodavatele získá 0 bodů. Tímto dojde k nepřiměřené výhodě pro pouhých 10 mm navíc. Za daný parametr 10 mm navíc mezi sedáky přitom zadavatel zaplatí navíc v řádech několika milionů korun za jednu tramvaj, tedy v desítkách milionů korun za celý rozsah Veřejné zakázky.

Navíc se dodavatel domnívá, že zvětšení vzdálenosti hrany u protilehlých sedadel oproti obvyklému používanému standartu a platné normě pro vozidla MHD povede na snížení dalších parametrů komfortu například na úkor dobrého tvaru, hloubky a velikosti sedáku, které tímto velmi utrpí.

K dalším důvodům dodavatel uvádí, že daný hodnotící parametr je užíván pouze v železniční dopravě, a to především v dálkové dopravě na dlouhých tratích, kde doba sezení překračuje 1 h a platí zde vyšší normy a standardy. V daném případě u tramvají se jedná o městskou hromadnou dopravu s časy sezení cestujících v řádech pouze několika málo minut a tedy zvýšený požadavek o například 10mm nemá téměř žádnou přidanou hodnotu.

Dodavatel považuje výše uvedené kritérium s nízkou přidanou hodnotou za nepřiměřeně vysoce ohodnocené, neobvyklé a neužívané v MHD, a zároveň ve svém důsledku, po zohlednění dopadů do jiných parametrů

komfortu pro cestující veřejnost a cenu, za krajně nevýhodné pro zadavatele. S ohledem na uvedené dodavatel zdvořile žádá zadavatele o jeho odstranění, a nebo o výrazné snížení bodového významu tohoto subkritéria.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel s navrhovanou změnou nesouhlasí a setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 12 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 12 ze dne 31. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy a dále v čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy uvedl, že jakékoli budoucí dopady či následky COVID-19, válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU jdou jednoznačně k tíži potenciálních dodavatelů a nepovažují se za vyšší moc. Jinak vyjádřeno, takové následky nebudou odůvodňovat jakékoli budoucí prominutí prodlení či porušení dalších smluvních povinností budoucího dodavatele.

Dotaz: Předpokládá Dodavatel správně, že vyloučení dopadů či následků COVID-19, válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU z kategorie tzv. vyšší moci samo o sobě nevylučuje možnost změny smluv v režimu § 222 (zejména odst. 6) ZZVZ? Dodavatel tedy předpokládá, že budoucí změny vyvolané takovými externími vlivy mohou odůvodňovat změnu smluv dle odkazovaného ustanovení ZZVZ, mj. za předpokladu zachování příslušných finančních limitů. Dodavatel tento výklad dovozuje z toho, že dle Společného stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj a Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k problematice nárůstu cen stavebních materiálů aplikaci § 222 ZZVZ nebrání ani vyloučení § 1765 občanského zákoníku, tedy skutečnost, že by na sebe dodavatel převzal nebezpečí změny okolností.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel potvrzuje výklad tazatele. V souladu s citovaným společným stanoviskem je možné přistoupit ke změně závazku ze smlouvy ve smyslu § 222 ZZVZ i v případě, kdy jedna ze stran smluvně převezme nebezpečí změny okolností. Postupem dle § 1765 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů druhé smluvní straně pouze zaniká konkrétní právní nárok na jednání dle § 1765 odst. 1 OZ. I přestože je právní výklad tazatele správný, Zadavatel v této fázi zadávacího řízení odmítá jakékoliv predikce svého budoucího postupu.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 13 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 13 ze dne 31. 3. 2023

Dotaz č. 1:

„Příloha č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace vozu

Odst. 5.7.

Vozidlo vybavit ručním řadičem s funkcí bdělosti zatlačením páky ručního řadiče (systému „mrtvého muže“), doplněný další možností (např. nožní spínač, případně další tlačítko na panelu, nebo na područce sedadla řidiče. Řadič musí zajišťovat zejména ruční ovládání tažné a brzdě síly. Dálepomocné funkce tlačítka a vyklopením páky směrem k sedačce obsluhy. Chod páky řadiče musí obsahovat tyto polohy:

- *JÍZDA (po uvolnění páky řadiče v režimu jízda musí dojít k samovolnému návratu minimálně do polohy VÝBĚH*
- *MANIPULACE (rozjezd na 1 km/h, popřípadě udržování konstantní rychlosti ve stoupání)*
- *VÝBĚH – NULA*
- *MALÁ BRZDA (udržuje konstantní rychlost z kopce)*
- *BRZDA*
- *MAXIMÁLNÍ PROVOZNÍ BRZDA (základní výchozí poloha a poloha bezpečného stání)*
- *NOUZOVÁ BRZDA 1*
- *NOUZOVÁ BRZDA 2*

Zadavatel nepřipouští rozjezd vozidla z polohy „MAXIMÁLNÍ PROVOZNÍ BRZDA“. Vyžaduje plynulý rozjezd z polohy „NULA“.

Polohy NOUZOVÁ BRZDA 1 a 2 se musí samovolně vracet do polohy MAXIMÁLNÍ PROVOZNÍ BRZDA. Tlačítko na pravé straně ručního řadiče musí aktivovat po dobu stisku výstražný zvonec v závislosti na směru jízdy vozu. Tlačítko na levé straně po dobu stisku musí dočasně deaktivovat Antikolizní systém. Vyklopením páky řadiče musí dojít k povelu zavírání dveří, odjištění mechanické brzdy při rozjezdu ze svahu a zrušení uživatelského omezovače rychlosti(tempomatu).

Dotaz: Obecně se jako bezpečnostní prvky na řadiči používá funkce mrtvého muže nebo funkce vratné polohy řadiče či nožní spínač. Kombinace funkce mrtvého muže a samovolného návratu není na jednom řadiči obvyklá a užívána řidiči, a navíc vede na robustnosti řešení. Umožňuje zadavatel připustit řešení, kdy bude řadič vybaven jen funkcí mrtvého muže v kombinaci s nožním spínačem nebo je možné i řešení bez nožního spínače?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel takové řešení nepřipouští a setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 14 ZE DNE 5. 4. 2023

Žádost č. 14 ze dne 3. 4. 2023

Dotaz č. 1:

„Dobrý den,

součástí dodávky tramvají má být také jejich servis, a to v rozsahu tzv. středních prohlídek, velkých prohlídek a mimořádných oprav, které je dodavatel povinen nacenit. Ze zadávací dokumentace ale nevyplývá, kde by měly být tyto prohlídky prováděny. Předpokládáme správně, že zadavatel poskytne část svých prostor (například část vozovny) vybranému dodavateli, který je následně na své náklady vybaví potřebným vybavením, zajistí odpovědné pracovníky a bude tyto prostory smět využívat na provádění oprav?

Ze zadávací dokumentace není zřejmé, za jakých podmínek bude moci vybraný dodavatel toto zázemí využívat (tj. například cena ročního nájemného za kryté stání o daných rozměrech). Prosíme o doplnění této informace do zadávací dokumentace/servisní smlouvy.

Z informací v českých médiích vyplývá, že zadavatel podle všeho již nevlastní tzv. ústřední dílny, ale že tyto dílny prodal společnosti, která je přitom současně i výrobcem kolejových vozidel (která stále momentálně dodává nové tramvaje zadavateli). Tyto dílny tedy nebudou moci ostatní uchazeči využívat.

V případě, že by zadavatel nezamýšlel poskytnout vyhrazené náhradní prostory pro provádění údržby (například kolej v některé z vozoven), jak má uchazeč provádět údržbu?

Jedinou možností by bylo tramvaje přepravovat za využití silničního trajleru či železnice, ale taková přeprava je nesmírně nákladná a organizačně náročná. Například pro přepravu nadrozměrných nákladů je nutné žádat o zvláštní povolení, takže v případě nutnosti provádění záručních oprav či některých mimořádných oprav by docházelo k neúnosným časovým prodlevám způsobenými jen procesem zajištění obousměrného transportu, což by znemožňovalo plnit plán oprav ve stanovených časech.

Indikativně jsme si nechali prověřit cenu za nadrozměrnou přepravu 32m tramvaje po silnici v případě, že bychom tramvaj převáželi do vzdálenosti max. 50 km od centra Ostravy a ukázalo se, že jen taková doprava by znamenala navýšení ceny středních oprav o přibližně 14–19 % na jednu střední prohlídku. To je tak vysoká hodnota, že se jakákoli nabídka, která musí s podobnou výší nákladů operovat, stává nekonkurenceschopnou.

Prosíme o potvrzení, že pokud neposkytne zadavatel zázemí na provádění údržby, převezme náklady za transport vozidel na sebe zadavatel a že časy na odstranění případných záručních a pozáručních oprav budou počítány až od data předání vozidla do zázemí dodavatele.

Pokud by museli všichni uchazeči (vyjma jednoho uchazeče) zahrnout do svých nákladů i přepravu tramvají, nemůže nikdy dojít k situaci, že by byli schopni podat nabídku, která by v oblasti nákladů na údržbu byla srovnatelná, protože rozdíl odpovídající průměrně 16,5 % nelze v žádném případě ušetřit na samotném aktu provedení údržby.

V tomto směru podotýkáme, že je to zadavatel, který definuje rozsah prováděných oprav v rámci pravidelné údržby, přičemž materiálové náklady pak budou pro všechny účastníky srovnatelné, stejně jako hodinový rozsah prováděných činností. Podobně u odborných profesí, které mají opravy provádět a kterých je na

pracovních trhu nedostatek, nelze předpokládat, že by bylo možné snížit výrazně náklady tím, že by byli tito pracovníci za svou práci ohodnoceni výrazně méně.

Je tedy zřejmé, že pokud by náklady na transport tramvají do místa vykonávání údržby měl nést na svých bedrech skutečně dodavatel, je současné nastavení podmínek výběrového řízení na část servisu tramvají zcela netransparentní, protože očividně zvýhodňuje jediného dodavatele, který má jako jediný přímé kolejové propojení na síť zadavatele, a kterému tak jako jedinému tyto náklady odpadají.

Navíc uvádíme, že náklady na údržbu mají nejvyšší hodnotící váhu 40 %, které zjevně nereflktuje skutečnou povahu nákladů na straně zadavatele, neboť dvojice středních oprav a jedna velká prohlídka budou vycházet v součtu vždy levněji než samotné vozidlo. Přesto má pořizovací cena vozidla v celkovém hodnocení váhu jen 30 %. Jako příklad uvádíme ceny sjednané mezi zadavatelem a subjektem zajišťujícím údržbu tramvají pro zadavatel, kdy na údržbu tramvají typu VarioLF3/ 2, které jsou délkově srovnatelné s nyní poptávaným typem. Cena střední prohlídky zde dle uzavřené smlouvy z 28. 3. 2022 má činit 975 596 Kč a velké prohlídky 4 188 268 Kč. V součtu jde tedy o sumu (při dvou středních prohlídkách a jedné velké prohlídce) 6 139 460 Kč za cca deset let. Pořizovací hodnota jedné tramvaje VarioLF3/2 přitom činila v roce 2010 42 950 000 Kč, takže náklady na desetiletou údržbu představují jen 14 % kupní ceny tohoto typu vozidla. 40% váha je proto naprosto neopodstatněná a nesmyslná a vyvolává dohady o skutečných záměrech zadavatele ve vztahu k předmětnému výběrovému řízení, tj. o snaze zvýhodnit konkrétního dodavatele. Žádáme proto o změnu předmětného kritéria tak, aby reflektovalo skutečnou povahu poměru nákladů mezi údržbou a kupní cenou vozidel.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel předně uvádí, že nemůže převzít náklady na přepravu vozidel do místa plnění a zpět. V opačném případě se Zadavatel vystavuje významnému riziku neúměrně vysokých nákladů, pokud by se dodavatel rozhodl převážet vozy ze vzdálenějších lokalit. Nadto přeprava vozů dle Zadavatele není jediným možným řešením požadovaných služeb, neboť dodavatelé mohou příkladem zajistit službu v místě plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu.

K hodnotě kritéria Nabídková cena za těžkou údržbu Zadavatel předně uvádí, že rozhodně nesouhlasí s výkladem předestřeným tazatelem. Cena za střední prohlídky a velké prohlídky nezahrnuje veškeré náklady na udržení provozuschopnosti vozů. V tomto hodnotícím kritériu jsou rovněž zahrnuty opravářské služby o předpokládaném množství, včetně mimořádných oprav. Těmito jsou tedy mimo mimořádné opravy především opravy po nehodách, pravidelné opravy komponentů a další. Nutno podotknout, že v současné době Zadavatel nedisponuje prostorami, které jsou vhodné k provádění těchto oprav. Zadavatel nedisponuje speciálními technologiemi (například lakovnými, zkušebními motorů), a tedy ani prostory vhodnými k provádění těžké údržby.

Zadavatel proto nepotvrzuje výklad tazatele a setrvává na současném znění zadávacích podmínek.

Vysvětlení z vlastního podnětu Zadavatele č. 1:

Zadavatel provedl z vlastního uvážení úpravu návrhu kupní smlouvy, konkrétně čl. 8.6 a čl. 9.1 písm. b) návrhu kupní smlouvy. Konkrétní znění aktuálního návrhu kupní smlouvy (s vyznačenými změnami) je přílohu tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Vysvětlení z vlastního podnětu Zadavatele č. 2:

Zadavatel provedl z vlastního uvážení úpravu zadávací dokumentace a přílohy č. 10 zadávací dokumentace. Obě změny se týkají podmínek elektronické aukce, kdy Zadavatel především zdůrazňuje, že před konáním elektronické aukce budou účastníkům zmíněné údaje sděleny – samostatnou výzvou Zadavatele, nikoliv zpřístupněny v elektronickém nástroji. Pro vyloučení pochybností zároveň Zadavatel s odkazem na § 121 odst. 7 ZZVZ potvrzuje, že po celou dobu elektronické aukce každému účastníkovi elektronické aukce zpřístupní informaci o jeho aktuálním pořadí.

Přílohy:

- *aktualizovaná verze závazného návrhu kupní smlouvy v čisté i revizní verzi;*
- *aktualizovaná verze zadávací dokumentace v čisté i revizní verzi;*
- *aktualizovaná verze přílohy č. 10 zadávací dokumentace v čisté i revizní verzi.*

Žádost č. 15 ze dne 19. 4. 2023

Dotaz č. 1:

„Zdvořile se ptáme zadavatele k hodnoticímu kritériu: „Vzdálenost hrany protilehlých sedáků (volný prostor mezi protilehlými sedadly), viz popis z čl. 13 (a navazujících ustanovení). Formulace ze zadávací dokumentace: Vzđálenost hrany protilehlých sedáků (volný prostor mezi protilehlými sedadly) Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou vzdálenosti v mm uvedenou účastníkem v nabídce (nejmenší vzdálenost všech protilehlých sedadel v salónu) a hodnotou minimální možné vzdálenosti dle čl. 4.2.2.1.2.3. Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 (600 mm). Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu). Zadavatel upozorňuje, že bude hodnotit pouze takovou nejmenší vzdálenost, která bude totožná u všech protilehlých sedadel ve vozidle.

Dodavatel zadavatele již požádal o odstranění tohoto hodnotícího kritéria nebo o výrazné snížení jeho bodového ohodnocení, s ohledem na jeho velmi malý přínos, což však zadavatel odmítl. Vzhledem k uvedenému Dodavatel nyní uvádí doplňující komentář ke svému předchozímu dotazu, na kterém by rád prezentoval možné až absurdní následky zadavatelem nastaveného hodnotícího kritéria, resp. jeho bodového ohodnocení.

Takto definované hodnotící kritérium dle názoru dodavatele nepřinese tu hodnotu, kterou zadavatel očekává. Cena, kterou zadavatel v této souvislosti zaplatí, bude velmi nepřiměřená přínosu zadavateli, resp. cestující veřejnosti. V jednoduchém příkladě, kdy mezi dvěma dodavateli bude rozdíl pouhého 1 mm, tedy například hodnota 600 mm a 601 mm, bude hodnocen dle zadávací dokumentace „nejlepší dodavatel“ 5% a nejmenší hodnota dalšího dodavatele získá 0 bodů. Tímto dojde k nepřiměřené výhodě pro pouhý 1 mm navíc. Za daný parametr 1 mm navíc mezi sedáky přitom zadavatel zaplatí navíc v řádech několika milionů korun za jednu tramvaj, tedy v desítkách milionů korun za celý rozsah Veřejné zakázky. Navíc se dodavatel domnívá, že zvětšení vzdálenosti hrany u protilehlých sedadel oproti obvyklému používanému standartu a platné normě pro vozidla MHD povede na snížení dalších parametrů komfortu například na úkor dobrého tvaru, hloubky a velikosti sedáku, které tímto velmi utrpí.

Vzdálenost hrany protilehlých sedáků je do jisté míry dána funkcí vzdálenosti rozvoru náprav nad kterými je obvykle upraveno nadpodvozkové sezení s protilehlými sedáky a tudíž tento požadavek zákonitě povede na zvětšení vzdálenosti rozvoru náprav v podvozcích. Obecně je známo, že čím větší vzdálenost náprav v podvozku tím horší průjezd v malých obloucích 20-30 m a následně větší opotřebení kol a okolku, což povede na častější výměny obručí kol a vyšší údržbové náklady. K dalším důvodům dodavatel uvádí, že daný hodnotící parametr je užíván pouze v železniční dopravě, a to především v dálkové dopravě na dlouhých tratích, kde doba sezení překračuje 1 h a platí zde vyšší normy a standarty. V daném případě u tramvaji se jedná o městskou hromadnou dopravu s časy sezení cestujících v řádech pouze několika málo minut a tedy zvýšený požadavek o například 10mm nemá téměř žádnou přidanou hodnotu.

Dodavatel považuje výše uvedené kritérium s nízkou přidanou hodnotou za nepřiměřeně vysoce ohodnocené, neobvyklé a neužívané v MHD, a zároveň ve svém důsledku, po zohlednění dopadů do jiných parametrů komfortu pro cestující veřejnost a cenu, za krajně nevýhodné pro zadavatele. S ohledem na uvedené dodavatel opětovně zdvořile žádá zadavatele o jeho odstranění a nebo o výrazné snížení bodového významu tohoto subkritéria.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel podrobněji analyzoval uvedenou žádost a uvádí, že s navrhovanou změnou přesto nesouhlasí a setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek. Zadavatel rozumí, že podobný „absurdní“ příklad je spíše velmi hypotetickou možností. Nelze zároveň přehlížet, že Zadavatel nastavil i další kvalitativní hodnotící kritéria.

Za Zadavatele

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