

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

| | |
|-----------------------------|--|
| Zadavatel | Dopravní podnik Ostrava a.s. |
| Sídlem: | Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava |
| IČO: | 619 74 757 („Zadavatel“) |
| Zástupce Zadavatele: | HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář |
| Sídlem: | Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1 |
| IČO: | 264 54 807 |

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

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

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

Žádost č. 1 ze dne 16. 3. 2023

Dotaz č. 1

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

Volný překlad Zadavatele:

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

Odpověď na dotaz č. 1:

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

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

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

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

The Contracting Authority answers:

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

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

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

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

Dotaz č. 2

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

Volný překlad Zadavatele:

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

Odpověď na dotaz č. 2:

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

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

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

The Contracting Authority answers:

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

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

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

Dotaz č. 3

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

Volný překlad Zadavatele:

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

Odpověď na dotaz č. 3:

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

The Contracting Authority answers:

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

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

Žádost č. 2 ze dne 22. 3. 2023

Dotaz č. 1

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

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 1:

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

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

Dotaz č. 2

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 2:

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

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

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

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

Pro účely zadávací dokumentace je tedy nutné reflektovat tuto definici.

Dotaz č. 3

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 3:

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

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

Dotaz č. 4

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

Dotaz:

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

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

Odpověď na dotaz č. 4:

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

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

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

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

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

Žádost č. 3 ze dne 23. 3. 2023

Dotaz č. 1:

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

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

Odpověď na dotaz č. 1:

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

Dotaz č. 2:

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

Odpověď na dotaz č. 2:

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

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

Žádost č. 4 ze dne 23. 3. 2023

Dotaz č. 1

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 1:

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

Dotaz č. 2

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 2:

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

Dotaz č. 3

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

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

Odpověď na dotaz č. 3:

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

Dotaz č. 4

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 4:

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

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

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

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

Dotaz č. 5:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 5:

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

Dotaz č. 6:

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

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

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

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

Dotaz: Dodavatel se dotazuje, zdali zadavatel zváží úpravu čl. 16.3 písm. a) návrhu kupní smlouvy, resp. čl. 18.4 písm. a) návrhu servisní smlouvy tak, že 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 dovolujeme 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 vyhnouti 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 nezpůsobí 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 popsán 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 příléhavé.

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). Proávající 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 jakýkoliv 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 brzdné 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 nereflektuje 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 hodnoticího 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 hodnoticího 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 okolků, 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 standardy. 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.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 16 ZE DNE 24. 4. 2023

Žádost č. 16 ze dne 24. 4. 2023

Dotaz č. 1

„V Servisní smlouvě je obsažena Inflační doložka.

Zdvořile se ptáme Zadavatele zdali by opětovně zvážil aplikaci Inflační doložky také v Kupní Smlouvě stejným způsobem jako je aplikována v Servisní smlouvě.

Důvodem je možnost docílit nižší kupní ceny s ohledem na situaci na trhu s dodavateli komponentů a materiálu.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel nadále nezvažuje zakomponování inflační doložky do Kupní smlouvy.

Jednotlivá ustanovení kupní dle Zadavatele vytváří vyvážený smluvní vztah, kdy ostatně ani není přijatelné, aby veškerá rizika přijímal výhradně Zadavatel. Nadto dodavatelé mohou tuto skutečnost zohlednit ve svých nabídkách a tyto optimalizovat vzhledem k požadavkům Zadavatele a znění jednotlivých smluv.

Dále Zadavatel odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 25. 7. 2022, č.j.ÚOHS-24951/2022/500, které mj. uvádí: „*K argumentaci navrhovatele, že všechna rizika, která by měl v rámci nabídkové ceny zohlednit, nejsou a nemohou být zcela známa a nelze je ani predikovat, Úřad sděluje, že je to primárně navrhovatel, resp. dodavatel, kdo by měl být schopen případná jemu hrozící rizika odhadnout a vyčíslit. Pokud potenciální rizika nezná sám dodavatel, stěžít lze spravedlivě požadovat po zadavateli, aby nastavil smluvní podmínky tak, že všechna potenciální rizika, jež dodavateli hrozí, budou eliminována“*

Konečně nutno podotknout, že ani není běžnou praxí, aby součástí veřejných zakázek na dodávky byla inflační doložka. Naopak u dlouhotrvajících smluv na služby je takový přístup vhodný, což ostatně Zadavatel zohlednil.

Zadavatel tedy setrvává na stávajícím znění zadávacích podmínek, vč. kupní smlouvy, a navrhovanou změnu nezvažuje.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 17 ZE DNE 2. 5. 2023

Žádost č. 17 ze dne 26. 4. 2023

Dotaz č. 1

„Dodavatel se zadavatele zdvořile dotazuje, zdali zadavatel připouští řešení podstatných dopadů (mj. termínových a cenových) změn technických norem a právních předpisů, ke kterým dojde po podpisu smlouvy, v režimu § 222 odst. 6 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů? “

Dle názoru dodavatele řada potenciálních změn technických norem a právních předpisů upravujících kolejová vozidla/tramvaje může být nepředvídatelná, a může vyvolat potřebu podstatných zásahů a změn do konstrukce atd. dodávaných tramvají v průběhu realizace dodávky.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel předně zdůrazňuje, že dotaz směřuje na budoucí postup, který nyní nelze zcela předjímat, neboť ten se vždy odvíjí od konkrétních skutkových okolností. Toto vyjádření tudíž není způsobilé vytvořit jakoukoliv formu legitimního očekávání, ohledně Zadavatelova budoucího postupu.

Požadované vozidlo musí splňovat minimálně normy platné k okamžiku účinnosti smlouvy s vybraným dodavatelem. Pokud jde o technické normy, které je nutno naplnit pro schválení k provozu, Zadavatel předpokládá dostatečnou erudici jednotlivých dodavatelů. Tedy předpokládá, že jednotliví dodavatelé znají technické normy nezbytné pro schválení vozidla k provozu. Pokud by však došlo k takové změně technických norem, které by naplňovaly podmínky užití § 222 odst. 6 ZZVZ, je Zadavatel připraven zohlednit dopady takovýchto změn a případně přistoupit k přiměřené změně závazku ze smlouvy.

Zadavatel bude tedy při naplnění zákonných předpokladů připraven aplikovat některý z důvodů pro změnu závazku ze smlouvy. Především pokud by nastaly nepředvídatelné změny technických norem, bude Zadavatel připraven zohlednit cenové či termínové dopady.

Žádost č. 18 ze dne 5. 5. 2023

Dotaz č. 1

„Článek 1.14 KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.14 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že „Prodávající je dále povinen do sto dvaceti (120) dnů ode dne účinnosti této Smlouvy navrhnout schéma odbavovacího systému Vozů v členění dle Přílohy č. 5 [Schéma současného odbavovacího systému] této Smlouvy, které musí odpovídat požadavkům Kupujícího vyplývajících z Přílohy č. 5 [...]“

Abychom mohli předložit kompletní a finální verzi schématu, je nutné absolvovat určitý počet kol diskuzí s dodavatelem komponentů. Vzhledem k tomu by mohla být lhůta v délce 120 dnů neadekvátní, tedy příliš krátká. Proto Vás zdvořile žádáme, abyste tuto formulaci změnili a požadovali předložení tohoto dokumentu v den dodání tramvaje nebo lhůtu prodloužili na 240 dnů.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel uvádí, že v předepsaném termínu je povinen dodavatel předložit návrh schématu odbavovacího systému Vozů, nikoliv jeho finální a neměnnou verzi. Ostatně dle daného článku je tento návrh předmětem dalšího schválení či připomínek ze strany Zadavatele.

Kromě toho příloha č. 5 Kupní smlouvy – Schéma současného odbavovacího systému, již základní parametry obsahuje a dodavatel tuto pouze upraví podle své budoucí realizace. Toto navrhované provedení může být v rámci projektování dále upřesňováno. Finální, a Zadavatelem schválené, provedení musí být předáno až společně s prvním vozidlem v rámci předávané kompletní dokumentace.

S ohledem na výše uvedené Zadavatel setrvává na stávajícím znění článku 1.14 Kupní smlouvy, neboť lhůta 120 dní pro předložení návrhu schématu odbavovacího systému shledává za dostatečnou.

Dotaz č. 2

„Článek 1.4 d) KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.4 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že „Součástí dodávky každého jednotlivého Vozu bude i odevzdání technické dokumentace Vozu (která je shodná u všech Vozů) v českém jazyce minimálně v následujícím rozsahu: [...] (d) protokol akreditované zkušebny o splnění ČSN EN 15227 (případně rovnocenné normy) [...]“

Zdvořile Vás žádáme, abyste potvrdili, že výsledek simulace a 3D výpočtů hrubé stavby vozidla bude také akceptován jako doklad o splnění normy ČSN EN 15227 a nebude nutné vyrobit skříň vozu navíc a později ji zničit v rámci zkoušek.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel potvrzuje dotaz tazatele.

Dotaz č. 3

„Článek 1.5 KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.5 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že Prodávající je povinen odevzdat dokumentaci uvedenou v článku 1.4 v tištěné podobě v počtu pěti vyhotovení, z nichž alespoň jedno bude obsahovat podpisy osob uvedených na daném výkresu. Vzhledem k objemu dokumentace zdvořile Vás žádáme o zvážení snížení počtu tištěných vyhotovení a o potvrzení, že Zadavatel bude souhlasit s podpisem pouze poslední nebo titulní strany každého tištěného dokumentu nebo bude namísto výše uvedeného možné použít zaručený elektronický podpis v jedné kopii.“

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel k dotazu tazatele uvádí, že trvá na dodání dokumentace v tištěné podobě v počtu pěti vyhotovení.

Současně Zadavatel připouští předání dokumentace v elektronické podobě s elektronickým podpisem po předchozí vzájemné dohodě.

Dotaz č. 4

„Článek 1.9 KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.9 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že součástí dodávky každého vozu i jeho uvedení do provozu Prodávajícím bude provedeno v prostorách Kupujícího. Zdvouřile Vás žádáme specifikovat, kolik vozidel by mohlo být najednou uvedeno do provozu v prostorách Kupujícího? Bude také zajištěno dostatečný počet parkovacích míst pro vozidla Prodávajícího?“

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel předpokládá, že ve svých prostorách bude schopen uvést do provozu maximálně 2 ks vozů týdně.

Dále Zadavatel předpokládá, že druhý dotaz tazatele směřuje k zajištění počtu parkovacích míst pro účely dodávaných vozů, nikoli osobních či nákladních vozidel dodavatele. K těmto vozidlům Zadavatel disponuje dostatečným počtem parkovacích míst pro veškerá dodaná vozidla. Pro úplnost Zadavatel dodává, že však do doby protokolárního převzetí vozidel nenese zadavatel zodpovědnost za zaparkovaná vozidla.

Dotaz č. 5

„Odst. 5 KUPNÍ SMLOUVA

Zdvouřile Vás žádáme podle článku 5 Kupní smlouvy o podrobně vysvětlení nebo o uvedení příkladů vad a nedostatků, které mohou být uvedeny v akceptačním protokolu.“

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel uvádí, že do akceptačního protokolu budou zaznamenány veškeré vady dodaného vozu v souladu s čl. 5.6 Kupní smlouvy. Na tyto zjištěné vady a nedostatky následně bude aplikován odlišný postup podle toho, zda brání řádnému užívání vozu a vůz není způsobilý sloužit svému účelu anebo některá vada spočívá v nedodržení vybraných technických parametrů vozu dle Přílohy č. 3 Kupní Smlouvy, či nikoliv.

Mezi vady vozu, které nebrání řádnému užívání vozu a nebrání užívání vozu ke svému účelu patří například, nikoliv však výlučně, drobné nedodělky. Těmi mohou být příkladem chybějící fólie na oknech, nutnost dolakování drobných nedodělků, seřízení krytů a další.

Konkrétní posouzení charakteru vady je však pokaždé závislé na konkrétním posouzení při technické přejímce.

Dotaz č. 6

„Článek 5.1 KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 5.1 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že „Kontrola. Prodávající je povinen umožnit Kupujícímu anebo jím pověřené třetí osobě provést kontrolu kvality a stavu výroby jednotlivých Vozů ve výrobních prostorách Prodávajícího, příp. jeho poddodavatele, kde jsou Vozy vyráběny, a to i opakovaně po dobu plnění této Smlouvy; Prodávající je povinen Kupujícího informovat, kde se nachází jeho předmětné výrobní prostory. Kupující je povinen informovat Prodávajícího o termínu této kontroly nejméně jeden (1) pracovní den předem. Prodávající je současně povinen Kupujícího předem informovat o termínu a místě realizace všech inspekčních anebo kontrolních prohlídek jednotlivých celků Vozů, aby se Kupující mohl těchto prohlídek osobně účastnit; Kupující však není povinen se těchto inspekcí či kontrol účastnit.“

Zdvouřile Vás žádáme, abyste potvrdili, že v případě přítomnosti Kupujícího či třetích stran najatých Kupujícím bude všechny náklady, jako jsou např. cestovní výdaje, náklady na ubytování, příplatky související se služebními cestami atd., hradit Kupující.

Pokud náklady nebude hradit Kupující, zdvouřile Vás žádáme o uvedení počtů dílčích komponentů, které chce Kupující uvést do provozu, počet zaměstnanců Kupujícího a podmínky služebních cest, které mají být hrazeny.“

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel potvrzuje, že zmíněné náklady bude hradit sám Zadavatel a tyto náklady tedy nebudou přenášeny na dodavatele, resp. prodávajícího.

Dotaz č. 7

„Článek 5.16 a 10.2 KUPNÍ SMLOUVA

Pro vyloučení pochybností Vás Zdvorně žádáme, abyste potvrdili, že vlastnické právo k jednotlivým vozům přejde na Kupujícího v okamžiku předání vozu, tj. v okamžiku, kdy obě smluvní strany podepíší dodací list s prohlášením Kupujícího „Převzato“ a bude provedena konečná platba (články 5.16 a 10.2 Kupní smlouvy).“

Odpověď na dotaz č. 7:

Přechod vlastnického práva upravuje čl. 10.2 Kupní smlouvy, který stanoví, že toto přechází okamžikem odevzdání příslušných vozů dle článku 5.16 Kupní smlouvy.

Článek 5.16 Kupní smlouvy následně stanoví jako okamžik odevzdání vozu okamžik oboustranného podpisu Dodacího listu s výrokem kupujícího „převzato“.

Přechod vlastnického práva není navázán pouze na provedení konečné platby. Konkrétní platební podmínky jsou upraveny v čl. 7 Kupní smlouvy. Povinnost dodavatele, resp. prodávajícího, vystavit fakturu po předání a převzetí vozu blíže upraví především čl. 7.4 Kupní smlouvy.

Zadavatel tedy zdůrazňuje, že přechod vlastnického práva není vázán na vystavení faktury za konkrétní vůz, ani na provedení platby za něj. Tento okamžik je vázán výhradně na oboustranný podpis dodacího listu s výrokem kupujícího „převzato“.

Dotaz č. 8

„Článek 5.6 KUPNÍ SMLOUVA

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 5.6 návrhu Kupní smlouvy uvedl, že k převzetí vozu dojde, pokud nemá vadu ovlivňující jeho bezpečnost a pokud je vůz vhodný k použití pro stanovený účel. Zdvorně Vás žádáme o sestavení výčtu vad, které by dle Kupujícího bránily bezpečnému provozu vozu a jeho používání pro stanovený účel. Díky tomu budeme jednoznačně a stejně chápat požadavky Kupujícího během fáze realizace projektu.“

Odpověď na dotaz č. 8:

Zadavatel uvádí, že článek 5.6 Kupní smlouvy nezmiňuje ve svém znění bezpečnost, nýbrž řádné užívání, způsobilost plnit svůj účel a dodržení vybraných technických parametrů dle přílohy č. 3 Kupní smlouvy.

V této souvislosti Zadavatel odmítá sestavovat jakékoliv, byť demonstrativní, výčty vad naplňujících situace dle čl. 5.6 Kupní smlouvy. Zadavatel má za to, že znění daného článku Kupní smlouvy je dostatečně určité z hlediska svého účelu i bez sestavování konkrétního výčtu vad.

Nadto postup dle čl. 5.6 nesouvisí s převzetím vozu. K převzetí vozu dochází teprve oboustranným podpisem dodacího listu, ve smyslu smlouvy, s výrokem „převzato“. Postupem dle čl. 5.6 Kupní smlouvy dochází teprve k sepsání akceptačního protokolu, který tvoří přílohu dodacího listu.

Dotaz č. 9

„Článek 8 KUPNÍ SMLOUVA

V článku 8 popisuje Kupující prodloužené záruky. To má významný dopad na cenu tramvaje. Vzhledem k tomu, že cena je jedním z nejdůležitějších hodnotících kritérií při hodnocení nabídek, zdvorně navrhuje zkrátit záruku u doplňkových komponentů, jako je např. jakost informačních panelů, záruku za jakost na karoserii a rám Vozu, záruka za jakost kontejnerů trakční výzbroje Vozu, záruka za jakost brzdového systému Vozu, záruka za jakost dveřních pohonů Vozu, záruka za jakost trakčních motorů Vozu, záruka za jakost teplovzdušných topidel Vozu.“

Odpověď na dotaz č. 9:

Zadavatel setrvává na stávajícím znění čl. 8 Kupní smlouvy a nadále požaduje u konkrétních uvedených celků prodlouženou záruku. Vzhledem k poptávanému plnění Zadavatel považuje tyto prodloužené záruky za odůvodněné.

Dotaz č. 10

„Článek 9 KUPNÍ SMLOUVA

Seznam pokut neobsahuje úplnou a konečnou definici pokut a není stanoven žádný limit pro výši pokuty. Podle stávajícího znění není omezena výše pokuty, kterou může Kupující Prodávajícímu účtovat. Proto zdvořile žádáme o stanovení maximální výše celkové smluvní pokuty (limitu) na 10 % z ceny plnění Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 10:

Zadavatel na základě dotazu tazatele provedl doplnění Kupní smlouvy. Upravené znění Kupní smlouvy je součástí tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 11

„Článek 16.1.a) KUPNÍ SMLOUVA

V zájmu vyvážení povinností smluvních stran Vás zdvořile žádáme, aby ukončení smlouvy dle článku 16.1(a) smlouvy počítalo s kompenzací účelně vynaložených nákladů ze strany Prodávajícího. A to vzhledem ke skutečnosti, že již bude probíhat faktické plnění smlouvy (její realizace) ve fázi uvedené v článku 1.14 (např. pokročilá inženýrská a nákupní fáze) a Prodávajícímu již v této fázi vzniknou značné náklady. Navíc je lhůta v délce 120 dnů uvedená v článku 1.14 velmi krátká (nepřiměřená) a její dodržení bude vyžadovat další finanční zdroje na včasnou realizaci, což bude mít nepochybně vliv na výši nabídek zhotovitelů.“

Odpověď na dotaz č. 11:

Zadavatel setrvává na stávajícím znění čl. 16.1 písm. a) Kupní smlouvy, stejně jako setrval na stávajícím znění čl. 1.14 Kupní smlouvy. Ohledně přiměřenosti lhůty dle čl. 1.14 se Zadavatel v plné míře odkazuje na svou odpověď na dotaz č. 1 k tomuto vysvětlení.

Zmíněné schéma palubního systému z hlediska složitosti celého plnění představuje pouze marginální část. Zadavatel tedy nepředpokládá, že by do termínu odevzdání prvního vozu dle harmonogramu nemělo dojít ke schválení zmíněného schématu. Ostatně lhůta pro návrh schématu odbavovacího systému je stanovena výrazně před lhůtou pro dodání prvního vozu dle harmonogramu. Nelze tedy předpokládat, že by zapracování případných připomínek Zadavatele mělo probíhat až do fáze, kdy by došlo k automatickému ukončení Kupní smlouvy.

Dotaz č. 12

„Článek 1.1 aa) a článek 3.3 a), b), c) SERVISNÍ SMLOUVA

Poněvadž termín těžké údržby nezávisí pouze na počtu najetých kilometrů, zdvořile Vás žádáme o doplnění tohoto odstavce (d):

„Pokud počet najetých kilometrů za rok u konkrétního vozidla nedosáhne 60 000 km, jak je uvedeno v tomto článku 3.3, časová složka jednotlivých úkonů údržby může způsobit, že bude nutné těžkou údržbu provést před dosažením příslušného počtu najetých kilometrů.“

Odpověď na dotaz č. 12:

Zadavatel uvádí, že plánované cykly pro těžkou údržbu jsou v gesci dodavatele. Zadavatel nestanovuje konkrétní časovou složku jednotlivých úkonů údržby. Dodavatel by měl stanovit přesné údržbářské cykly v souladu se zadáním, tak, aby ceny za jednotlivé stupně údržby (SP a VP) vstoupily do modelového výpočtu. Reálně se provádění těžké údržby bude provádět dle kilometrických proběhů a finančních možností zadavatele.

Dotaz č. 13

„Článek 2.1 c) SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o detailnější vysvětlení obsahu, že tomu rozumíme správně a Poskytovatel bude dodávat pouze Díly a Doplnky na Těžkou údržbu a Mimořádné opravy prováděné v rámci Těžké údržby Jakákoli dodávka dílů a příslušenství pro mimořádné opravy na samostatném základě (nikoli v kombinaci s těžkou

údržbou) je předmětem samostatné nabídky a Smlouvy, která rovněž obsahuje informace o tom, kdo poskytuje jaký materiál.“

Odpověď na dotaz č. 13:

Zadavatel uvádí, že Servisní smlouva obsahuje nejen provádění těžké údržby, ale také provádění mimořádných oprav včetně oprav po nehodách. I pro tyto mimořádné opravy musí mít dodavatel, resp. poskytovatel, dostatek náhradních dílů.

Dodavatel je tedy povinen dodávat Díly a Doplňky k Vozům i mimo Těžkou údržbu (ve smyslu definic obsažených v Servisní smlouvě), a to na základě objednávek Zadavatele. Ohledně dodávek a vystavování objednávek ke zmíněným dílům a doplňkům Zadavatel odkazuje především na čl. 3.13 Servisní smlouvy.

Dotaz č. 14

„Článek 3 SERVISNÍ SMLOUVA

Služby Údržby poskytované Poskytovatelem zahrnují pouze Těžkou údržbu. Pokud Objednatel požádá, aby byly v rámci Návštěv za účelem provedení Těžké údržby provedeny práce Lehké údržby, nebude provedení Lehké údržby považováno za zahrnuté v ceně, a proto bude Objednateli vyúčtováno navíc. Zdvorně Vás žádáme o potvrzení.“

Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavateli z dotazu předně není zřejmé, zda má tazatelem užívaný pojem „Návštěva“ odkazovat na některou z definic Servisní smlouvy či nikoliv. Pro účely tohoto vysvětlení zadávací dokumentace Zadavatel předpokládá, že nikoliv, čímž dotaz není zcela srozumitelný.

Předmětem Servisní smlouvy dle čl. 2.2 písm. c) skutečně není poskytování Lehké údržby. Opravy mimo základní těžkou údržbu budou sjednávány formou schvalovaných víceprací, které bude poskytovatel fakturovat nad rámec ceny za těžkou údržbu. Bližší podmínky pro poskytování těžké údržby stanoví příloha č. 1 Servisní smlouvy, která musí reflektovat minimální podmínky zadávací dokumentace, tedy rovněž přílohu č. 9 zadávací dokumentace. Tato mj. stanoví, že: *„Podmínkou pro předání vozidla do údržby SP a VP je jeho plná provozuschopnost a kompletnost. V případě závad zjevných před předáním vozidla do údržby, budou tyto realizovány jako vícepráce a hrazeny nad rámec sjednané údržby.“*

Jakékoliv práce nespádající do těžké údržby budou tedy muset být nejprve schváleny Zadavatelem a budou předmětem víceprací.

Dotaz č. 15

„Článek 3.3 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvorně Vás žádáme o doplnění ustanovení o úpravách. Ve Smlouvě musí být definovány úpravy pro případ odchylky / změny provozního profilu (zvýšení/snížení ceny, možná pouze v případě překročení určitého rozsahu změny (10%), revidované intervaly).“

Odpověď na dotaz č. 15:

Zadavatel uvádí, že rozsah jednotlivých úkonů těžké údržby je neměnný po celou dobu trvání smlouvy.

Pokud se v průběhu realizace jednotlivých stupňů těžké údržby zjistí vyšší opotřebení, případně nutnost výměny některých komponentů, bude toto sjednáno formou schvalovaných víceprací.

Dotaz č. 16

„Článek 3.4 SERVISNÍ SMLOUVA

Služby těžké údržby ve smyslu definice uvedené v této Smlouvě o provedení údržby budou mezi smluvními stranami sjednány na exkluzivní bázi.

V případě, že tyto služby nebudou sjednány exkluzivně, Poskytovatel nemá obchodní základ, který by mu umožňoval zřídit odpovídající organizaci a/nebo zajistit zdroje k poskytování servisu Objednateli v souladu s příslušnými požadavky na úroveň poskytovaných služeb. Taková situace je výhodná pro společnosti, které nebudou vystaveny riziku zřízení organizace v místě plnění, protože již mají zařízení, které se nachází v Ostravě

nebo v jejím okolí. Zdvůřile Vás žádáme o přehodnocení daného ustanovení a sjednání exkluzivity poskytování služeb.“

Odpověď na dotaz č. 16:

Pokud by byla spolupráce na exkluzivní bázi, jednalo by se nejen o nežádoucí stav z pohledu ZZVZ, ale dle názoru Zadavatele i z pohledu samotného tazatele – v konečném důsledku by nemohl poskytovat služby těžké údržby anebo dodávat předmětné náhradní díly jakémukoliv jinému svému zákazníkovi. Nevýhradní spolupráce z našeho pohledu představuje daleko větší obchodní základ pro organizaci anebo zajištění zdrojů za účelem poskytování předmětných služeb oproti exkluzivní spolupráci – tazatel může obdobné služby poskytovat i k dalším vozům a dalším zákazníkům. Exkluzivní spolupráce by současně mohla představovat neoprávněné omezování hospodářské soutěže. Zadavatel tedy nesouhlasí s argumentací tazatele a odmítá navrhovanou změnu Servisní smlouvy.

Dotaz č. 17

„Článek 3.5 b) iv SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvůřile Vás žádáme o detailnější vysvětlení obsahu a očekávaného rozsahu služeb a komerčního krytí služeb, uváděných jako „Očekávaný rozsah méně prací“.

Odpověď na dotaz č. 17:

Tímto jsou míněny úkony, kdy v rámci víceprací, případně mimořádných oprav, vznikne duplicita těchto úkonů. Uvedené ustanovení tedy předchází situacím, kdy by byl jeden úkon fakturován dvakrát.

Příkladem lze uvést situaci, ve které vůz po nehodě či po mimořádné opravě bude předmětem těžké údržby. Dodavatel tedy nebude opětovně poskytovat některé služby, které je jinak v rámci těžké údržby povinen provést.

Dotaz č. 18

„Článek 3.5 c) SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvůřile Vás žádáme o detailnější vysvětlení obsahu „Objednatel je oprávněn daný Měsíční plán odsouhlasit i tím, že se k němu nevyjádří do konce příslušného kalendářního měsíce ani přes dodatečnou písemnou výzvu Poskytovatele (nebude-li výzva realizována, nedochází ke schválení).“, kterou z hlediska Poskytovatele nepovažujeme za úměrnou.

Zdvůřile Vás žádáme o přehodnocení nabídnout Poskytovateli více záruk při jeho plánování tak, aby mohl Poskyvatel sestavit vhodný plán prací s odpovídajícím pracovním vytižením. Např. ad-hoc neboli spontánní požadavky musí být vzájemně dohodnuty a odsouhlaseny s dostatečným předstihem pro realizaci daného požadavku.“

Odpověď na dotaz č. 18:

Princip schvalování měsíčního plánu je mj. uveden v procesním diagramu, který tvoří přílohu č. 8 Servisní smlouvy. Objednatel dle Servisní smlouvy zasílá poskytovateli měsíční plán s dostatečným předstihem v předcházejícím měsíci. Lhůta před započatím měsíce je dostatečná pro to, aby obě strany odsouhlasily časové i věcné parametry.

Zadavatel proto setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Dotaz č. 19

„Odst. 3.8 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvůřile Vás žádáme o potvrzení, že tomu rozumíme správně, že opravy zjištěné při provádění prohlídky v rámci Těžké údržby (související úkony podle příručky údržby) budou hrazeny formou paušálního poplatku za příslušnou střední či velkou prohlídku.“

Odpověď na dotaz č. 19:

Zadavatel potvrzuje dotaz tazatele. Výjimku z tohoto mohou však činit především méně práce již zmíněné v odpovědi na dotaz č. 17.

Dotaz č. 20

„Článek 3.13 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o potvrzení, že tomu rozumíme správně, že Objednatel bude / hodlá objednávat Díly a Doplnky pro vozidla v souvislosti s pracemi Lehké údržby? Bude poskytování takového materiálu účtováno Objednateli, co se týče dopravy, daní a dalších souvisejících nákladů?“

Odpověď na dotaz č. 20:

Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že nabídnutá cena jednotlivých náhradních dílů zahrnuje veškeré náklady a pro objednatele tedy představuje konečnou fakturovanou cenu. Dodatečné náklady jako doprava či další související náklady nebudou Zadavatelem propláceny.

Dotaz č. 21

„Článek 3.13 SERVISNÍ SMLOUVA

V článku 3.13 je uvedeno, že předmětem Smlouvy je dodávka jednotlivých Dílů či Doplnků pro Vozy popsanych v příloze č. 2.

Poněvadž příloha č. 2 se týká Návštěv za účelem provedení Střední a Velké údržby, rádi bychom se ujistili, že to obě strany chápou stejně. Rádi bychom tedy Objednatele požádali, aby přesně definoval, co tato služba zahrnuje a jak se to bude účtovat.

Tj. a) bude spotřeba materiálu pro účely SP a VP zahrnuta v ceně za návštěvu, jak je uvedena v příloze č. 2/záložka „Údržba - SP a VP“; nebo b) bude spotřeba Dílů a Doplnků účtována podle spotřeby s uplatněním ceníku podle záložky „Díly a Doplnky“; a c) předpokládá článek 3.13, že Poskytovatel dodává všechny jednotlivé Díly či Doplnky pro veškerou údržbu, včetně údržby (Lehká údržba), kterou Objednatel provádí sám?“

Odpověď na dotaz č. 21:

Dodávka jednotlivých dílů či doplňků bude realizována na základě jednotlivých objednávek za ceny dle přílohy č. 2 Kupní smlouvy. Pokud tedy při provádění Těžké údržby vyvstane nutnost dodat nový díl či doplněk nad rámec prací uvedených v příloze č. 1 Servisní smlouvy, budou tyto účtovány výhradně na základě objednávky Zadavatele dle cen uvedených v příloze č. 2 Servisní smlouvy. Díly nutné k provedení těžké údržby ve smyslu Servisní smlouvy však musí být zahrnuty v ceně dodavatele za těžkou údržbu.

Dotaz č. 22

„Článek 4 SERVISNÍ SMLOUVA

Abychom přešli rozdílným výkladům, rádi bychom si vysvětlili tyto otázky:

Stávající vady uvedené v Knize Vozu a nezjištěné/skryté abnormální vady jsou považovány za nezahrnuté a budou účtovány jako vícepráce. Zdvořile Vás žádáme o potvrzení.“

Odpověď na dotaz č. 22:

Zadavateli předně není zřejmé, co tazatel míní nezjištěnými/ skrytými abnormálními vadami.

Zadavatel v tuto chvíli předpoklad tazatele nepotvrzuje, některé ze závad mohou být zahrnuty do předepsaných standardních úkonů těžké údržby. Platí současně, že veškeré vícepráce musí být odsouhlaseny a sjednány formou cenové nabídky.

Dotaz č. 23

„Článek 5.2 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile žádáme o detailnější specifikaci rozsahu režijních nákladů, které bude Objednatel uznávat.“

Odpověď na dotaz č. 23:

Zadavatel v tomto ohledu plně odkazuje na čl. 5.2, dle kterého je poskytovatel oprávněn připočítat hodnotu režijních nákladů za poddodávky. Hodnota režijních nákladů však musí být rádně odůvodněna a podložena a nesmí překročit 5 % z hodnoty poddodávky. Konkrétní odůvodnění režijních nákladů za poddodávky tedy spočívá na straně dodavatele a bude pokaždé hodnoceno dle konkrétních skutkových okolností.

Dotaz č. 24

„Článek 5.21 SERVISNÍ SLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o vysvětlení, proč je uvedena podmínka, že „kterákoliv Strana je oprávněna realizovat navýšení anebo snížení cen.“ Inflace je předmětem každoročního přezkumu, a proto je Poskytovatel povinen ji zohlednit bez ohledu na to, zda je výsledkem snížení či zvýšení cen.“

Odpověď na dotaz č. 24:

Zadavatel ve znění Servisní smlouvy uvedl explicitně i snížení cen, jelikož se v pravém slova smyslu v takovém případě nejedná o inflaci, nýbrž o deflacii. Citované ujednání má zdůraznit aplikovatelnost inflační doložky i v případech, kdy dojde ke snížení cenové hladiny. Nadto změna ceny v takovém případě je dle Servisní smlouvy oprávněním obou smluvních stran, nikoliv pouze dodavatele, resp. poskytovatele, jak vyplývá z dotazu.

Dotaz č. 25

„Článek 6.1.k) SERVISNÍ SMLOUVA

Ačkoli souhlasíme s pokutou v případě porušení sjednaných pravidel, pokuta by se neměla stát „úkol pro inkasní agenturu“ v případě každého nepodstatného porušení. Proto zdvořile navrhuje tuto změnu formulace: „Za každý zjištěný a přiměřeně posouzený případ si Objednatel vyhrazuje právo účtovat Poskytovateli pokutu ve výši 10 000,- Kč;“

Odpověď na dotaz č. 25:

Zadavatel zcela nerozumí dotazu tazatele, neboť odkazovaný článek, ani Servisní smlouva jako celek, nezmiňuje inkasní agentury. Zadavateli tedy není zřejmé, na co dotaz tazatele směřuje.

Nadto tazatelem navrhovaná změna nijak nemění stávající znění daného ustanovení Servisní smlouvy. Zadavatel proto setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Dotaz č. 26

„Článek 6.2 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o doplnění tohoto ustanovení (c):

„Případná vada ve smyslu definice uvedené v Knize Vozu je považována za nedokončenou práci neprovedenou/nenapravenou Objednatel během návštěvy za účelem provedení Lehké údržby, a proto ji lze vyúčtovat jako vícepráce provedené Poskytovatelem pro Objednatele.“ Práce, které jsou součástí Lehké údržby, avšak taktéž vadami, které Objednatel nenapravit, nejsou součástí balíčku smluvních prací Poskytovatele.“

Odpověď na dotaz č. 26:

Zadavatel nesouhlasí se změnou navrhovanou tazatelem a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy. Nadto Zadavatel opětovně zdůrazňuje, že veškeré vícepráce musí být odsouhlaseny a sjednány formou cenové nabídky.

Dotaz č. 27

„Článek 11.9 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o detailnější vysvětlení definice „všechny náklady“ v souvislosti s článkem 11.9, tj. „Veškeré náklady spojené s oprávněnou reklamací vad nese Poskytovatel.“

Odpověď na dotaz č. 27:

Tímto je nutno rozumět veškeré náklady, které vznikají při uplatnění oprávněné reklamace. Takové náklady mohou představovat například nutnost opakované zkušební jízdy, vyžádané přemístění vozů z vozovny do místa předání, náklady související s odstraněním nepojízdného vozidla z trati či různé administrativní a jiné náklady.

Nelze však určit veškeré možné náklady, neboť toto je vždy závislé na konkrétních skutkových okolnostech a výše uvedený součet slouží pouze jako hrubý příklad nákladů, které mohou vzniknout.

Dotaz č. 28

„Článek 12.4 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o přehodnocení „budoucích skutečností“, na které nemá Objednatel ani Poskytovatel přímý ani nepřímý vliv, a o odstranění následujícího textu "že v budoucnu se tato krizová opatření apod. mohou vyvíjet" a žádáme o odpovídající změnu znění ustanovení:

„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 anebo vyšší moc či okolnost vylučující odpovědnost, a termíny plnění, cena a další podmínky plnění dle této Smlouvy byly sjednány již s přihlédnutím k Dopadům krizí. Poskytovatel není proto oprávněn požadovat změnu podmínek této Smlouvy nebo odvolávat se na vyšší moc z důvodu Dopadů krizí.“

Ustanovení § 1765 občanského zákoníku by měla platit v případě změny okolností tak podstatné, že změna založí v právech a povinnostech stran zvlášť hrubý nepoměr znevýhodněním jedné z nich buď neúměrným zvýšením nákladů plnění, anebo neúměrným snížením hodnoty předmětu plnění. V takovém případě má dotčená strana právo domáhat se vůči druhé straně obnovení jednání o Smlouvě, poněvadž Dopady krize se mohou v budoucnu vyvíjet a ani jedna strana nemůže rozumně předpokládat ani ovlivnit změnu, která nastane až po uzavření Smlouvy, anebo se dotčené straně stane známou až po uzavření Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 28:

Zadavatel uvádí, že se k tomuto ustanovení Servisní smlouvy již opakovaně vyjadřoval. V tomto ohledu se odkazuje především na vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 a č. 12.

Zadavatel tedy opakovaně odmítá navrhovanou změnu dotčeného ustanovení Servisní smlouvy a setrvává na jejím stávajícím znění. Kromě toho Zadavatel s odkazem na vysvětlení zadávací dokumentace č. 12 odkazuje, že i v případě vyloučení aplikace § 1765 občanského zákoníku je možné přistoupit ke změně Servisní smlouvy v důsledku nastalých a neočekávaných okolností. Vyloučením aplikace § 1765 občanského zákoníku pouze zaniká právní nárok druhé smluvní strany na obnovení jednání o smlouvě.

Dotaz č. 29

„Článek 15 SERVISNÍ SMLOUVA

Abychom udrželi tato ustanovení a tyto podmínky stanovující vysoké pokuty ve spravedlivé rovině a abychom navíc penalizovali Poskytovatele v případě faktického nedostatku, zdvořile Vás žádáme o doplnění tohoto bodu (jako článek 15.5): „Avšak může být uložena pouze jedna pokuta na incident. To znamená, že pokud je uložena pokuta za nepřiměřenost, nemůže být uložena další pokuta za logický důsledek a naopak.“

Odpověď na dotaz č. 29:

Zadavatel odmítá navrhovanou změnu tazatele a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy. Zadavatel považuje stávající znění Servisní smlouvy za vyvážené a smluvní pokuty současně nepovažuje za nepřiměřené.

Dotaz č. 30

„Článek 18.4.b) SERVISNÍ SMLOUVA

Domníváme se, že odstoupení od Smlouvy by mělo být možné pouze tehdy, jestliže jsou povinnosti porušeny podstatným způsobem (jak je stanoveno pro Poskytovatele v článku 18.5). V případě porušení nepodstatným způsobem by to nemělo být možné. Proto zdvořile Vás žádáme o odstranění „anebo nepodstatným“ ze znění článku 18.4 (b).“

Odpověď na dotaz č. 30:

Zadavatel odmítá navrhovanou změnu tazatele a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Tento důvod pro odstoupení od smlouvy je navázán na situaci, při které poskytovatel nezjedná nápravu ani v dodatečně přiměřené lhůtě po doručení písemného oznámení Objednatele o takovém porušení příslušné povinnosti. Zadavatel považuje za vhodné setrvat na stávajícím znění Servisní smlouvy, neboť je vázáno na dvojí nesplnění povinnosti poskytovatele a to (i.) nepodstatné porušení smlouvy a (ii.) nezjednání nápravy i přes písemné oznámení. Samotné nepodstatné porušení smlouvy tedy nepředstavuje důvod pro odstoupení od

smlouvy. Nadto se v tomto případě jedná pouze o oprávnění Objednatele odstoupit od smlouvy, nikoliv povinnost či automatické ukončení Servisní smlouvy.

Dotaz č. 31

„Článek 18.9 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o přehodnocení skutečnosti, že pokud Objednatel vypoví Smlouvu bez uvedení důvodu (nebo bez závažného důvodu), bude Objednatel povinen uhradit Poskytovateli odpovídající náklady, které mu v souvislosti s výpovědí vznikly a převzít místní zásoby materiálu a nástroje.“

Odpověď na dotaz č. 31:

Zadavatel v plné míře odkazuje na své vysvětlení zadávací dokumentace č. 6, ve kterém již na tento dotaz, resp. žádost, odpovídal.

Zadavatel i nyní odmítá navrhovanou změnu Servisní smlouvy a setrvává na jejím stávajícím znění.

Dotaz č. 32

„Článek 19 and 19.1 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o detailnější vysvětlení čl. 19.1 návrhu Servisní smlouvy: „Poskytovatel se zavazuje nejpozději patnáct (15) dnů před předčasným ukončením Smlouvy a není-li toto objektivně možné (například z důvodu, že tento okamžik není předem znám), pak nejpozději do patnácti (10) dnů od zániku Smlouvy“.

Je tedy platná lhůta slovní (patnáct dní) nebo číselná (10 dní).

Zdvořile Vás žádáme o zvážení změny všech lhůt v čl. 19 na 30 (třicet) kalendářních dnů.“

Odpověď na dotaz č. 32:

Zadavatel k dotazu tazatele uvádí, že se jedná o chybu v psaní. Zadavatel současně přistoupí k úpravě Servisní smlouvy a prodlouží zmiňovanou dobu.

Dotaz č. 33

„Článek 19.4 SERVISNÍ SMLOUVA

U vozů v rámci Střední a Velké údržby nemusí být vrácení do 3 pracovních dnů možné v závislosti na průběhu/stavu kontroly. Zdvořile Vás žádáme o změnu formulace termínu pro vrácení na „dle vzájemné dohody Stran“.“

Odpověď na dotaz č. 33:

Smluvní ujednání, na které tazatel odkazuje již obsahuje jím navrhovanou změnu, kdy konkrétně uvádí: *„Nedohodnou-li se Strany jinak, Poskytovatel je současně povinen do tří (3) pracovních dnů“.*

Zadavatel tedy navrhovanou změnu odmítá a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy. Navrhovaná změna by totiž neměla na její znění žádný reálný vliv.

Dotaz č. 34

„Článek 22.4 SERVISNÍ SMLOUVA

Dle našeho názoru by měla být příloha č. 2 obsahující všechny sjednané jednotkové ceny taktéž předmětem výjimky, neboť jednotkové nacenění plnění může být jistě obchodním tajemstvím konkrétních dodavatelů a podléhat odpovídající ochraně interních informací a know-how Poskytovatele. Zdvořile Vás žádáme o úpravu článku 22.4 Smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 34:

Zadavatel uvádí, že poskytovatel má možnost uvést v příloze č. 14. Servisní smlouvy další důvěrné informace. Pokud tedy považuje jednotkové ceny v příloze č.2 za obchodní tajemství, může toto uvést do přílohy č. 14. Pro úplnost však Zadavatel uvádí, že důvěrnou informací v tomto ohledu nemůže být především hodnocení kritérium jako celek.

Dotaz č. 35

„Článek 22.4 SERVISNÍ SMLOUVA

Zdvořile Vás žádáme o potvrzení, že Poskytovatel použije náhradní díly Objednatele v případě, že má Objednatel potřebný díl (s tím, že díl bude nahrazen), aby nedošlo k prostojům.“

Odpověď na dotaz č. 35:

Zadavatel předně uvádí, že čl. 22.4. Servisní smlouvy výše uvedené ujednání neobsahuje. Nicméně Zadavatel předpokládá, že se jedná pouze o chybu při odkazu na smluvní ujednání.

Servisní smlouva tazatelem zmíněnou situaci neřeší a Zadavatel nezvažuje požadovanou změnu Servisní smlouvy. Nicméně lze předpokládat, že při jejím plnění může nastat tazatelem nastíněná situace a v takovém případě má bezesporu Zadavatel i dodavatel zájem na tom, aby poskytované služby byly poskytovány bez zbytečných prodlev a prostojů. Pokud tedy taková situace v praxi nastane, lze uvažovat nad *ad hoc* řešením, které by odpovídalo požadavku tazatele. Nicméně i přesto Zadavatel nepřistoupí ke změně Servisní smlouvy a setrvává na jejím stávajícím znění.

Dotaz č. 36

„Příloha č. 9 zadávací dokumentace

K příloze č. 9 zadávací dokumentace – Minimální rozsah těžké údržby je na poslední straně připojen tento text:

„Pro SP i VP:

Podmínkou pro předání vozidla do údržby SP a VP je jeho plná provozuschopnost a kompletnost. V případě závad zjevných před předáním vozidla do údržby, budou tyto realizovány jako vícepráce a hrazeny nad rámec sjednané údržby.

V případě, že výrobci jednotlivých komponent předepisují údržbu, repasi, nebo výměnu dílů na svých komponentech, případně v návodech pro údržbu, budou tyto práce provedeny v rámci nejbližší (kilometrově, nebo časově, podle toho co nastane dříve) údržby SP, nebo VP.

Součástí SP i VP je výměna, popř. doplnění předepsaných provozních kapalin a promazání dle mazacího plánu výrobce.

Velkou i střední prohlídkou vozidla musí být obnoveny původní technické vlastnosti, stanovené schválenými Technickými podmínkami. Vozidlo po velké prohlídce musí zajistit bezpečný a hospodárny provoz, a to u velkých prohlídek vozidel nejméně pro ujetí kilometrského proběhu pro další údržbu typu SP, nebo VP.

Vozidlo po SP i VP musí zejména

- být kompletní

Vozidlem kompletním se rozumí vozidlo, které je složeno ze všech opravených nebo vyměněných komponent, které byly na vozidle při jeho přistavení.

- odpovídat po stránce konstrukční příslušné značce, typu a účelovému provedení vozidla,“

Aby se předešlo výkladovým pochybnostem, předpokládáme, že během těchto prohlídek budou provedeny úkony s konkrétními intervaly SP a/nebo VP. Intervaly doporučené výrobcem/dodavatelem musí být dodržovány. To by mělo zajistit bezproblémový provoz až do dalšího provedení daného úkonu, avšak nelze to považovat za zaručené. Zdvořile Vás žádáme o potvrzení, že to chápeme správně ze zde nebudete požadovat žádné dodatečné záruky nevyplývající z této Servisní smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 36:

Zadavatel k tomuto, že bude vyžadovat pouze záruky, které mu náleží ze smluv na Veřejnou zakázku či ze zákona. Konkrétní úpravu záruk ze Servisní smlouvy upravuje její čl. 11. Zadavatel současně nezvažuje zakomponování žádných dalších záruk ze Servisní smlouvy nad rámec již požadovaných.

Dotaz č. 37

„Závěrem si Vás dovoluujeme zdvořile požádat s ohledem na zvýšenou administrativní a technologickou náročnost při přípravě a specifikaci technických částí nabídky o prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to alespoň do 31.05.2023.“

Odpověď na dotaz č. 37:

Zadavatel uvádí, že mj. v reakci na dotaz tazatele přistoupil k prodloužení lhůty pro podání nabídek.

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

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 19 ZE DNE 12. 5. 2023

Žádost č. 19 ze dne 9. 5. 2023

Dotaz č. 1

„§ 7.1. Platební podmínky

„Strany se dohodly, že Kupující na předmět plnění této Smlouvy neposkytuje jakékoliv zálohy.“

Otázka:

Vzhledem k tomu, že předmětem smlouvy je dodávka nových vozidel, která vyžadují homologační proces a z důvodu nutnosti objednání a zálohování klíčových komponentů nezbytných pro plnění smlouvy, žádáme o změnu platebních podmínek a umožnění prodávajícímu požádat o zálohu ve výši 20 % z ceny objednaných vozidel.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel neakceptuje tazatelem navrhovanou změnu a trvá na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Zadavatel dodává, že k poskytování záloh se již opakovaně vyjádřil v předcházejících vysvětleních zadávací dokumentace a setrvává na těchto svých předcházejících vyjádřeních. V tomto ohledu Zadavatel odkazuje především na vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 21. 3. 2023 a vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 28. 3. 2023.

Dotaz č. 2

„§ 7.15. Prodávající není oprávněn postoupit tuto Smlouvu anebo jakékoliv své pohledávky vůči Kupujícímu z této Smlouvy na třetí osobu bez předchozího písemného souhlasu Kupujícího. Jakékoliv započtení pohledávek Prodávajícího vůči pohledávkám Kupujícího může být realizováno pouze na základě předchozího písemného souhlasu Kupujícího. Prodávající tímto souhlasí s tím, aby Kupující byl oprávněn postoupit tuto Smlouvu, nebo jakékoliv své pohledávky vůči Prodávajícímu z této Smlouvy na třetí osobu bez předchozího souhlasu Prodávajícího. Kupující je oprávněn započíst jakékoliv své pohledávky vůči pohledávkám Prodávajícího bez předchozího souhlasu Prodávajícího.“

Otázka:

Kupující si v §7.15. kupní smlouvy vyhrazuje právo převést svá práva a povinnosti ze smlouvy na třetí osoby bez souhlasu Prodávajícího. S přihlédnutím k rovnosti smluvních stran a nutnosti zapojit do plnění smlouvy finanční instituce, které požadují postoupení pohledávek jako zajištění, požadujeme do §7. odst. 1 kupní smlouvy doplnit:

„Kupující bez ohledu na výše uvedené souhlasí s tím, aby Prodávající převedl práva a pohledávky ze smlouvy na banku financující plnění smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Uvedené ustanovené Kupní smlouvy tvoří běžnou součástí obdobných kupních smluv a obchodních vztahů s veřejným sektorem. Zadavatel má dále za to, že Kupní smlouva je obecně nastavena tak, že zajišťuje rovnost stran a představuje vyvážený smluvní vztah mezi Zadavatelem na jedné straně a dodavatelem na druhé straně.

Dotaz č. 3

„§ 9. Sankční ustanovení – celý odstavec

Otázka:

Vzhledem k tomu, že zadavatel nestanovil limit sankcí, navrhujeme změny bodů smlouvy a stanovení limitu sankcí ve výši:

Sankce za pozdní dodání – limit 5 % z hodnoty vozidla, jehož dodání je zpožděné

Horní hranice všech sankcí v celé smlouvě - 20 % z hodnoty smlouvy

Žádáme, aby byla horní hranice sankcí stanovena jak v kupní smlouvě, tak v servisní smlouvě na úrovni 20 % z hodnoty smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel v reakci na tento dotaz přistoupil ke změně Kupní smlouvy, ve které stanovil konkrétní horní hranici smluvních pokut.

Zadavatel odmítá stanovení horní hranice smluvních pokut u Servisní smlouvy. Jedná se totiž o smlouvu dlouhodobého charakteru a Zadavatel tedy vzhledem k její povaze nepovažuje za vhodné stanovit horní hranice smluvních pokut.

V podrobnostech ohledně maximální možné výše smluvních pokut Zadavatel odkazuje na aktualizovanou verzi Kupní smlouvy.

Dotaz č. 4

„§ 5. Kontrola, technická přejímka, odevzdání Vozů bod 5.3.

„Technická přejímka Vozu bude vedena Prodávajícím, za účasti Kupujícího anebo jiných osob určených Kupujícím (těmto je Prodávající povinen umožnit účast) a bude realizována v místě plnění ve smyslu článku Error: Reference source not found této Smlouvy, nebude-li Stranami dohodnuto jinak (vždy v konkrétním případě). Kupující je oprávněn určit oprávněnou osobu, která jeho jménem bude realizovat Technickou přejímku příslušného Vozu.“

Otázka:

Pro upřesnění harmonogramu projektu prosíme o potvrzení, že technická přejímka netrvá déle než 5 pracovních dnů.“

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel k dotazu tazatele uvádí, že Kupní smlouva jednoznačně nestanovuje konkrétní maximální dobu realizace technické přejímky. Zadavatel však k tomuto s ohledem na své předchozí zkušenosti potvrzuje, že obvykle technická přejímka netrvá déle než pět dní, kdy standartní doba trvání přejímky jsou dva pracovní dny.

Dotaz č. 5

„Čl. 6.4. - Nejsou žádné informace o případné valorizaci ceny vozidel, a to ani v případě volitelné objednávky. Prosíme o doplnění vzoru smlouvy na dodávky o ustanoveními o indexaci cen, jako v případě servisní smlouvy.“

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel opětovně zvážil možnost stanovení indexace cen, a i přesto setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Zadavatel považuje Kupní smlouvu za vyváženou, když rozděluje možná rizika z ní plynoucí rovnoměrně mezi Zadavatele a dodavatele. Zadavatel tedy odmítá přebírat veškerá potenciální rizika dodavatelů plynoucí z plnění smlouvy.

Dotaz č. 6

„Čl. 8.1.b) - Žádáme o odstranění věty "Za důvod nedosažení garantované technické životnosti Vozu nelze považovat přetěžování Vozu". Přetížením Vozu se rozumí, že byl provozován v rozporu s technickou dokumentací vozidla a v rozporu s konstrukčními předpoklady a na následky takového jednání ze strany zadavatele se nevztahuje odpovědnost dodavatele.“

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel na základě dotazu tazatele přistoupil k odstranění této věty Kupní smlouvy a upravil její stávající znění.

Dotaz č. 7

„Čl. 8.4. - Vzhledem k tomu, že zadavatel stanovil lhůtu pro odstranění nahlášených záručních vad na 30 dnů ode dne oznámení, žádáme o odstranění lhůty pro zahájení opravy. Typ závady, organizace práce dodavatele a dostupnost náhradních dílů určí, zda je možné a rozumné zahájit opravu během několika dnů ode dne oznámení. V každém případě bude zhotovitel povinen zahájit opravu v takové době, aby ji dokončil do 30 dnů ode dne oznámení.“

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel neakceptuje tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Uvedené ustanovení Kupní smlouvy považuje Zadavatel za vhodné, neboť tato doba je podstatná především při výskytu menších vad, které mohou být odstraněny v řádech jednotek dnů. Nadto je tímto eliminována situace, kdy dodavatel podcení časovou náročnost odstranění vady, nastoupí na její odstranění pozdě a v důsledku tohoto nestihne včas vadu odstranit.

Zadavatel tedy nepovažuje dané ustanovení Kupní smlouvy za problematické, kdy naopak toto potenciálně eliminuje některá rizika při odstraňování vad a přispívá k jejich efektivnějšímu řešení.

Dotaz č. 8

„Čl. 9.1.d) - S ohledem na předchozí otázku žádáme také o vypuštění z čl. 9.1.d) textu „se zahájením prací na odstranění záručních vad u Kupujícího nebo“. Je to nutné i z toho důvodu, že ve smlouvě není uvedeno, zda může zadavatel uložit pokutu za prodlení se zahájením opravy a dodatečně za prodlení s dokončením těžké opravy. Pro zadavatele je důležité pouze dokončení opravy, proto požadujeme provedení příslušné změny.“

Odpověď na dotaz č. 8:

Zadavatel nesouhlasí s navrhovanou změnou a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy. Při své odpovědi se Zadavatel taktéž odkazuje na svou odpověď k předcházejícímu dotazu. Zadavatel především nesouhlasí s tvrzením tazatele, že pro Zadavatele není podstatné, kdy prodávající nastoupí k odstraňování vad.

Zadavatel současně považuje znění této smluvní pokuty za jednoznačné a nepřipouštějící dvojí výklad.

Dotaz č. 9

„Čl. 8.6. - Žádáme o upřesnění, na které části a součásti se záruka nevztahuje. O jaké jiné části jde, než ty, které jsou uvedeny v bodě 8.8.?“

Odpověď na dotaz č. 9:

Zadavatel uvádí, že díly běžného opotřebení jsou již v Kupní smlouvě uvedeny, byť demonstrativně. Nadto Zadavatel nepovažuje za možné, ani vhodné, uvádět veškeré části, na které se odkazované ustanovení může vztahovat. Ostatně pokud by byl výčet taxativní, mohlo by toto být ke škodě především dodavatelům, pokud by Zadavatel některý z dílů opomenul do výčtu uvést.

Zadavatel proto setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Dotaz č. 10

„Čl. 8.7. - Potvrďte, prosím, že u dílů s dodací lhůtou delší než 90 dnů bude kupující tuto akceptovat a dohodne se na odpovídající delší dodací lhůtě.“

Odpověď na dotaz č. 10:

Zadavatel dotaz tazatele nepotvrzuje a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy. Zadavatel především nadále považuje současné znění Kupní smlouvy za přiměřené a délku dodací lhůty za dostatečnou. Současně Zadavatel nyní nemůže předvídat svůj budoucí postup, kdy tento vždy závisí na konkrétních skutkových okolnostech a nelze jej jednoduše zobecňovat.

Mimo to je především povinností konkrétního dodavatele, aby měl zajištěny dostatečné rezervy náhradních dílů, aby byl schopen dostát svých smluvních povinností.

Dotaz č. 11

„Čl. 13.2. - Vzhledem k tomu, že ne všechny krizové důsledky může zhotovitel v den podání nabídky rozumně předvídat, žádáme o změnu tak, aby předvídatelnost krizových důsledků byla posuzována ke dni podání nabídky, tj. okolnosti nepředvídatelné v den podání nabídek budou nadále považovány za vyšší moc, i když budou souviset s okolnostmi existujícími ke dni podání nabídek. Například eskalace vojenského konfliktu na Ukrajině do dalších zemí je důsledkem krize, kterou dnes nelze rozumně předpokládat ani předvídat a měla by být považována za vyšší moc.“

Odpověď na dotaz č. 11:

Zadavatel opakovaně odmítá úpravu zmiňovaného ustanovení Kupní smlouvy a setrvává na jejím stávajícím znění.

K tomuto konkrétnímu smluvnímu ustanovení Zadavatel již opakovaně poskytl své vyjádření a opakovaně odmítl jeho změnu, kdy na těchto svých minulých závěrech nadále trvá. Potenciální rizika vznikající z plnění Kupní smlouvy nemohou být přenášeny výhradně na Zadavatele, pokud má Kupní smlouvy představovat vyvážený smluvní vztah mezi Zadavatelem a dodavatelem. Zadavatel tedy nepovažuje za vhodné, ani možné, smluvně eliminovat veškerá rizika, která mohou dodavatelům při plnění smlouvy vzniknout, a proto setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Dotaz č. 12

„Čl. 15.3. - Žádáme o odstranění bodu. Riziko by mělo být rozloženo na obě strany.“

Odpověď na dotaz č. 12:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Předně Zadavatel v plné míře odkazuje na svá předcházející vyjádření k tomuto bodu poskytnutá v předcházejících vysvětleních zadávací dokumentace. Především Zadavatel odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č. 18 rovněž ze dne 12. 5. 2023, ve kterém své dosavadní postoje objasnil. Uvedené ustanovení je běžné v obdobných vztazích vylučováno a nadto nebrání ani případně nezbytné změně závazku ze smlouvy v důsledku změny okolností.

Dotaz č. 13

„Čl. 16.3.a) - Žádáme o prodloužení lhůty na 90 dnů. Vzhledem k tomu, že odstoupení od smlouvy je krajní možností, mělo by být využito pouze v případě výrazného zpoždění.“

Odpověď na dotaz č. 13:

Zadavatel s navrhovanou změnou nesouhlasí a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy. Zadavatel považuje prodloužení dle stávajícího znění Kupní smlouvy za dostatečně významné pro to, aby bylo důvodem k odstoupení od smlouvy.

Dotaz č. 14

„Čl. 16.3.b) - Žádáme o odstranění textu "anebo nepodstatným". Vzhledem k tomu, že odstoupení od smlouvy je krajní možností, mělo by být využito pouze v případě jejího podstatného porušení.“

Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavatel navrhovanou změnu odmítá a setrvává na stávajícím znění Kupní smlouvy.

Současně Zadavatel odkazuje na své vysvětlení zadávací dokumentace č. 18, taktéž ze dne 12. 5. 2023, ve kterém se vyjádřil k obdobnému článku Servisní smlouvy.

Především je tento důvod pro odstoupení od smlouvy navázán na situaci, při které prodávající nezjedná nápravu ani v dodatečně přiměřené lhůtě po doručení písemného oznámení objednatele o takovém porušení příslušné povinnosti. Zadavatel považuje za vhodné setrvat na stávajícím znění Kupní smlouvy, neboť je vázáno na dvojí nesplnění povinnosti prodávajícího a to (i.) porušení smlouvy a (ii.) nezjednání nápravy i přes písemné oznámení. Samotné (nepodstatné) porušení smlouvy tedy nepředstavuje důvod pro odstoupení od smlouvy.

Dotaz č. 15

„Čl. 4.6.c) - Ustanovení požadujeme upravit tak, že dodavatel je oprávněn provést přejímku sám, nedostaví-li se zadavatel k přejímce bezdůvodně, bez stanovení dodatečné lhůty.“

Odpověď na dotaz č. 15:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy. Jelikož vůz již v této fázi bude v majetku Zadavatele, nelze připustit situaci, ve které by byl Vůz bez podpisu Zadavatele.

Dotaz č. 16

„čl. 7.2. - Žádáme o vyrozumění dodavatele den před plánovanou návštěvou z organizačních důvodů.“

Odpověď na dotaz č. 16:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Připuštění požadované změny by bylo v rozporu s běžnou praxí, ve které je kontrola prováděna průběžně dle aktuálních potřeb a kontrola tedy může být prováděna každý den.

Dotaz č. 17

„čl. 11.8. - Vzhledem k tomu, že zadavatel stanovil lhůtu pro odstranění nahlášených záručních vad na 15 dnů ode dne oznámení, žádáme o odstranění lhůty pro zahájení opravy. Typ závady, organizace práce dodavatele a dostupnost náhradních dílů určí, zda je možné a rozumné zahájit opravu během několika dnů ode dne oznámení. V každém případě bude zhotovitel povinen zahájit opravu v takové době, aby ji dokončil do 15 pracovních dnů ode dne oznámení.“

Odpověď na dotaz č. 17:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Pro Zadavatele je podstatná doba nastoupení k odstraňování vad, stejně jako doba pro odstranění vady. Při upuštění od požadavku na nastoupení k odstraňování vad může docházet k nadbytečným prostojům, či k podcenění nahlášené vady. Zadavatel tedy považuje za vhodné toto smluvní ujednání pro obě smluvní strany.

Dotaz č. 18

„Čl. 12.2. - Vzhledem k tomu, že ne všechny krizové důsledky může zhotovitel v den podání nabídky rozumně předvídat, žádáme o změnu tak, aby předvídatelnost krizových důsledků byla posuzována ke dni podání nabídky, tj. okolnosti nepředvídatelné v den podání nabídek budou nadále považovány za vyšší moc, i když budou souviset s okolnostmi existujícími ke dni podání nabídek. Například eskalace vojenského konfliktu na Ukrajině do dalších zemí je důsledkem krize, kterou dnes nelze rozumně předpokládat ani předvídat a měla by být považována za vyšší moc.“

Odpověď na dotaz č. 18:

Tazatelem uvedené smluvní ustanovení obsahuje běžné definice okolností vylučujících odpovědnost za újmu a jedná se v podstatě o převzaté ustanovení občanského zákoníku; současně toto ustanovení obsahuje pouze demonstrativní výčet, protože si je Zadavatel vědom toho, že nepředvídatelné situace nelze skutečně předvídat a v této fázi absolutně specifikovat v Servisní smlouvě. Co se týče tazatelem zmiňovaného hypotetické situace ohledně rozšíření válečného konfliktu a neoprávněné invaze na území Ukrajiny ze strany Ruské federace, tato by samozřejmě mohla být za určitých situací považována za okolnost vylučující odpovědnost, resp. událost vyšší moci. Současně je nutné podotknout, že faktická práva a povinnosti ze Servisní smlouvy jsou založeny

až okamžikem jejího uzavření, nikoliv okamžikem podání nabídek, a proto je odkazované ustanovení koncipováno ke dni podpisu Servisní smlouvy.

Zadavatel tedy považujeme odkazované ustanovení za standardní, a proto odmítá navrhovanou změnu Servisní smlouvy.

Dotaz č. 19

„Čl. 15.1.a) - Smluvní pokutu požadujeme snížit na 10 000 CZK. Aktuálně uvedená částka je neúměrně vysoká ve vztahu k hodnotě zakázky. Případně požadujeme smluvní pokutu ve výši 0,5 % z hodnoty objednávky. Dále požadujeme uvedení maximální výše smluvní pokuty na úrovni 10 % z hodnoty dané objednávky.“

Odpověď na dotaz č. 19:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Současné znění Servisní smlouvy Zadavatel považuje za vyvážené a smluvní pokuty přiměřené požadovanému plnění. Zadavatel v Servisní smlouvě současně odmítá určení maximální výše smluvní pokuty, a to i ve vztahu k jednotlivým objednávkám.

Dotaz č. 20

„Čl. 15.1.b) - Smluvní pokutu požadujeme snížit na 10 000 CZK. Aktuálně uvedená částka je neúměrně vysoká ve vztahu k hodnotě zakázky. Případně požadujeme smluvní pokutu ve výši 0,5 % z hodnoty objednávky. Dále požadujeme uvedení maximální výše smluvní pokuty na úrovni 10 % z hodnoty dané objednávky.“

Odpověď na dotaz č. 20:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Současné znění Servisní smlouvy Zadavatel považuje za vyvážené a smluvní pokuty přiměřené požadovanému plnění. Zadavatel v Servisní smlouvě současně odmítá určení maximální výše smluvní pokuty, a to i ve vztahu k jednotlivým objednávkám.

Dotaz č. 21

„Čl. 15.1.c) - Smluvní pokutu požadujeme zadat ve výši 1 % z hodnoty dílu v dané objednávce. Dále požadujeme uvedení maximální výše smluvní pokuty na úrovni 10 % z hodnoty dané objednávky.“

Odpověď na dotaz č. 21:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Současné znění Servisní smlouvy Zadavatel považuje za vyvážené a smluvní pokuty přiměřené požadovanému plnění. Zadavatel v Servisní smlouvě současně odmítá určení maximální výše smluvní pokuty, a to i ve vztahu k jednotlivým objednávkám.

Dotaz č. 22

„Čl. 15.1.i) - Požadujeme odstranění smluvní pokuty, protože se týká těžko ověřitelných povinností, které mohou být podle uvážení.“

Odpověď na dotaz č. 22:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Současné znění Servisní smlouvy Zadavatel považuje za vyvážené a smluvní pokuty přiměřené požadovanému plnění. Nadto veškeré případy dopadající na smluvní pokutu ve smyslu čl. 15 odst. 1 písm. i) Servisní smlouvy jsou objektivní. Případné porušení smluvních povinností dopadající na tuto smluvní pokutu totiž lze následně ověřit, neboť jsou v Servisní smlouvě jednoznačně definovány. Zadavatel tedy odmítá domněnku o tom, že se v odkazovaném případě jedná o těžko ověřitelné povinnosti závislé na uvážení kterékoliv ze smluvních stran.

Dotaz č. 23

„Čl. 15. - Prosíme, uveďte celkovou výši smluvních pokut, které může zadavatel požadovat ve výši 10 % z hodnoty zakázky.“

Odpověď na dotaz č. 23:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

V Servisní smlouvě Zadavatel odmítá uvést maximální možnou výši smluvních pokut, neboť se jedná o dlouhodobý smluvní vztah a určení maximální hodnoty tedy ani není vhodné.

Dotaz č. 24

„Čl. 18.4.a) - Žádáme o prodloužení lhůty na 60 dnů.“

Odpověď na dotaz č. 24:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Současné znění Servisní smlouvy Zadavatel považuje za odpovídající závažnosti porušení, kdy stávající délka prodlení dostatečně odůvodňuje možnost Zadavatele odstoupit od Servisní smlouvy.

Dotaz č. 25

„Článek 18.4.b) - Žádáme o odstranění textu "anebo nepodstatným". Vzhledem k tomu, že odstoupení od smlouvy je krajní možností, mělo by být využito pouze v případě podstatného porušení.“

Odpověď na dotaz č. 25:

Zadavatel odmítá tazatelem navrhovanou změnu a setrvává na stávajícím znění Servisní smlouvy.

Předně se Zadavatel odkazuje na znění vysvětlení zadávací dokumentace č. 18, rovněž ze dne 12. 5. 2023 odpověď na dotaz č. 30, ve kterém odůvodnil, proč odmítl požadovanou změnu. Jedná se totiž o porušení dvou smluvních povinností současně, a to samotného porušení smluvní povinnosti a následného nesjednání nápravy v přiměřené dodatečné lhůtě. Při kumulaci těchto dvou porušení tedy není podstatné, zda původní porušení smluvní povinnosti bylo podstatné či nikoliv.

Zadavatel s ohledem na uvedené vysvětlení, úpravu zadávacích podkladů, prodlení se zveřejněním vysvětlení zadávací dokumentace 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 kupní smlouvy v čisté i revizní verzi
- aktualizovaná verze závazného návrhu servisní smlouvy v čisté i revizní verzi

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 20 ZE DNE 30. 5. 2023

Žádost č. 20 ze dne 25. 5. 2023

Dotaz č. 1

„mohou se zúčastnit veřejné zakázky číslo: **Z2023-009888** Dodávka a servis až 25 ks velkokapacitních tramvají i firmy ze Srbska, Černé Hory, Makedonie a Turecka? [anonymizováno]“

Odpověď na dotaz č. 1:

Ačkoliv byla tato žádost doručena až po lhůtě dle § 98 ZZVZ, ve které je Zadavatel povinen poskytovat odpovědi na žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, uvádí Zadavatel následující. Zadavatel z účasti v zadávacím řízení předem nevylučuje žádného potenciálního dodavatele z uvedených států. Ohledně konkrétních podmínek účasti v zadávacím řízení Zadavatel v plné míře odkazuje na zadávací podmínky, které jsou dostupné na profilu zadavatele, a to zejména na podmínky týkající se technické kvalifikace.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 21 ZE DNE 30. 5. 2023

Žádost č. 21 ze dne 29. 5. 2023

Dotaz č. 1

„Příloha zadávací dokumentace č. 5 “Úroveň technických podmínek pro velkokapacitní tramvaje”

Obracíme se na Vás se zdvořilou žádost o vysvětlení textu v Příloze zadávací dokumentace č. 5 “Úroveň technických podmínek pro velkokapacitní tramvaje”. V bodě číslo 3 zní text: Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou vzdálenosti v mm uvedenou účastníkem v nabídce (nejmenší vzdálenost všech protilehlých sedadel v

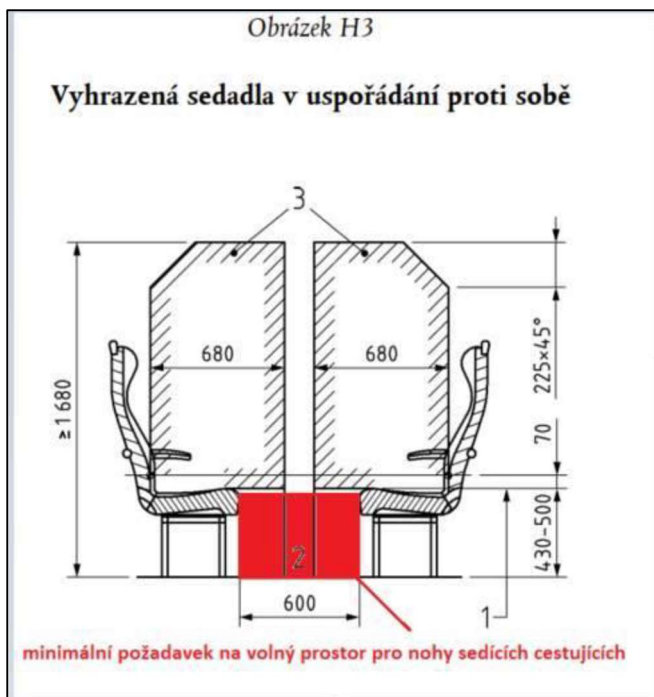
salónu) a hodnotou minimální možné vzdálenosti dle čl. 4.2.2.1.2.3. Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 (600 mm). Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu).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

Nejasnost spočívá v tom, že uvedený článek řeší pouze nejmenší rozteč protilehlých sedaček, ale nikoliv prostor pod příslušným okrajem sedáků. Rozumíme požadavku správně tak, že se hodnocená rozteč týká celého prostoru mezi sedačkami, tedy že i vzdálenost mezi vnitřním obložením resp. svislými částmi konstrukce podlahy nesmí být v prostoru mezi podlahou a posuzovanou hranou sedáku menší než hodnocená rozteč mezi sedačkami?

Pokud by byla hodnocena pouze vzdálenost mezi nejbližšími body sedáků a nikoliv také mezi povrchy pod sedačkami, ztrácel by podle našeho názoru tento parametr logiku a tím pádem by se i zadavatel objektivně znevýhodnil využít toto hodnotící kritérium v plné míře ve svůj prospěch.

Pro přehlednost doplňujeme naše zdvořile upozornění na skutečnost a vysvětlení upraveným obrázkem na který se odkazuje citovaná Příloha 5–s vyznačením prostorem dle našeho porozumění požadavku.

Zdvořile Vás prosíme o potvrzení nebo vyvrácení správnosti naší interpretace“



Odpověď na dotaz č. 1:

Ačkoliv byla tato žádost doručena až po lhůtě dle § 98 ZZVZ, ve které je Zadavatel povinen poskytovat odpovědi na žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, považuje Zadavatel za vhodné na tento dotaz reagovat.

Ohledně dotazu tazatele Zadavatel v plní míře odkazuje na znění předmětného bodu nařízení Komise (EU) č.1300/2014 z 18.11.2014, kde se uvádí: „Jsou-li jako vyhrazená sedadla určena sedadla v uspořádání proti sobě, musí být vzdálenost mezi předními okraji čalounění každého sedadla nejméně 600 mm.“

Zadavatel má za to, že výrobci vozidel, kteří obdobná vozidla konstruují primárně s ohledem na uspokojení kvality přepravy cestujících, nebudou bez dalšího umísťovat překážky do volného prostoru ani pod úroveň sedadel.

Dotaz č. 2

„Závěrem si Vás dovoluujeme zdvořile upozornit na skutečnost, že paralelně probíhá výběrové řízení na nákup a dodávku až 200 ks nízkopodlažních jednosměrných tramvají, ve kterém počítá zadavatel Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost s odevzdáním všech nabídek ve stejný datum jako to požaduje Dopravní podnik Ostrava akciová společnost tedy k 31.05.2023.“

Se zřetelem na tuto skutečnost a ohledem na účast co největšího počtu kvalifikovaných uchazečů ve výběrovém řízení, by jsme Vás chtěli zdvořile upozornit na skutečnost, že někteří uchazeči z důvodu svých interních priorit při zpracování objemově náročnějších zakázek a se zřetelem pro komplexnost vypracování takto náročných nabídek by nemuseli počítat s odevzdáním nabídky pro dodávku a servis až 25 ks velkokapacitních tramvají pro Dopravní podnik Ostrava akciová společnost, nýbrž se budou koncentrovat pouze na odevzdání nabídek na nákup a dodávku až 200 ks nízkopodlažních jednosměrných tramvají pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Tímhle by se zadavatel Dopravní podnik Ostrava, akciová společnost jednoznačně znevýhodnil v počtu přijatých nabídek, což by automaticky vedlo ke snížení konkurenceschopnosti a negativnímu vlivu při výběru technicky i komerčně nejvýhodnějšího produktu na trhu a za co nejkratší dodací lhůtu.

Proto bychom Vás chtěli zdvořile požádat tuto skutečnost zvážit a dle potřeby prodloužit lhůtu pro podání nabídek alespoň do 14.06.2023.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel neakceptuje prodloužení lhůty pro podání nabídek a setrvává na stávajícím nastavení lhůty pro podání nabídek.

Především lhůta pro podání nabídek byla opakovaně prodlužována. Zadavatel tedy nepovažuje za nutné opětovně prodlužovat lhůtu pro podání nabídek. S ohledem na uvedené tazatelem Zadavatel nadto nepovažuje konec lhůty pro podání nabídek v jiné veřejné zakázce u jiného zadavatele za relevantní.

Za Zadavatele

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