

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

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 II.“, ev. č. VVZ: Z2025-013697 („Veřejná zakázka“).

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

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 1 ZE DNE 14. 3. 2025

Vysvětlení č. 1

Zadavatel s ohledem na státní svátek připadající na 21. 4. 2025 prodlužuje lhůtu pro podání nabídek na následující pracovní den, tedy do 22. 4. 2025 do 10:00 hod.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2 ZE DNE 24. 3. 2025

Žádost č. 1 ze dne 19. 3. 2025

Dotaz č. 1

„Technická specifikace, par. 10.6. Podvozky vybaveny elektrohydraulickým nebo elektromechanickým brzdovým systémem. Řídící jednotky musí být schopny plynule měnit brzdou sílu.“

Rozumíme požadavku zajištění plynulosti brzdění ze strany Objednatele. Zároveň se ptáme, zda je možné na motorových podvozcích použít mechanickou brzdu s řízením síly v několika stupních, tzn. bez možnosti plynulé regulace brzdě síly?

Vysvětlení: Na motorovém podvozku je v normálním provozním režimu základní provozní brzdou elektrodynamická brzda, která zajišťuje požadovanou plynulost jízdy a plynulost brzdění po celou dobu normálního pohybu vozidla s cestujícími. Mechanická brzda slouží pouze pro udržení vozidla za stání – plná neřízená síla a při Nouzové brzdě – neřízená fixní síla. Při poruchovém stavu vozidla, kdy dojde k výpadku elektrodynamické brzdy daného podvozku, dojde při provozním brzdění primárně k přerozdělení brzdě síly na elektrodynamickou brzdu ostatních motorových podvozků čímž je opět zajištěna plynulost brzdění.“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel trvá na svém požadavku a pro úplnost uvádí, že síla musí být plynule regulovatelná, nikoli v krocích. Zadavatel nemůže předjímat, zda všechny podvozky budou trakční, kde může při standardním režimu požadované brzdění zajišťovat elektrodynamická brzda, u běžných podvozků pak toto brzdění může zajišťovat brzda mechanická, která pro tyto účely musí být plynule regulovatelná. Dále se může stát, že např. při brzdění v úseku bez napětí automaticky tramvaj brzdí brzdou mechanickou, která pro tyto účely musí být plynule regulovatelná. Tímto požadavkem se zadavatel snaží eliminovat vznik tzv. „plochých kol“, kdy při neregulovaném mechanickém brzdění může dojít k zablokování kol a vzniku těchto ploch na kolech.

Dotaz č. 2

„V Zadávací dokumentaci v par. 13. Hodnocení nabídek jsou v tabulce uvedena hodnotící kritéria (taktéž uvedeno i v příloze č. 11 Zadávací dokumentace):

Dílčí hodnotící kritérium	Váha
Nabídková cena za vozidla	40 %
Nabídková cena za těžkou údržbu	30 %

Následně v par. 13.1. Nabídková cena za vozidlo a v par. 13.2. Nabídková cena za těžkou údržbu je uvedeno: „Bodové hodnoty jednotlivých nabídek budou následně vynásobeny hodnotou 0,35, tj. váhou tohoto dílčího hodnotícího kritéria“. Toto nekoresponduje s výše uvedenou tabulkou. Chtěli bychom požádat o vyjasnění, které váhové hodnoty jsou platné a o úpravu daného dokumentu.“

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel sjednotil informace uvedené v textu zadávací dokumentace s tabulkou uvádějící procentuální váhu dílčích hodnotících kritérií. Aktualizovaná verze zadávací dokumentace je přílohou tohoto dokumentu.

Dotaz č. 3

V příloze č. 2b) Servisní smlouva je uveden popis Inflační doložky:

„MATdelta = procentní nárůst anebo pokles cen (tj. případně záporné procento) veškerých materiálových vstupů mezi okamžikem účinnosti této Smlouvy (příp. v budoucnu k okamžiku předcházejícího realizovaného navýšení anebo snížení cen) a okamžikem realizace daného navýšení anebo snížení cen, přičemž za účelem zjištění tohoto procentního nárůstu či poklesu budou použity vždy „Indexy cen průmyslových výrobců podle sekce a subsekce CZ-CPA v České republice“ pod kódem CH (Obecné kovy, kovodělné výrobky), vyhlášené Českým statistickým úřadem, platné k těmto dvěma rozhodujícím okamžikům;...“

Zadavatel uvádí v inflační doložce a to v části týkající se materiálových vstupů kód „**Obecné kovy, kovodělné výrobky**... Na základě této specifikace není možné jednoznačně určit o který kód ČSÚ se jedná. Výraz „Obecné kovy“ ČSÚ nepoužívá a používá výraz „Základní kovy“. Pokud bychom dovozovali že Obecné kovy jsou ve skutečnosti Základní kovy tak je zde ještě problém navíc a to že „Obecné kovy, kovodělné výrobky“ jsou v datech ČSÚ dvě odlišné skupiny tj. skupina 24 a 25. Navrhujeme proto tento kód upřesnit takto :

Označení skupiny : kód 259 - Ostatní kovodělné výrobky

Navrhujeme proto úpravu textace:

„**MATdelta** = procentní nárůst anebo pokles cen (tj. případně záporné procento) veškerých materiálových vstupů mezi okamžikem účinnosti této Smlouvy (příp. v budoucnu k okamžiku předcházejícího realizovaného navýšení anebo snížení cen) a okamžikem realizace daného navýšení anebo snížení cen, přičemž za účelem zjištění tohoto procentního nárůstu či poklesu budou použity vždy „Indexy cen průmyslových výrobců podle sekce a subsekce CZ-CPA v České republice“ pod kódem 259 (Ostatní kovodělné výrobky), vyhlášené Českým statistickým úřadem, platné k těmto dvěma rozhodujícím okamžikům;.... „

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel upřesnil informace uvedené v textu Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb, a to tak, že do výpočtu inflační doložky v proměnné MATdelta vstupují hodnoty „Indexy cen průmyslových výrobců podle sekce a subsekce CZ-CPA v České republice“ pod kódem 259 (Ostatní kovodělné výrobky). Aktualizovaná verze smlouvy je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Přílohy:

- *aktualizovaná verze zadávací dokumentace v čisté i revizní verzi*
- *aktualizovaná verze Přílohy 2b Závazný vzor smlouvy o údržbě kolejových vozidel v čisté i revizní verzi*

S ohledem na charakter tohoto vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel neprodluhuje lhůtu pro podání nabídek.

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 3 ZE DNE 26. 3. 2025

Žádost č. 2 ze dne 21. 3. 2025

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 obrat 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 obrat „bez DPH“ není administrativní chybou v psaní. V jiných veřejných zakázkách jsou požadavky na obrat 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. Zadavatel upozorňuje, že předcházející uzavřená účetní období by neměl uchazeč dokládat za roky 2019, 2020 a 2021, ale za tři bezprostředně předcházející uzavřená účetní období.

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 obratu 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 dodavatel realizoval alespoň následující významné dodávky*

(i) 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) 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 uvádí, 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. Ostatně i v zadávací dokumentaci je výslovně uvedeno, že „Zadavatel pro úplnost uvádí, že zkušenost s realizací významných zakázek dle bodů (i) a (ii) výše lze prokázat i jednou významnou dodávkou za předpokladu, že tato splňuje veškeré požadavky zadavatele v bodech (i) a (ii).“ 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) zadávací dokumentace. 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 nepřináleží 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.

Dotaz č. 5

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 36 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 výroby tramvají jednak značně prodražuje, a dále může mít přímý vliv na hospodářskou soutěž odrazením některých možných technicky způsobilých dodavatelů od účasti v zadávacím řízení. Zde Dodavatel uvádí, že zatímco kvalifikační požadavky zadavatel stanovil poměrně 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 nereflakují.

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. 5:

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. 6

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 dodavateli veřejných zakázek a jejich poddodavateli 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. 6:

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. 7

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. 7:

Zadavatel 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. 8

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 9.1 písm. e) návrhu kupní smlouvy uvedl: „*poruší-li Prodávající svoji povinnost zajistit míru provozuschopnost Vozu ve smyslu článku 8.5 této Smlouvy (tzn. míry provozuschopnosti daného Vozu je méně než 90 %), Kupující je oprávněn požadovat po Prodávajícím 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 Prodávajícím 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 Prodávajícím 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.*“

Dodavateli se jeví, že citované články návrhu kupní smlouvy stanovují dvojí sankci za porušení těchto 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. 8:

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. 9

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 dozívající 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 krizi“.

Tato právní konstrukce zadavatele vtělená do čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy a čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy může plnění jednak značně prodrazovat, a dále může mít přímý vliv na hospodářskou soutěž odražením 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 dodavatelsko-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. 9:

Zadavatel má za to, že je nutné vnímat významný časový posun v situaci na trhu oproti období před cca dvěma lety. 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 dodavatelsko-odběratelské vztahy. Zadavatel uzavírá, že uvedené skutečnosti musí být známy 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. 10

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

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

Ve světle těchto skutečností případné prodlení dodavatelů v délce 30 dní není nijak nepředvídatelným či mimořádným stavem, které tak nemůže nic vypovídat o (ne)serióznosti daného dodavatele jako obchodního partnera. Dodavatel je tedy názoru, že citovaný čl. 16.3 písm. a) návrhu kupní smlouvy, resp. čl. 18.4 písm. a) návrhu servisní smlouvy, je ve vztahu k dodavatelům nepřiměřeně přísný.

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

Odpověď na dotaz č. 10:

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

Dotaz č. 11

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 36 měsíců po využití opce).

Zadavatel tedy nestanovil žádný mechanismus indexace smluvní ceny dle návrhu kupní smlouvy, a to přes relativně dlouhé trvání dodávek 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>). Ačkoli se jedná o starší zdroj, tyto závěry jsou nadále aktuální, což prokazuje i zadavatelem stanovená indexace ceny údržby.

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 popsaným problémům, lze zadavateli 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-zadavatele/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 poměrně 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. 2026 např. obdobně dle indexačního vzorce návrhu servisní smlouvy?

Odpověď na dotaz č. 11:

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

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

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

Dotaz č. 12

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.

Dodavatel uvádí, že vyhovění požadavkům zadavatele 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 by byl pro dodavatele „pouze“ ekonomicky nevýhodné, ale s vynaložením zvýšeného úsilí realizovatelné, totéž již není objektivně realizovatelné pro jakékoli předem nedefinované náhradní díly. 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. tak že „30 dní“ nahradí pojmem „termínu dle aktuálních tržních podmínek“?

Odpověď na dotaz č. 12:

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

Dotaz č. 13

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 1.2 návrhu kupní smlouvy uvedl: „Prodávající se zavazuje odevzdat Kupujícímu Vozy, které splňují veškeré podmínky pro provoz na tramvajové dráze v městské hromadné dopravě osob, stanovené závaznými právními předpisy platnými na území České republiky ke dni odevzdání jednotlivých Vozů; Prodávající je tak povinen na své náklady provést všechny potřebné zkoušky, zkušební provozy a zajistit všechna potřebná schválení a registrace Vozů u příslušných veřejnoprávních orgánů tak, aby Kupujícímu odevzdané Vozy mohly být bez dalšího provozovány na tramvajové dráze v městské hromadné dopravě osob.“

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 36 měsíců ode dne využití opčního práva. Realizace předmětu kupní smlouvy tak může být poměrně dlouhá, a v jejím průběhu se nedají vyloučit ke dni podání nabídky zcela nepředvídatelné změny technických norem a legislativy, které mohou mít podstatný dopad do plnění povinností Dodavatele a jejichž riziko tak s ohledem na jejich nepředvídatelnost není přiměřené bezvýhradně přenášet pouze a jen na Dodavatele.

Dotaz: Dodavatel tímto zdvořile žádá zadavatele o potvrzení, že nepředvídatelné změny technických norem a právních předpisů s vlivem na termíny a cenu dodání předpokládá zadavatel řešit v souladu s obecně závaznými právními předpisy, tj. že nevylučuje změnu termínů dodání a změnu cen, budou-li tyto v přímé příčinné souvislosti s nepředvídatelnými změnami, v souladu s § 222 ZZVZ.

Odpověď na dotaz č. 13:

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 budoucího postupu Zadavatele.

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 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.

Dotaz č. 14

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 na základě jednotlivých objednávek.*“

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?

Odpověď na dotaz č. 14:

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.

Dotaz č. 15

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 překročit 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, vždy však musí být dodržena hodinová sazba uvedená v Příloze č. 2 [Ceník poskytovatele], kterou lze navýšit toliko na základě inflační doložky za podmínek dle této Smlouvy. (...)*“ 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 fakticky 1:1. Obdobně je formulován čl. 3.13 servisní smlouvy. Maximální marže je ohraničena 5 %.

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., jejichž omezení 5 % může být shledáno jako nepřiměřené.

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 5.2 a 3.13 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 ve výši min. 10 %?

Odpověď na dotaz č. 15:

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

Dotaz č. 16

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

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

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

Odpověď na dotaz č. 16:

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. 17

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 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. 2025, což znamená, že podle záměru zadavatele by Dodavatel měl nést veškerá rizika cenových pohybů na trhu po dobu 3 let. To považuje Dodavatel za poměrně 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 první polovině roku 2021 se zadavatelé dostávají do situací, kdy vybraní dodavatelé buď nechtějí uzavřít smlouvu na dílo, nebo požadují po zadavateli 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 popsaným problémům, lze zadavateli 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.“

Dotaz: Zváží zadavatel změnu čl. 5 návrhu servisní smlouvy tak, že připustí indexaci již k r. 2027?

Odpověď na dotaz č. 17:

Zadavatel upravit informace uvedené v textu Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb, a to tak, že stanovil indexaci inflační doložky od 1.1.2027. Aktualizovaná verze servisní smlouvy je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 18

„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 dodavateli 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 pod-dotazů?

- 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 nevypovídá.
- 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 Doplnkové školení bude jednorázové? Pokud se může opakovat, žádá Dodavatel o stanovení maximálního počtu Doplnkových školení, které může zadavatel požadovat.“**

Odpověď na dotaz č. 18:

K jednotlivým dotazům Zadavatel uvádí především to, že požadovaný počet 30 zaměstnanců může být rozdělen do různých početních 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 měli být toto schopni relevantně odhadnout.

Žádost č. 3 ze dne 24. 3. 2025

Dotaz č. 1

K požadavku na přípravu na osazení vzduchové clony do dveří dle čl. 4.4 návrhu kupní smlouvy uvádíme následující. Předně nám není známo žádné použití systému vzduchové clony v moderních nízkopodlažních tramvajích v Evropě. Rovněž neznáme žádného poddodavatele, který by na daný komponent měl referenci a schválení pro provoz nízkopodlažní tramvaje, a který by tak nabízel funkční na trhu dostupné řešení. Dále upozorňujeme zadavatele na nízkou účinnost systému vzduchové clony v prostoru tramvajových dveří k zabránění úniku tepla nebo chladu, kde pro splnění hygienických a hlukových norem smí výrobce mít jen malou rychlost vzduchu. V případě vyšších rychlostí vzduchu je třeba upozornit na neplnění norem hluku a hygienických norem v prostoru pro cestující. V případě, že se zvýší rychlost proudění vzduchu, následkem bude také velké víření prachu z podlahy vozidla a v prostoru dveří, nepříjemné ofukování cestujících při výstupu a nástupu do vozidla, nadměrná hlučnost v prostoru pro cestující a vysoká rychlost dopadající na hlavu nebo tělo cestujícího může vést k neschválení vozidla pro provoz. Při tomto konceptu by byl obtížný rovněž přístup k mechanismu dveří, docházelo by k zanášení mechanismu dveří nečistotami a prachem, které se nalepí na mazivo, což povede ke zvýšení poruchovosti dveří a častému odstavování vozidel. Dále pak také zvětšení sloupků dveří povede ke zmenšení vnitřního prostoru pro cestující. Dále upozorňujeme, že provoz takové clony negativně ovlivní energetickou spotřebu vozidla, vyšší náklady na servis a čištění vozidla a nároky na napájecí systémy vozidla. 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 přistoupil k odstranění požadavku na vzduchovou clonu. V tomto kontextu zadavatel upravil znění zadávací dokumentace a návrhu kupní smlouvy, jejichž čisté i revizní verze jsou přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 2

Kupní smlouva par. 4.3. a 4.4. - vzduchové clony

Lhůta pro objednání vzduchových clon není samostatně uvedena a odkazuje se na termíny objednání opčních tramvají dle par. 4.3.a) kde je uvedeno: „*Kupující je oprávněn kdykoliv od začátku dvanáctého (12.) měsíce do konce třicátého šestého (36.) měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy zaslat Prodávajícímu písemnou objednávku anebo vícero objednávek, jejímž předmětem bude koupe dodatečných Vozů, v maximálním souhrnném počtu devíti (9) kusů Vozů (součástí této objednávky musí být i odkaz na tuto Smlouvu); ...*“

Dále v par. 4.4.c) je uvedeno, že „*cena vzduchových clon ve výši dle **Přílohy č. 9** [Specifikace a cena vzduchových clon] bude Kupujícím hrazena společně s cenou příslušného Vozu v rámci jedné souhrnné Faktury (jak je tento pojem definován dále v této Smlouvě) a řádná instalace vzduchových clon bude nezbytným předpokladem pro úspěšnou realizaci Technické přejímky...*“

Za takto definovaných podmínek, kdy je možné vzduchové clony objednat „... *od začátku dvanáctého (12.) měsíce do konce třicátého šestého (36.) měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy...*“ nastane situace, kdy si Kupující objedná vzduchové clony poté, co již u Prodávající proběhne design freeze tramvají. Vzhledem k tomu, že dodávky vzduchových clon jsou pouze opční ujednání, u nichž nemusí nastat objednání jediného kusu, ale Prodávající je i přesto bude muset zaprojektovat a provést potřebné úpravy i v rámci výroby (aniž by bylo poptáno vybavení vzduchovými clonami jediné tramvaje), dochází takto k prodražení technického řešení a nehospodárnosti vynaložených nákladů.

Je zde zároveň nesoulad s par. 4.4.c) – platby za vzduchové clony budou prováděny společně s fakturací za danou tramvaj za podmínky, že proběhne úspěšná realizace Technické přejímky. Dodávky vzduchových clon ale mohou nastat později, poté co již bude dodána samotná tramvaj tzn. budou muset být doinstalovány na již dodanou tramvaj.

Z výše uvedených důvodů žádáme o úpravu termínu objednání vzduchových clon a to do dvanáctého měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy, aby technické řešení mohlo být zapracováno do projektu tramvaje před design freeze.

Odpověď na dotaz č. 2:

S ohledem na odstranění požadavku na vzduchovou clonu (viz odpověď na předchozí dotaz) je tento dotaz irelevantní, proto na něj zadavatel nebude dále věcně reagovat.

Přílohy:

- aktualizovaná verze zadávací dokumentace v čisté i revizí verzi
- aktualizovaná verze Přílohy 2a Závazný vzor kupní smlouvy v čisté i revizí verzi
- aktualizovaná verze Přílohy 2b Závazný vzor smlouvy o údržbě kolejových vozidel v čisté i revizí verzi

S ohledem na charakter tohoto vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Aktuální lhůta pro podání nabídek je uvedena na profilu zadavatele.

Za Zadavatele

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