

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 provozuschopnosti 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 nezpochybnitelně projevují, neboť jejich konkrétní dopad a další vývoj je i) objektivně nepředvídatelný, ii) je mimo sféru vlivu Dodavatele a tyto vlivy iii) plnění smlouvy mohou v jistých aspektech objektivně významně ztěžovat.

V jistém smyslu by bylo možné zadavatelem uvedené, byť s velkou výhradou, akceptovat ve vztahu k následkům COVID-19, tedy 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 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-vzorcie/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 provoz 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 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 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 koupě 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.

Žádost č. 4 ze dne 25. 3. 2025

Dotaz č. 1

Zadavatel požaduje v rámci technické specifikace tramvaj, v níž je zajištěn přístup bez jakýchkoli stupínků i v částech nad podvozky. V dříve vedeném zadávacím řízení na stejný předmět plnění byl tento bod pouze bonifikován v rámci hodnoticích kritérií, nebyl však stanoven jako „must“ (KO) kritériem. V současné době nabízejí na trhu uvedené řešení pouze dva výrobci tramvají – společnost Stadler s modelem TINA a společnost Škoda Transportation, která nedávno dokončila vývoj podvozku umožňující takové provedení podlahy (aplikován je jako první a poslední podvozek tramvají Škoda 52T pro Prahu a lze použít i pro vozidlo se všemi podvozky otočnými). Žádný z dalších výrobců při stanovené kombinaci dalších parametrů podvozků a kolejové sítě zadavatele (od čehož se odvíjí mj. počet hnacích podvozků) nemůže uvedenému parametru vyhovět. S ohledem na to, že touto podmínkou dochází k výraznému omezení hospodářské soutěže, tážeme se zadavatele, zda hodlá přistoupit ke změně specifikace dle dříve publikovaného zadávacího řízení, tj. provedení se 100% podílem nízké podlahy i pro sedící cestující bonifikovat, nikoli jej stanovovat jako KO kritérium?

Současně podotýkáme, že kromě výhody v podobě 100% nízké podlahy přináší provedení s extrémně nízkým podvozkem také celou řadu komplikací, především v oblasti údržby (výrazně dražší komponenty) a hluku, přičemž zadavatel toto nikterak v rámci zadávací dokumentace (například ve formě garantovaných cen náhradních dílů) nezohledňuje.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel uvádí, že trvá na svém požadavku.

Dotaz č. 2

V bodě 2.3 technické specifikace (Příloha č. 1) je uvedeno. „*Trakční motory musí být bez komutátorů – uvést typ, výrobce a základní parametry. Zadavatel preferuje asynchronní motory a typ motorů je jedním z hodnoticích kritérií.*“ Dodavatel nenalezl mezi hodnoticími kritérii žádný bod, který by se týkal hodnocení použitého typu motorů. Žádáme o vysvětlení uvedeného nesouladu.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel upřesňuje, že se jedná o písařskou chybu a upravuje bod 2.3 technické specifikace takto:

„*Trakční motory musí být bez komutátorů – uvést typ, výrobce a základní parametry. Zadavatel preferuje asynchronní motory.*“

Dotaz č. 3

V rámci servisní smlouvy je uváděna následující pasáž: „*Pro zamezení pochybnostem, Strany výslovně uvádějí, že tato Smlouva nezakládá jakoukoliv exkluzivitu mezi Stranami, tj. Objednatel je oprávněn objednat Údržbářské a opravářské služby ve vztahu k Vozům i u jiného dodavatele.*“

Rozumí dodavatel správně, že zadavatel přisuzuje váhu 30 % v rámci hodnoticích kritérií nákladům na Údržbářské a opravářské služby, avšak vůbec není povinen tyto služby využít, tj. může si zvolit jiného dodavatele provádění těchto služeb? Dodavatel nerozumí, z jakého důvodu je pak příslušná položka součástí hodnoticích kritérií, pakliže k objednání uvedených služeb vůbec nemusí dojít.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel uvádí, že toto smluvní ustanovení mu umožňuje pro určité komponenty uzavřít smlouvu přímo s výrobcem daného komponentu a provádět servis na základě této smlouvy.

Zadavatel nemusí vyčerpat plánované náklady na údržbu dle modelového příkladu, kdy vzhledem ke svým finančním možnostem může být plnění dle servisní smlouvy nerovnoměrně rozloženo v letech.

Dotaz č. 4

Zadavatel v rámci zadávacího řízení stanovuje minimální rozsah údržby pro tzv. střední a velké prohlídky, kdy definuje vybrané činnosti, které mají být naceněny, a současně také kilometrický proběh do těchto prohlídek. Jak má postupovat dodavatel, který má předepsané pro dané úkony větší kilometrické proběhy, tj. například za uvedenou dobu předpokládá vykonání pouze jedné střední prohlídky a jedné velké prohlídky?

Stanovení fixně daných nájezdů do provedení údržby vede jednoznačně k neporovnatelnosti nabídek, protože dodavatel, který v rámci střední prohlídky definuje jiný rozsah činností (byť například větší, než je stanoveno zadavatelem), avšak v kratším intervalu (například až po 400 000 km) by byl dvojitým započtením střední prohlídky, kterou přitom vůbec není nutno vykonat, značně znevýhodněn.

Ze zadávacích podmínek ani příložených smluv a příloh dodavateli nevyplývá, jak má postupovat v případě, že by měl rozsah středních či velkých prohlídek v rámci údržbových dokumentů a manuálů definované v jiném rozsahu a v jiných časových intervalech.

Žádáme zadavatele, aby uvedený parametr hodnocení zcela přepracoval a hodnotil skutečné náklady životního cyklu za stanovenou dobu (např. 10 či 15 let), jak to například učinil v předešlém zadávacím řízení na dodávku nových trolejbusů.

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel na svých požadavcích trvá a je na dodavatelích, aby přizpůsobili své nabídky dle modelového příkladu, který určuje rovné podmínky všem potenciálním dodavatelům.

Dotaz č. 5

K uvedenému hodnoticímu kritériu a stanovení činností se vztahuje také další dotaz. Z veřejných zdrojů vyplývá, že v rámci středních a velkých prohlídek zadavatel platí současnému dodavateli těchto služeb i násobně vyšší částky, než které jsou sjednány v jím uzavřené smlouvě na provádění těchto činností, přičemž navýšení výrazně převyšuje vícepráce v hodnotě 20 %, o nichž hovoří servisní smlouva (někdy i o více než 100 %). S ohledem na to, že součástí zadávacího řízení je pouze 30 000 hodin opravářské služby, táže se dodavatel, jak bude zadavatel postupovat v případě, že by v důsledku vyčerpání tohoto počtu hodin bylo nutné ceny za prováděnou údržbu dále navyšovat. Půjdou tyto náklady již k tíži dodavatele?

Rozumí dodavatel správně tomu, že oněch 30 000 hodin je určeno právě a pouze pro pokrytí vícenákladů údržby?

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel uvádí, že uvedených 30 000 hodin je určeno pro modelový příklad tak, aby bylo možné posoudit a vzájemně porovnat jednotlivé nabídky.

Dotaz č. 6

Z předešlého zadávacího řízení na dodávku nových tramvají je zřejmé, že výrazně nižší náklady na údržbu mohl nabídnout dodavatel, který má přímý přístup k napojení na kolejovou síť DPO, neboť vlastní větší část areálu někdejších ústředních dílen (rozdíl nabídek činil 134 %). Žádáme zadavatele o sdělení, zda poskytne pro provádění údržbových prací své vlastní zázemí a za jakých podmínek (například vyhrazené koleje či kolej ve vozovně), aby bylo možné s uvedenými náklady kalkulovat.

V případě, že zadavatel nehodlá poskytnout své prostory pro provádění údržby, žádáme o sdělení, zda zadavatel převezme náklady na transport vozidel do místa provádění údržby a v jaké max. výši. Skutečnost, že jeden potenciální dodavatel nemusí kalkulovat s náklady na transport vozidla do jiného areálu mimo kolejovou síť DPO, zatímco všichni ostatní ano, vede, jak ukazuje i předešlá soutěž na stejný předmět plnění, k neporovnatelnosti nabídek.

Například náklady na střední údržbu tramvaje VarioLF3/2 (tj. vozidla stejné délkové kategorie) mají činit dle ceny sjednané ve smlouvě mezi DPO a současným dodavatelem údržbových služeb (Škoda Ekova) 744 503 Kč. Dodavatel si nechal udělat indikativní nabídku na přepravu vozidla v rámci Ostravy a okruhu cca 30 km, přičemž částka za přepravu nadrozměrného nákladu, kterým více než 30m tramvaj je, činí zhruba 86 000 Kč bez DPH jednosměrně. Jen náklady na přepravu by tedy uvedenou částku navýšily u jiného dodavatele o 23 %. To je rozdíl, který nelze v rámci samotných nákladů na údržbu, jejíž rozsah je navíc ze strany zadavatele vymezen, ničím vyrovnat, neboť nelze počítat s o čtvrtinou nižšími náklady na pracovníky a materiál. Stanoví zadavatel takové podmínky zadávacího řízení v oblasti údržby, které umožní všem uchazečům stejný přístup a porovnatelnost nabídek?

Zajistí případně zadavatel provádění údržby u současného partnera a vlastníka někdejších ústředních dílen (Škoda Ekova) pro všechny dodavatele tak, aby výhoda ne/započítání nákladů na transport byla eliminována? Žádáme zadavatel o sdělení, s jakými sazbami za provádění prací je v takovém případě nutno počítat.

Odpověď na dotaz č. 6:

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 např. zajistit službu v místě plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu.

Zadavatel je však otevřen jednání s dodavateli, a to ohledně možného pronájmu dostatečného počtu kolejí nezbytných pro dodavatele k zajištění údržby vozidel. Případný pronájem a jednání s dodavateli není předmětem tohoto zadávacího řízení. Zadavatel však v tomto ohledu garantuje, že vůči všem potenciálním dodavatelům a potenciálním zájemcům o pronájem bude přistupovat jednotně a že cena pronájmu bude stanovena všem dodavatelům na základě standardní ceny pronájmu.

Dotaz č. 7

Rozumí dodavatel správně, že zadavatel v rámci naceněného počtu 30 000 hodin opravářských služeb může požadovat libovolnou opravu i v rádech jen několika hodin mimo rámec středních a velkých prohlídek a dodavatel bude povinen tuto opravu zajistit ve vlastních/pronajatých prostorech, tj. že například pro opravu v hodnotě 30 000 Kč bude muset zajistit transport vozidla (tam a zpět) v hodnotě cca 172 000 Kč? Jak má dodavatel s tímto rizikem kalkulovat, když nelze odhad mimořádných oprav stanovit?

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel upřesňuje, že umožní opravy provádět v prostorách zadavatele.

Dotaz č. 8

Vyřízení povolení pro zajištění nadrozměrného nákladu (jímž tramvaj o délce cca 32 m je) může trvat 30 dnů, ve výjimečných případech až 60 dnů, neboť je nutné obstarat souhlas vlastníka/správce pozemní komunikace, souhlas Policie České republiky a Ministerstva vnitra (při plánovaném využití dálnice). Tyto lhůty nemůže dodavatel jakkoli ovlivnit. Zohlední zadavatel tyto lhůty ve smlouvách ve vztahu k oznámení o přistavení vozů a k odstranění závad?

Odpověď na dotaz č. 8:

Zadavatel upřesňuje, že umožní opravy provádět v prostorách zadavatele.

Dotaz č. 9

Umožní zadavatel provádění odstranění reklamačních vad či provádění vybraných oprav menšího rozsahu ve svých prostorách? Pokud ano, za jakých podmínek (finančních, BOZP atp.)?

Odpověď na dotaz č. 9:

Zadavatel upřesňuje, že umožní odstranění reklamačních vad či provádění vybraných oprav menšího rozsahu ve svých prostorách. Příloha týkající se BOZP je součástí servisní smlouvy.

Žádost č. 5 ze dne 25. 3. 2025

Dotaz č. 1

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

- Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ? Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň nezapočteme do celkového počtu sedadel,
- Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ? Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň nezapočteme do celkového počtu sedadel, můžeme tato sklopná sedadla alespoň započíst pro splnění požadovaného parametru min 30% míst k sezení ? Pokud budou použita sklopná sedadla a ty zároveň nezapočteme do celkového počtu sedadel, avšak započteme je pouze pro účely splnění požadovaného parametru 30% míst k sezení: - Lze zároveň uvažovat, že tato sedadla svým pouze potenciálním sklopením a prostorem pro nohy dle normy v daném místě neomezí plochu pro stojící cestující, tedy můžeme v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující ?“

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel upřesňuje k dotazu, že jsou možné pouze dvě možnosti:

- a) Pokud budou použita sklopná sedadla a zároveň budou započtena do celkového počtu sedadel, musí být splněn parametr minimálně 30% míst k sezení. V tomto případě nelze v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující.
- b) Pokud budou použita sklopná sedadla a zároveň nebudou započtena do celkového počtu sedadel, a bude splněn parametr minimálně 30% míst k sezení bez těchto sedadel. V tomto případě lze v daném místě počítat plně s plochou pro stojící cestující.

Dotaz č. 2

V souvislosti s bodem 10.9 Přílohy 1 Technické specifikace vozu „Nevypružené hmoty vozidla musí být omezeny na nezbytné minimum. Do výpočtu nevypružených hmot se započítávají z poloviny spojovací elementy, plně pak neodpružené převodovky. Pryží vypružená kola se nerozumí jako stupeň vypružení.“ A také bodem P.č.7 Přílohy č.5 - Úroveň technických podmínek pro velkokapacitní tramvaje „Hodnocena bude hmotnost neodpružených hmot v podvozku přepočtená na 1 kolo v kilogramech. Hodnoty menší než 400kg získají plný počet bodů 100, hodnoty menší než 425kg 80 body, hodnoty menší než 450kg 60 body, hodnoty

menší než 475kg 40 body a hodnoty menší než 500kg 20 bod. Nad 500kg včetně 0 bodů.“ Zadávací dokumentace předpokládá hnací i běžné podvozky - není jasné, jestli se parametr týká hnacích / běžných dvojkolí, nebo průměrné hodnoty dosažené na vozidle, případně nejhorší hodnoty. Předpokládáme, že neodpružená hmotnost na dvojkolí se určuje jako hmotnost neodpružených částí mezi kolejnicí a primárním vypružením, tzn. do této hodnoty se musí započítat i neodpružené držáky hadic na pískování, držáky mazání okolků, zábrany před koly atp. - pokud se nacházejí mezi kolejnicí a primárním vypružením. Žádáme o potvrzení našeho předpokladu.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel upřesňuje, že účastník uvede hmotnost neodpružených hmot přepočtených na 1 kolo v kilogramech. Zadavatel musí uvést nejvyšší hodnotu dosaženou na vozidle bez ohledu na to, zda se jedná o běžný, nebo hnací podvozek.

Zadavatel potvrzuje, že do hodnoty musí uchazeč započítat i neodpružené držáky hadic na pískování, držáky mazání okolků, zábrany před koly atp. - pokud se nacházejí mezi kolejnicí a primárním vypružením.

Dotaz č. 3

Čl. 5.21 písm. (d) Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (příloha-c-2b-servisní-smlouva): Inflační doložka je sice ve své konstrukci koncipovaná jako jednostranná, ale v daném ustanovení je uvedeno, že nové ceny se použijí až po „odsouhlasení“ uplatněné inflační doložky druhou stranou.

Dotaz:

Právní povaha tohoto odsouhlasení není úplně jasná – má jít o jednostranné právní jednání, které může druhá strana odmítnout učinit? Druhá strana může teoreticky své odsouhlasení odkládat po dlouhou dobu a tím zdržovat použití nových cen. Prosím upravte dané ustanovení tak, aby k použití nových cen stačilo např. doručení daného výpočtu druhé straně, tj. aby nebyla narušena jednostrannost inflační doložky. V opačném případě pro nás může být inflační doložka jen obtížně použitelná a toto zvýšené riziko bychom promítnout ve formě zvýšení nabídkové ceny.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel upravil čl. 5.21 písm. d) návrhu servisní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 4

Čl. 12.4 Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (příloha-c-2b-servisní-smlouva): V tomto článku upravujícím vyšší moc je uvedeno, že jako stranám známé „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.

Dotaz:

To je však v rozporu se standardními principy vyšší moci v obchodních smlouvách, kde by se mělo počítat pouze s negativním vývojem předvídatelným v okamžiku uzavření smlouvy, ale nikoliv s budoucím negativním vývojem. My samozřejmě v tuto chvíli nemůžeme předpovídat vývoj budoucích opatření, zda nedojde např. v r. 2028 k obnovení pandemie covidu s tím, že příslušné orgány zakážou provoz v továrnách, a zbavovat se tak již nyní možnosti takový negativní vývoj uplatnit jako vyšší moc. Proto prosíme o vypuštění následujícího textu: „jakož i skutečností, že v budoucnu se tato krizová opatření apod. mohou vyvíjet,“.

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel upravit čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 5

V článku 13.2 Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (priloha-c-2b-servisni-smlouva) je uvedeno, že Poskytovatel není oprávněn snížit výši pojistného krytí nebo podstatným způsobem změnit podmínky pojistných smluv dle článku 13.1 této Smlouvy bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

Dotaz:

Dovolujeme si navrhnout následující znění textace smlouvy: 13.2 Poskytovatel není oprávněn snížit výši pojistného krytí nebo podstatným způsobem změnit podmínky pojistných smluv dle článku 13.1 této Smlouvy, v důsledku kterých by došlo k neplnění požadavků na pojištění Poskytovatele stanovených touto Smlouvou, bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel upravit čl. 13.2 návrhu servisní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 6

V článku 13.5 Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (priloha-c-2b-servisni-smlouva) je uvedeno, že se dále zavazuje zajistit, že případné pojistné plnění z titulu náhrady škody způsobené Poskytovatelem nebo jeho poddodavateli na základě této Smlouvy bude hrazeno pojišťovnou přímo Objednateli.

Dotaz:

Dovolujeme si navrhnout následující znění textace smlouvy: 13.5 Poskytovatel se dále zavazuje zajistit, že případné pojistné plnění z titulu náhrady škody způsobené Poskytovatelem nebo jeho poddodavateli na základě této Smlouvy bude hrazeno pojišťovnou přímo Objednateli nebo jiné osobě určené Objednatelem.

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel upravit čl. 13.5 návrhu servisní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 7

15.1.Strany se dohodly na následujících smluvních pokutách:

dostane-li se Poskytovatel do prodlení s plněním konkrétní Zakázky dle Zakázkového listu, jejímž předmětem je/jsou (i) Velká prohlídka v rámci Těžké údržby, včetně Mimořádných oprav anebo (ii) Opravářské služby, včetně Mimořádných oprav, a není-li taková příslušná Zakázka řádně ukončena a předána Objednateli postupem dle článku Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. této Smlouvy ve lhůtě sjednané v příslušném Zakázkovém listu, Objednatel je oprávněn po Poskytovateli požadovat uhrazení smluvní pokuty ve výši

100.000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých), a to za každý i započatý den prodlení a jednotlivou takovou Zakázku, s níž je Poskytovatel v prodlení;

Dotaz:

Článek 15.1 písm. (a) Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (příloha-c-2b-servisní-smlouva): Smluvní pokuta 100 000 Kč denně/zakázka za prodlení s plněním služeb těžké údržby je dle našeho názoru nepřiměřeně vysoká ve vztahu k dané smluvní povinnosti. Prosím zvažte snížení na 30 000 Kč/zakázka.

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel posoudil výši smluvní pokuty a tuto s ohledem na zajišťovanou povinnost považuje za přiměřenou. Zadavatel proto na znění předmětného ustanovení trvá. Současné znění servisní smlouvy Zadavatel považuje za vyvážené a smluvní pokuty za přiměřené.

Žádost č. 6 ze dne 26. 3. 2025

Dotaz č. 1¹

Zadavatel uveřejnil dne 14.03.2025 na profilu zadavatele oznámení o zahájení výše uvedené Veřejné zakázky („Oznámení“), které je zároveň výzvou k podání nabídek.

Zadavatel v Oznámení stanovil lhůtu pro doručení nabídek na den 22.04.2025.

S ohledem na níže uvedené skutečnosti si Vás dovoluujeme požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek do 30.05.2025:

Předně, s ohledem na předmět plnění výše uvedené poptávky, se musel potenciální dodavatel detailně seznámit s požadovanými technickými požadavky a zhodnotit, zda by byl schopen daný produkt Zadavateli dodat a za jakých podmínek, přičemž k sestavení nabídky je vyžadována i součinnost zahraničního subjektu, [...]. Samotné rozhodnutí a příprava nabídky pak podléhala složitým a zdlouhavým schvalovacím interním procesům [...].

Zároveň, vzhledem k období dovolených spojených s dubnovými Velikonočními svátky, které předcházejí datu předložení nabídek, je pro uchazeče ztížena možnost včasného zajištění relevantních podkladů a přípravy od odpovědných osob v zahraničí, které jsou pro sestavení nabídky v odpovídající kvalitě nezbytné.

Ze všech těchto důvodů tímto [...] žádá o prodloužení výše uvedené lhůty.

Pevně věříme, že uvedené prodloužení bude možné a děkujeme za pochopení.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel posoudil žádost o prodloužení lhůty a uvádí, že lhůta pro podání nabídek byla již v počátku stanovena delší, než je minimální zákonná lhůta pro tento druh zadávacího řízení. Současně již v průběhu běhu lhůty pro podání nabídek došlo k několika prodloužením lhůty pro podání nabídek, a navíc spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace došlo k dalšímu prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to na celou původní délku. Zadavatel je přesvědčen, že lhůta pro podání nabídek je pro nastudování zadávacích podmínek, zpracování a podání nabídky dostatečně dlouhá. Zadavatel proto žádosti o prodloužení lhůty pro podání nabídek do 30. 5. 2025 nevyhovuje.

¹ Z textu dotazu byly odstraněny informace, které přímo či nepřímo identifikují osobu tazatele. Anonymizované části žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 ze dne 26. 3. 2025 jsou označeny následovně: [...]

Přílohy:

- *aktualizovaná verze Přílohy 2b Závazný vzor smlouvy o údržbě kolejových vozidel v čisté i revizí verzi*
- *aktualizovaná verze technické specifikace 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.

Žádost č. 7 ze dne 2. 4. 2025

Dotaz č. 1

Zdvořile se ptáme zadavatele k hodnoticímu kritériu „Vzdálenost hrany protilehlých sedáků (volný prostor mezi protilehlými sedadly)“, viz. příloha č. 5 Zadávací dokumentace 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 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.“

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 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 místa 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.

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 1 mm 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 například lineárním hodnocením s určením rozmezí komfortu min 600mm a max 660mm hodnoty.

Odpověď na dotaz č. 1:

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

Dotaz č. 2

Žádáme zadavatele o objasnění požadavku souvisejícího s dodávkou informačního systému cestujících (Příloha č. 1 Kupní smlouvy „Technická specifikace vozu“), viz bod „6.1. Palubní systém“. Chápeme správně, že dodávku komponent řídicí části informačního systému jako: Palubní počítač, Ovládací jednotka, Související kabeláž; Antény apod., zajišťuje objednatel na své náklady? Naopak povinností výrobce je vybavit vozidlo komponentami informačního systému kompatibilními s řídicí částí informačního systému dle požadavků viz 6.2. – 6.5.?

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel potvrzuje, že dodávku komponent viz. bod 6.1. Palubní systém dodá. Zároveň připomíná, že dodavatel má povinnost přivést do místa instalace kabeláž „Prodávající zajistí pro montáž potřebnou ethernetovou kabeláž splňující nehořlavost a M12 konektory.“

Zadavatel potvrzuje, že povinností výrobce je vybavit vozidlo komponentami informačního systému kompatibilními s řídicí částí informačního systému dle požadavků viz 6.2. – 6.5.

Dotaz č. 3

V Příloze č. 1 Kupní smlouvy „Technická specifikace vozu, body „2.16.“ a „6.5.“ se v zadání vyskytuje duplicitní text požadující vybavit vozidlo tachografem. Žádáme zadavatele o objasnění, zda chápeme správně, že stačí vozidlo fyzicky vybavit jedním tachografem, anebo se z nějakého důvodu žádá instalace druhé jednotky tachografu shodných parametrů?

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel potvrzuje, že stačí vozidlo fyzicky vybavit jedním tachografem a že tedy nepožaduje instalaci dvou jednotek tachografů shodných parametrů.

Žádost č. 8 ze dne 2. 4. 2025

Dotaz č. 1

Zadavatel uvádí v dokumentu *“SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 25 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4 m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.”* v bodě 1.8 následující:

„Nízkopodlažní plocha vozidla musí být 100 % z užitečné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107. Tedy veškerá plocha pro stojící cestující a přístup k sedadlům sedících cestujících bude bez překonání schodu. Podélné a příčné rampy podle EHK OSN č. 107 se připouští. Zvýšená část - podesta se připouští ve vozidle pouze za posledními zadními dveřmi vozidla. Výška této podesty nesmí být vyšší, než 15 cm.“

Rozumí dané formulaci dodavatel správně tak, že zadavatel větou *“Tedy veškerá plocha pro stojící cestující a přístup k sedadlům sedících cestujících bude bez překonání schodu”* nevylučuje nízké stupně do cca 50 mm v prostoru nástupních dveří – v místech příčné rampy u vstupních dveří? Dodavatel žádá o potvrzení správnosti chápání dané podmínky nebo jiné vysvětlení.

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel nepotvrzuje výklad dodavatele. Zadavatel trvá na znění v bodě 1.8 *“Tedy veškerá plocha pro stojící cestující a přístup k sedadlům sedících cestujících bude bez překonání schodu”*. Zadavatel nepřipouští žádné schody, ani nízké stupínky.

Dotaz č. 2²

Dodavatel dále k veřejné zakázce 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 zvážit účast v daném zadávacím řízení.

Předně však dodavatel žádá o prodloužení lhůty pro podání nabídek z důvodu, že jakožto společnost spadající do [...] musí případnou účast v zadávacím řízení zvážit v rámci dané obchodní skupiny. Rovněž je

² Z textu dotazu byly odstraněny informace, které přímo či nepřímo identifikují osobu tazatele. Anonymizované části žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 ze dne 2. 4. 2025 jsou označeny následovně: [...]

pravděpodobné, že by účast [...] v zadávacím řízení na předmětnou veřejnou zakázku probíhala formou [...]. Samotné rozhodnutí o účasti poté podléhá interním schvalovacím procesům [...], a to včetně [...], 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 [...] schopna Vám poskytnout kvalitní plnění na technologicky špičkové úrovni, **Vás zdvořile žádáme o zvážení možnosti prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to do 13.6.2025.**

Odpověď na dotaz č. 2

Zadavatel posoudil žádost o prodloužení lhůty a uvádí, že lhůta pro podání nabídek byla již v počátku stanovena delší, než je minimální zákonná lhůta pro tento druh zadávacího řízení. Současně již v průběhu běhu lhůty pro podání nabídek došlo k několika prodloužením lhůty pro podání nabídek. Zadavatel je přesvědčen, že lhůta pro podání nabídek je pro nastudování zadávacích podmínek, zpracování a podání nabídky dostatečně dlouhá. Zadavatel proto žádosti o prodloužení lhůty pro podání nabídek do 13. 6. 2025 nevyhovuje.

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

Žádost č. 9 ze dne 7. 4. 2025

Dotaz č. 1

V Příloze č. 1 Kupní smlouvy „Technická specifikace vozu“ je uvedeno, že: „... Nájezdová rampa by měla být umístěna co nejbližší kabiny řidiče. Standardem kupujícího je umístění rampy u druhých dveří od čela ve směru jízdy. ...“ Rozumíme správně, že nájezdová rampa a tedy i místo pro 2 invalidní vozíky musí být umístěny v rámci 1. článku vozidla ve směru jízdy?

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel nevylučuje jiné než tazatelem uvedené řešení, je však přesvědčen, že jiné varianty jsou dražší a technicky i konstrukčně složitější. Zadavatel proto uvádí, že je vysoce pravděpodobné, že dodavatelé pro splnění tohoto požadavku zvolí řešení, kde bude nájezdová rampa a místa pro 2 invalidní vozíky umístěna v prvním článku vozidla ve směru jízdy u dveří s nájezdovou rampou.

Dotaz č. 2

V příloze č. 5 Zadávací dokumentace „Úroveň technických podmínek“ je jedno z hodnotících kritérií „Kapacita vozidla při 50s/m²“. Vzhledem k tomu, že se jedná o hodnotící kritérium, má účastník soutěže povinnost doložit způsob výpočtu tohoto kritéria typovým výkresem, kde budou vyznačeny i plochy pro stojící cestující a např. výkresem ve formátu DWG?

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel uvádí, že takovou povinnost dodavatelé nemají, nicméně dodavatel může v nabídce svůj výpočet doložit například typovým výkresem, kde budou vyznačeny i plochy pro stojící cestující ve formátu DWG či jiném formátu. Pokud výpočet uvedený v nabídce nebude v nabídce podložen, není to nedostatek nabídky, zadavatel však může doložení výpočtu požadovat v rámci objasnění nabídky.

Dotaz č. 3

V příloze č. 5 Zadávací dokumentace „Úroveň technických podmínek“ je jedno z hodnotících kritérií „Nápravové zatížení“. Je tato hodnota nápravového zatížení prázdného vozidla limitní, tedy maximální možná na nejzatíženější nápravě? A nebo připouští Zadavatel nějaké tolerance této uvedené hodnoty?

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel nepřipouští tolerance, hodnocena bude nejnejpříznivější hodnota vyskytující se na vozidle, tzn. hodnota nejzatíženější nápravy. Uvedená hodnota nápravového zatížení nesmí být při dodávce vozidel překročena, může však být nižší.

Dotaz č. 4

V příloze č. 2a Kupní smlouva v odstavci č. 14.2. a v příloze č. 2b Servisní smlouvy v odstavci č. 13.2. jsou požadavky týkající se pojistných smluv. Není obvyklé, resp. je přímo nestandardní, aby zákazník omezoval pojištěného v možnosti provádět nezbytné změny na pojistné smlouvě bez předchozího souhlasu zákazníka. Na pojistných smlouvách se v průběhu jejich platnosti běžně provádí změny, rozšíření krytí, navyšování limitu či sublimitů, apod., které jsou nezbytné v rámci fungování pojištěné společnosti. Jediné, co dává smysl, a je v souladu s market standard (pokud už takový požadavek na souhlas zákazníka v rámci podmínek je aplikován) je, že se takový souhlas ze strany zákazníka poskytuje pouze v případě, kdy by změnou pojistné smlouvy mělo dojít k neplnění stanovených požadavků na pojištění stanovených kupní smlouvou. V tomto duchu si dovoluujeme požádat o doplnění textace zmíněných odstavců týkajících se požadavku na pojištění.

Kupní smlouva (čl. 14.2)

14.2 Prodávající není oprávněn snížit výši pojistného krytí nebo podstatným způsobem změnit podmínky pojistných smluv dle článku 14.1 této Smlouvy, **které by způsobily neplnění požadavků na pojištění dle této Smlouvy**, bez předchozího písemného souhlasu Kupujícího.

Servisní smlouva (čl. 13.2)

13.2 Poskytovatel není oprávněn snížit výši pojistného krytí nebo podstatným způsobem změnit podmínky pojistných smluv dle článku 13.1 této Smlouvy, **které by způsobily neplnění požadavků na pojištění dle této Smlouvy**, bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel upravil čl. 14.2 návrhu kupní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Zadavatel k bodu 13.2 návrhu servisní smlouvy uvádí, že změnu ve smyslu návrhu tazatele již provedl v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 28. 3. 2025.

Přílohy:

- *aktualizovaná verze Přílohy 2a Závazný vzor kupní smlouvy v čisté i revizí verzi*

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

Žádost č. 10 ze dne 8. 4. 2025

Dotaz č. 1

Dobrý den,

zadavatel v odpovědi ze dne 28. 3. 2025 v rámci veřejné zakázky „Dodávka a servis až 25 ks velkokapacitních tramvají II.“ (ev. č. VZ: Z2025-013697) uvedl k dotazu číslo 6 následující odpověď:

*„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 např. zajistit službu v místně plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu. **Zadavatel je však otevřen jednání s dodavateli, a to ohledně možného pronájmu dostatečného počtu kolejí nezbytných pro dodavatele k zajištění údržby vozidel.** Případný pronájem a jednání s dodavateli není předmětem tohoto zadávacího řízení. Zadavatel však v tomto ohledu garantuje, že vůči všem potenciálním dodavatelům a potenciálním zájemcům o pronájem bude přistupovat jednotně a že cena pronájmu bude stanovena všem dodavatelům na základě standardní ceny pronájmu.“*

Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že přesvědčení zadavatele o možnosti zajištění „služby v místně plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu“ ve vztahu k řešené problematice nevylučuje nikterak dřívější argumentaci dodavatele, neboť žádný takový prostor nebude nikdy napojen na kolejovou síť zadavatelem, tudíž zvýšené náklady za zajištění nadrozměrného nákladu (a všechny s tím legislativně související povinnosti) zůstávají nadále na straně dodavatele. Ostatně i cena uvedená dodavatelem byla pro okruh „v místě plnění“.

Dodavatel však vítá závazek zadavatele k jednání o pronájmu kolejí nezbytných pro zajištění údržby přímo v areálu zadavatele. Pro možnost přípravy nabídky je však nezbytné, aby bylo **jasně a předem stanoveno**, za jakých podmínek bude tento pronájem učiněn. Uvádí-li zadavatel, že cena pronájmu bude stanovena na základě „standardní ceny pronájmu“, žádáme o jednoznačné uvedení, jaká tato cena bude. **Bez uvedeného parametru nelze nabídku nacenit, neboť klíčová položka – cena pronájmu prostor – je neznámá.**

Opět platí, že dodavatel, který disponuje výrobními a opravárenskými prostory přímo v místě plnění a je napojen na kolejovou síť DPO, má značnou výhodu, neboť nebude muset pronájem prostor ze strany zadavatele vůbec využít, tudíž není na libovůli zadavatele ve vztahu k ceně pronájmu nikterak závislý – na rozdíl od všech ostatních dodavatelů. Navíc garance, že zadavatel bude „vůči všem potenciálním dodavatelům a potenciálním zájemcům o pronájem bude přistupovat jednotně“, je vágní, a zejména nepřezkoumatelná, neboť vítěz bude tak jako tak pouze jeden. I z tohoto důvodu žádáme o transparentnost vůči všem dodavatelům a uvedení konkrétních cen za pronájem, s nimiž bude možné nabídku zpracovat.

Prosíme rovněž, aby součástí ceny za pronájem kolejí bylo rovněž uvedení:

- Zda uvedené ceny zahrnují i služby (elektřina, otop);
- Zda je v ceně zahrnuto parkování (případně nacenění takového parkování), neboť bude nutno přivážet opravárenský materiál;
- Jakého charakteru uvedené koleje určené k pronájmu jsou, tj. zejména zda jsou vybaveny opravárenským kanálem, pochozí lávkou, zvedáky či dalším zařízením, zda je u nich zajištěn přístup k zásuvkám 3x 400 V AC, 220 V DC atp.;
- Jaká je délka kolejí, resp. minimální pronajímatelný prostor (např. 1x 35 m, 2x 35 m atp.).

Velice děkujeme.

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel předně opakuje, že, 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 např. zajistit službu v místě plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu.

Pokud jde o možnost pronájmu kolejí, pak Zadavatel zdůrazňuje, že jednání o pronájmu kolejí není předmětem tohoto zadávacího řízení. Zadavatel bude jednat s kterýmkoli dodavatelem, který za tímto účelem Zadavatele osloví. To, že se vybraným dodavatelem v tomto zadávacím řízení stane pouze jeden subjekt, nijak neovlivňuje prohlášení Zadavatele, že ať už se jím stane kdokoli, budou potenciální smluvní podmínky pronájmu nabídnuty každému dodavateli rovně, tzn. stejně, jako by byly nabídnuty jakémukoli jinému dodavateli.

Konkrétní cena pronájmu se bude lišit podle toho, jaký přesně bude předmět pronájmu (např. počet kolejí), nelze ji proto generálně předem jednoznačně určit. Mj. i proto Zadavatel přislíbil, že bude vůči všem dodavatelům postupovat v jednání o pronájmu stejně.

Ze všech výše uvedených důvodů není možné určit konkrétní ceny a podrobnosti pronájmu, které tazatel požaduje. Pro účely maximální transparentnosti však Zadavatel uvádí, že předpokládaná cena nájmu za plochu na servis tramvají v hale vozovny Poruba, bez vybavení, činí 250-350 Kč/m2/měs. bez DPH.

Žádost č. 11 ze dne 9. 4. 2025

Dotaz č. 1

V souvislosti s bodem 4.18 Technické specifikace vozu „Ventilační soustava salonu vozidla vybavit systémem aktivní úpravy vzduchu průběžným provoněním a řízeným přidáváním vonných esencí do proudu distribuovaného vzduchu. Systém provonění musí mít konsistentní sílu vůně a musí být autonomní – automatický režim provozu zařízení bez nutnosti jakéhokoli zásahu obsluhy. Systém provonění musí být plně funkční bez nutnosti pravidelného doplňování nebo výměny min. 1 měsíc. V případě poruchy zařízení nebo potřeby doplnění nebo výměny nějaké části, musí být tato informace přenesena do databáze kupujícího.“

Rozumíme požadavku objednavatele na zlepšení prostředí vozidla, ale zároveň upozorňujeme z vlastních zkušeností, že nelze objektivně stanovit výši a intenzitu provonění tak, aby každý cestující byl spokojen. Toto může mít negativní dopad na záporné recenze cestujících na zadavatele. Citlivější osoby mohou mít s jakoukoliv vonnou esencí větší problémy, které u nich mohou vyvolat i zdravotní obtíže (alergici, epileptici, lidé s respiračními onemocněními, lidé v důchodovém věku). Dále bychom chtěli upozornit, že pro snadné rozptýlení vonné esence se používá jako nosič těkává látka, která u většiny výrobců dle datových listů má teplotu vzplanutí už 55°C. Pro měsíční proběh tohoto systému to znamená vozit v nádrži zásobu min. 8 litrů na vozidlo této látky. Proto prosíme zadavatele o zvážení jeho požadavku a ustoupení od něho.

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel posoudil návrh tazatele a uvádí, že nadále trvá na svém požadavku.

Dotaz č. 2

V souvislosti s bodem 8.6 Technické specifikace vozu "Kamerový systém musí mít vlastní ethernetovou síť ve vozidle. Tato síť nesmí ovlivňovat přenosem datových toků žádnou jinou vozidlovou síť a nesmí být provozem vozu sama ovlivněna. Dále musí být zabezpečena proti neoprávněnému proniknutí z vnějších sítí."

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda chápeme správně, že není potřeba exaktně vytvářet fyzicky vyčleněnou síť, a je možné použít moderní a ověřené řešení vytvořením oddělené sítě na bázi Virtuální LAN v rámci sítě vozidla. Toto řešení splňuje požadavky tenderu na oddělenou síť bez dalších ovlivnění datovým tokem či

provozem vozidla. Toto řešení zároveň nijak nelimituje zákazníka v používání vlastních či preferovaných komponent (kamery, záznamové jednotky, validátory atp.) v síti vozidla. Popisované řešení je rovněž zabezpečeno proti neoprávněnému proniknutí z vnějších sítí a splňuje standardy kybernetické bezpečnosti. Prosíme, potvrďte naše chápání požadavku.

Odpověď na dotaz č. 2

Zadavatel potvrzuje a upřesňuje, že je možné použít moderní a ověřené řešení vytvořením oddělené sítě na bázi Virtuální LAN v rámci sítě vozidla. Popisované řešení musí být zabezpečeno proti neoprávněnému proniknutí z vnějších sítí a musí splňovat standardy kybernetické bezpečnosti.

Dotaz č. 3

Součástí dodávky vozidel jsou i dokumenty nutné pro jejich provoz – Typové schválení a Průkazy způsobilosti. K jejich získání musí být proveden (mimo jiné) zkušební provoz, který zajistí Dodavatel. K jeho zajištění je samozřejmě nutná i součinnost Zadavatele, zejména poskytnutí infrastruktury, tratí, energie a řidičů. V zadávací dokumentaci jsme nenašli, kdo nese náklady na tuto součinnost zadavatele, resp. náklady na použití infrastruktury, spotřebu energie a náklady na řidiče, a to jak pro zkušební provoz bez cestujících, tak pro zkušební provoz s cestujícími. Prosíme o upřesnění Zadavatele zda výše uvedené náklady na součinnost pro zkušební provoz bez cestujících, a také pro zkušební provoz s cestujícími budou hrazeny zadavatelem.

V případě, že by náklady na zkušební provoz hradil dodavatel prosíme zadavatele o uvedení ceny pronájmu infrastruktury, energie a nákladů na řidiče na 1 den nebo 1 směnu.

Odpověď na dotaz č. 3

Zadavatel garantuje, že zajistí nutnou součinnost při zkušebním provozu. Ohledně zkušebního provozu bez cestujících zadavatel uvádí, že pro tyto účely musí být uzavřena zvláštní smlouva o užívání tramvajové dráhy, kde bude stanovena cena za ujetý km (cca 60 Kč/vzkm – nelze garantovat, bude aktualizováno při realizaci), ve které již budou zohledněny další související náklady. Pro stanovení ceny je nezbytné sdělení dodavatele, jakou předpokládá spotřebu v kWh/vzkm. Zadavatel dále však nemůže předjímat, jaký kilometrický proběh stanoví DÚ.

V souvislosti se zkušebním provozem s cestujícími Zadavatel potvrzuje, že po dodavateli nebude požadována úhrada nákladů související s provozem vozidla v rámci zkušebního provozu, jelikož se předpokládá, že vozidlo bude provozováno v rámci standardního závazku veřejné služby.

Žádost č. 12 ze dne 11. 4. 2025

Dotaz č. 1³

Originální znění dotazu:

We would like to know if toilet modules would be required or any accesible sanitary facilities foreseen as a part of the vehicle specifications in this tender. [...] specializes in build-to-print designs and manufacturing of railway certified toilet modules, so we would be intereste in contributing as a specialized supplier in the scope or in further phases of the Project.

We would greatly appreciate any information you could provide, or the opportunity to schedule a call with our team to underestand better the project.

³ Z textu dotazu byly odstraněny informace, které přímo či nepřímo identifikují osobu tazatele. Anonymizované části žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. 12 ze dne 11. 4. 2025 jsou označeny následovně: [...]

Volný předklad Zadavatele:

Rádi bychom se informovali, zda jsou v rámci specifikací vozidla v této zakázce požadovány toaletní moduly nebo jakákoli přístupná sanitární zařízení. [...] se specializuje na návrh a výrobu certifikovaných toaletních modulů pro železniční dopravu na základě specifikací zákazníka, a proto bychom měli zájem účastnit se jako specializovaný dodavatel na této části nebo v dalších částech projektu.

Velmi bychom ocenili jakékoli informace, které nám můžete poskytnout, nebo možnost domluvit si schůzku s naším týmem, abychom lépe porozuměli projektu.

Odpověď na dotaz č. 1

Zadavatel uvádí, že toaletní ani jiná sanitární zařízení nejsou předmětem plnění této Veřejné zakázky.

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 question 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 toilet modules or any sanitary facilities are not part of the scope of this Public Contract.

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

Žádost č. 13 ze dne 15. 4. 2025

Dotaz č. 1

Zadavatel v rámci předchozích dotazů uvedl, že „...v rámci zkušebního provozu bez cestujících bude uzavřena zvláštní smlouva o užívání tramvajové dráhy, kde bude stanovena cena za ujetý km (cca 60 Kč/vzkm – nelze garantovat, bude aktualizováno při realizaci), ve které již budou zohledněny další související náklady. ... „

Pro vyloučení pochybností, bychom se rádi ujistili, že cena 60 Kč/vzkm obsahuje také, jako související náklady, náklady spojené s poskytnutím řidiče, pronájem infrastruktury, energií?

Vzhledem k informaci, že uvedená cena 60 Kč/vzkm není garantovaná a bude aktualizovaná v rámci realizace dodávek tramvají, chtěli bychom se ujistit, že se dá předpokládat cenové navýšení výhradně uplatněním meziroční inflace pro aktualizaci ceny.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel uvádí, že pro účely zkušebního provozu bez cestujících bude uzavřena zvláštní smlouva o užívání tramvajové dráhy, ve které budou zasmělněny všechny reálně vzniklé náklady. Aktuální cena, obsahující mimo nákladů na stavbu a údržbu dopravní cesty, trakční energie i mzdové náklady na řidiče, se pohybuje ve výši 83 Kč/vzkm. Při využití možnosti, že si dodavatel zajistí způsobilého řidiče sám, se pak aktuální cena pohybuje okolo uvedených 60 Kč/vzkm.

Zadavatel nepotvrzuje, že aktualizace ceny bude provedena výhradně navýšením o inflaci. Cena bude stanovena kalkulací ze skutečně vynaložených nákladů v daném čase, kdy do výpočtu výrazně vstupuje zejména cena za trakční energie, údržbu a odpisy dopravní cesty, a mzdové náklady řidičů.

Žádost č. 14 ze dne 16. 4. 2025

Dotaz č. 1

Zadavatel uvádí v dokumentu „Příloha č. 5 – Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvají“ v popisu P. č. 6: „*Hodnocena bude šířka uličky nad podvozky mm. Bude-li nabídnuto vozidlo s šířkou uličky 450 mm, získá účastník 0 bodů. Bude-li nabídnuto vozidlo s šířkou uličky nad 450 mm, získá účastník za každých 10 mm nad 450 mm 5 bodů. Bude-li nabídnuto vozidlo s šířkou uličky 650 mm a více, získá účastník 100 bodů.*“

Dodavatel žádá o vyjasnění, jakým způsobem bude šířka uličky hodnocena, resp. kontrolována. Z kontextu Dodavatel předpokládá, že způsobem uvedeným v předpise EHK č. 107, bod 7.7.1.4, příloha 4 - obrázek 6, s modifikovanou mírou "F" tak, aby kuželová část byla nad úrovní madel sedaček. Dodavatel žádá o potvrzení, nebo jiné vysvětlení zadavatele.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel uvádí, že pro vozidla kategorie I (tedy i poptávanou tramvaj) se jedná o rozměr ve výšce 0 až 900 mm, který musí být minimálně 450 mm. Pro hodnocení zadavatel požaduje uvést hodnotu nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky, která se ve vozidle vyskytuje, tedy šířku uličky do výše 900 mm nad úrovní podlahy.

Dotaz č. 2

Zadavatel uvádí v dokumentu „Příloha č. 5 – Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvají“ v popisu P. č. 8: „*Hodnocena bude adheze vozidla v celých %, tj. podíl adhezni hmotnosti k celkové hmotnosti. Bude-li nabídnuto vozidlo s 50 % adhezi, získá účastník 0 bodů. Bude-li nabídnuto vozidlo s vyšší než 50% adhezi, získá účastník za každé procento nad 50 % dva body a za 100% adhezi tak účastník získá 100 bodů.*“

Dodavatel žádá o vyjasnění, jakým způsobem je výpočet tohoto parametru požadován – při jakém obsazení vozidla. Z kontextu Dodavatel předpokládá, že v případě plně loženého vozidla, tedy obsazení 8 stojících na m² a všech míst k sezení. Může zadavatel toto přesvědčení potvrdit, případně poskytnout jiné bližší objasnění.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel uvádí, že adheze má být udávána pro prázdné vozidlo.

Dotaz č. 3

Zadavatel uvádí v příloze č. 1 kupní smlouvy „SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 25 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4 m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.“ v bodě 1.10: „*Garantovaná technická životnost nízkopodlažní tramvaje 15 let v městském provozu (předpokládaný provoz na 30 let).*”

Dodavatel žádá o bližší vyjasnění a specifikaci, co zadavatel rozumí pod pojmem “Garantovaná technická životnost nízkopodlažní tramvaje v městském provozu”.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel uvádí, že po cca 15 letech provozu je plánováno provést na vozidle technické zhodnocení, kdy se určité technologie/komponenty použité na vozidle vymění z důvodu opotřebení, kterým se účetně prodlouží životnost na dalších 15 let, tedy celkových 30 let.

Dotaz č. 4

Zadavatel uvádí v příloze č. 1 kupní smlouvy “SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 25 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4 m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.“ v bodě 4.12: „*Větrání tramvaje v prostoru pro cestující zajistit posuvnými okny s možností zajištění standardním způsobem (např. čtyřhranem), (výška min. 1/3) u všech bočních oken, kde nejsou umístěny informační panely. Provedení zajištění podléhá schválení zadavatele.*“

Větrání prostoru pro cestující je zajištěno klimatizačními jednotkami takovým způsobem, aby bylo zajištěno plnění požadavků normy EN 1475-1, jak je specifikováno v bodě 4.18 též přílohy č. 1 kupní smlouvy.

Tomuto požadavku dodavatel tedy rozumí tak, že zadavatel požaduje takové technické řešení oken, které zajistí možnost větrání salonu v případě, kdy dojde k výpadku strojního větrání (klimatizační jednotky). Klimatizační jednotky dodávané dodavatelem vykazují vysokou spolehlivost a tato situace tak může nastat zcela výjimečně. Z tohoto důvodu dodavatel považuje za pragmatické zvážit uspořádání otevíracích oken tak, aby bylo zajištěno větrání salonu ve zřídkaových případech a zároveň byl omezen počet těchto oken na nutné minimum. Tím dojde k redukci investičních i udržovacích nákladů a zároveň ke zlepšení výhledu pro cestující a interiér bude působit vzdušněji. Zároveň dodavatel navrhuje použití výklopných oken namísto posuvných, s ohledem na jejich trvanlivější utěsnění proti dešťové vodě.

Dodavatel tedy navrhuje přeformulovat tento bod následujícím způsobem: "Nouzové větrání tramvaje v prostoru pro cestující zajistit otevíracími okny s možností zajištění standardním způsobem (např. čtyřhranem), (výška min. 1/3) u dostatečného počtu bočních oken – tak, aby bylo zaručeno dostatečné provětrání za jízdy".

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel trvá na svém požadavku, jak bylo uvedeno v technické specifikaci, že: „*Větrání tramvaje v prostoru pro cestující zajistit posuvnými okny s možností zajištění standardním způsobem (např. čtyřhranem), (výška min. 1/3) u všech bočních oken, kde nejsou umístěny informační panely. Provedení zajištění podléhá schválení zadavatele.*“

Dotaz č. 5

Zadavatel uvádí v příloze č. 1 kupní smlouvy "SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 25 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4 m pro Dopravní podnik Ostrava a. s." v bodě 4.19: „*Okenní tabule včetně zástěn, pokud je jimi vozidlo vybaveno a prosklených částí kabiny řidiče budou opatřeny fólií na ochranu skel z vnitřní strany o tloušťce 175 µm (na oknech se zakřivenou plochou může být fólie o tloušťce 100 µm) s možností stržení bez zanechání stop a nutnosti demontáže okna. Fólie splňuje podmínky nehořlavosti a zajišťuje ochranu okenních tabulí před poškrábáním a poleptáním. Fóliemi musí být opatřeny všechny okenní tabule, avšak musí splňovat podmínky pro použití jako nouzový východ.* "

V případě bočních oken se z bezpečnostních důvodů používají kalená, tzv. ESG skla, která se při násilném poškození nebo použití kladívka pro nouzový východ rozpadnou na drobné kousky. Aplikace ochranné fólie na okna ESG má negativní dopad na bezpečnost cestujících z toho důvodu, že sklo zůstane pohromadě a neumožní evakuaci. Z hlediska aplikace normy ISO 22752 si je provozovatel vědom rizika použití fólie a odpovídá za zranění cestujících v případě nehody. Dodavatel žádá zadavatele o výslovné potvrzení převzetí tohoto rizika na vrub zadavatele.

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel nepotvrzuje, že by přebíral rizika spojená s použitím folie na oknech. Zadavatel dále uvádí, že dodávané folie musí být také schváleny a certifikovány pro užití na boční skla, zadní skla a také skla nouzových východů drážních vozidel. Dodavatel je povinen provést takové technické řešení, aby bylo zajištěno umožnění evakuace osob. Připouští se například neaplikování ochranné folie po celé ploše skla. Aplikace folie však musí být provedena v dostatečné míře pro ochranu skla před poškozením vandalismem.

Dotaz č. 6

Zadavatel uvádí v příloze č. 1 kupní smlouvy "SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 25 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4 m pro Dopravní podnik Ostrava a. s." v bodě 4.16: „*...Podpora nabíjecích protokolů minimálně: - pro výstup USB-C: Apple MFI s 3 A a BC 1.2 s 1,5 A, PD 3.0, QC 4.0, QC 3.0, QC 2.0. ...*“

Dodavatel žádá zadavatele o přehodnocení tohoto požadavku a jeho omezení pouze na protokoly USB C, PD 3.0.

Dodavatel navrhuje upravit formulaci takto: "Prostor pro cestující vybavit konektory pro dobíjení mobilních telefonů v minimálním počtu 20ks/vůz v rovnoměrném rozložení po celém vozidle. Výstupy 2 × zásuvka USB typu C o výkonu minimálně 20 W, v provedení anti-vandal. USB konektory budou směřovány vodorovně, aby bylo zamezeno případné vtékání jakýchkoli tekutin. Podpora nabíjecích protokolů minimálně:

- pro výstup USB-C: PD 3.0. Celý systém bude autonomní s vlastním jištěním. Rozmístění jednotlivých konektorů podléhá schválení zadavatelem."

Vysvětlení: MFI (Made for iPhone/iPad/iPod) není ve skutečnosti nezávislý standard rychlého nabíjení. Jedná se o certifikační program společnosti Apple. Produkty s tímto štítkem jsou licencovány společností Apple a splňují jejich technické normy pro příslušenství (např. kabely), které jsou kompatibilní se zařízeními Apple. - QC (Quick Charge) je proprietární technologie společnosti Qualcomm, a proto je méně univerzálně použitelná. Byla primárně využívána pro USB-A. Nicméně, novější verze, QC 4+ a QC 5, také podporují Power Delivery (PD). Směrnicí (EU) 2022/2380 zavedla Evropská unie standard USB-C a PD (Power Delivery). V té době se společnost intreXis strategicky rozhodla vyvinout výhradně nabíječky USB-C s technologií PD. Zkušenosti z železničního sektoru ukazují, že proces od specifikace po veřejné zakázky, výrobu a uvedení do provozu trvá několik let.

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel upravuje odstavec 4.16. přílohy č. 1 kupní smlouvy následovně:

„Prostor pro cestující vybavit konektory pro dobíjení mobilních telefonů v minimálním počtu 20ks/vůz v rovnoměrném rozložení po celém vozidle. Výstupy 2× zásuvka USB typu C o výkonu minimálně 20W, v provedení anti-vandal. USB konektory budou směřovány vodorovně, aby bylo zamezeno případné vtékání jakýchkoli tekutin.

Podpora nabíjecích protokolů minimálně:

- pro výstup USB-C: PD 3.0 případně navíc QC 4. Celý systém bude autonomní s vlastním jištěním. Rozmístění jednotlivých konektorů podléhá schválení zadavatelem.“

Žádost č. 15 ze dne 17. 4. 2025

Dotaz č. 1

V čl. 3.13 Servisní smlouvy na provádění údržbářských a opravářských služeb (příloha-c-2b-servisní smlouva) je požadavek na dodání dílů a doplňků nejpozději do 30 dní ode dne uzavření objednávky, pokud se strany nedohodnou jinak.

Dodání některých dílů a doplňků může zabrat i více než 30 dní, než je obecná lhůta v případě, že se strany nedohodnou na jiném dodacím termínu. Prosíme proto o úpravu tohoto ustanovení způsobem, že v případech objednání dílu či doplňku vyžadujícím objektivně delší dodací lhůtu je zhotovitel oprávněn jej dodat až ve lhůtě „objektivně přiměřené pro dodání tohoto dílu či doplňku“. Prosíme o vyjádření.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel trvá na stávajícím znění čl. 3.13 Servisní smlouvy. Pro případy uváděné tazatelem obsahuje předmětné ustanovení možnost smluvních stran dohodnout se na jiném termínu.

S ohledem na charakter tohoto vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel přiměřeně prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Aktuální lhůta pro podání nabídek je spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace uveřejněna na profilu zadavatele a v elektronickém nástroji. S ohledem na stávající odstávku Věstníku veřejných zakázek odešle Zadavatel opravný formulář do Úředního věstníku Evropské unie a Věstníku veřejných zakázek, jakmile to bude možné (odstávka by měla dle veřejně dostupných informací trvat do 24. 4. 2025 do 8:00 hod).

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 9 ZE DNE 25. 4. 2025

Žádost č. 16 ze dne 22. 4. 2025

Dotaz č. 1

Čl. 13.2. Kupní smlouvy (příloha-c-2a-kupní-smlouva): V tomto článku upravujícím vyšší moc je uvedeno, že jako stranám známé „dopady krizí“ se pro účely této Smlouvy nepovažují za nepředvídatelné anebo za 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.

Dotaz:

To je však v rozporu se standardními principy vyšší moci v obchodních smlouvách, kde by se mělo počítat pouze s negativním vývojem předvídatelným v okamžiku uzavření smlouvy, ale nikoliv s budoucím negativním vývojem. My samozřejmě v tuto chvíli nemůžeme předpovídat vývoj budoucích opatření, zda nedojde např. v r. 2026 k obnovení pandemie covidu s tím, že příslušné orgány zakážou provoz v továrnách, a zbavovat se tak již nyní možnosti takový negativní vývoj uplatnit jako vyšší moc. Proto prosíme o vypuštění následujícího textu: „jakož i skutečností, že v budoucnu se tato krizová opatření apod. mohou vyvíjet,“ tak jak jste upravili i v rámci Servisní smlouvy.

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel upravil čl. 13.2 návrhu kupní smlouvy, jehož aktualizované znění v čisté i revizní verzi je přílohou tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Přílohy:

- *aktualizovaná verze Přílohy 2a Závazný vzor kupní smlouvy v čisté i revizí verzi*

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

Žádost č. 17 ze dne 5. 5. 2025

Dotaz č. 1

V Příloze č. 1 Kupní smlouvy „Technická specifikace vozu“ v bodě 5.7 je požadavek na chod páky řadiče, který musí obsahovat polohy: *"JÍZDA (po uvolnění páky řadiče v režimu jízda musí dojít k samovolnému návratu minimálně do polohy VÝBĚH"*.

Obecně se jako bezpečnostní prvek na řadiči používá funkce mrtvého muže nebo funkce vratné polohy řadiče či nožní spínač. Kombinace funkce mrtvého muže a samovolného návratu není v rámci jednoho řadiče vhodná z pohledu komplikovanosti a robustnosti řešení. Umožňuje zadavatel připustit řešení, kdy bude řadič vybaven jen kontaktem mrtvého muže v kombinaci s nožním spínačem nebo tlačítkem v područce řidiče?

Odpověď na dotaz č. 1:

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

Zadavatel dále upřesňuje, že umožňuje řešení, kdy řadič s funkcí mrtvého muže bude doplněn o další kontakt (např. nožní spínač, nebo tlačítko v područce řidiče či na panelu).

Dotaz č. 2

V Příloze č. 1 Kupní smlouvy „Technická specifikace vozu“ v bodě 5.20 je uvedeno *"... Dále doplňkovým stěračem pro pohledovou část do zrcátka na straně dveří, pokud je úhel tohoto okna větší než 10° od podélné osy vozidla. ..."*

Umístění stěrače nad pravé boční okno představuje zásah do pevnostní struktury kostry čela. Stěrač v parkovací poloze představuje překážku pro sklopené zrcátko. Další nevýhodou je nutná údržba, spočívající minimálně ve výměně pryžových stírátek. Žádáme proto o připuštění možnosti použití moderní technologie tekutého stěrače na pravé boční okno kabiny. Toto řešení zajistí odvod vody z celé plochy okna, nejen před zrcátkem. V současné době jsou na trhu dostupné kvalitní přípravky, které zajistí funkci po dobu minimálně jednoho roku. Technologie je též kompatibilní s používáním myčky.

Odpověď na dotaz č. 2:

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

Dotaz č. 3

S ohledem na požadovanou SAAS rozšířenou diagnostiku žádáme zadavatele o objasnění týkající-se koncepce serverové části systému.

- a) Umožní zákazník instalaci diagnostické aplikace a souvisejících aplikací ve vlastní infrastruktuře (např. virtuální server atp.)?
- b) Umožní a zajistí zákazník přístup do tohoto prostředí pro účely nasazení a údržby systému ze strany dodavatele (zajištění SLA (service-level agreement) a monitoringu)?
- c) Předpokládáme, že zdrojová data, jako jsou signály a hlášení, zůstávají ve vlastnictví zákazníka. Dodavatel je však může využívat k optimalizaci systému, konkrétně pro konfiguraci a trénování algoritmů.

Prosíme zákazníka, aby se vyjádřil ke každému z výše uvedených bodů zvlášť, aby došlo k objasnění požadované struktury systému.

Odpověď na dotaz č. 3:

- a) Ano. Zadavatel požaduje, aby systém byl nabízen jak v režimu SAAS, tak i jako On-Premises řešení. V případě On-Premises řešení umožní zadavatel instalaci serverové části systému ve své infrastruktuře, a to včetně možnosti instalace na vlastní virtuální servery provozované na virtualizační platformě VMware.

b) Ano, za definovaných podmínek. Zadavatel umožní dodavateli přístup do prostředí za účelem instalace a údržby serverové části systému v režimu On-Premises. Přístup bude umožněn formou vzdáleného připojení prostřednictvím standardních bezpečnostních mechanismů (např. VPN s vícefaktorovým ověřením), případně fyzicky na místě dle dohodnutého rozsahu. Zadavatel zároveň požaduje, aby byl v případě On-Premises řešení součástí nabídky rovněž návrh a zajištění Maintenance & Support služeb včetně režimu SLA a možnosti monitoringu systémového chodu.

c) Zadavatel potvrzuje, že dodavatel může zdrojová data využívat k optimalizaci systému, konkrétně pro konfiguraci a trénování algoritmů.

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

Za Zadavatele

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