

Zadavatel:

Dopravní podnik Ostrava a.s.

se sídlem Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

IČO: 619 74 757

Veřejná zakázka:

„Dodávka a servis až 25 ks velkokapacitních tramvají III.“

nadlimitní sektorová veřejná zakázka na dodávky zadávaná v otevřeném zadávacím řízení podle § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ust. § 98 a 99 ZZVZ

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 30. 3. 2026

Žádost č. 1 ze dne 25. 3. 2026:

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.4, písm. a) zadávací dokumentace uvedl: *„Ze seznamu významných zakázek musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel v uvedeném období (tj. v posledních 5 letech před zahájením zadávacího řízení) realizoval alespoň tyto významné zakázky:*

(i) významné zakázky, jejichž předmětem byla dodávka „v součtu“ alespoň 15 ks nových nízkopodlažních tramvají (požadavek na minimální počet dodaných tramvají lze prokázat jednou či rovněž součtem několika významných zakázek, tj. několika smluvních vztahů i s různými objednateli);

(ii) významné zakázky, jejichž předmětem byla dodávka „v součtu“ alespoň 5 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních¹ tramvají v období 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců (požadavek na minimální počet dodaných tramvají lze prokázat jednou či rovněž součtem

několika významných zakázek, tj. několika smluvních vztahů i s různými objednateli); přičemž dokončení každé takové významné zakázky musí alespoň částečně spadat do 5letého referenčního období; (...)"

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 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.

Informace zadavatele:

Zadavatel k jednotlivým dotazům sděluje následující:

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), (ii) a (iii) výše lze prokázat i jedním smluvním vztahem s jedním objednatelem za předpokladu, že tato splňuje veškeré požadavky zadavatele v bodech (i), (ii) a (iii).“*

K dotazu b) Zadavatel potvrzuje, že požadavek na dodání **velkokapacitních** tramvají se vztahuje pouze k technické kvalifikaci dle čl. 6.4 písm. a) bod (ii) zadávací dokumentace.

K dotazu c) Zadavatel uvádí, že při definici nízkopodlažní tramvaje je nutné vycházet z předpisu EHK 107¹, 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**

¹ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce.

schodů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím." Pro účely zadávací dokumentace je tedy nutné reflektovat tuto definici.

Žádost č. 2 ze dne 25. 3. 2026:

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 6.4, písm. a) zadávací dokumentace dále uvedl: „Pro významné dodávky podle bodů (i) a (ii) platí, že 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/vyjádřením), 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) zadávací dokumentace tak, že by nově připustil pouze referenční dodávky tramvají homologovaných podle předpisů členského státu EU pro provoz v EU?

Informace zadavatele:

Zadavatel ve vztahu k uvedené rozhodovací praxi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže uvádí, že z ní neplyne povinnost zadavatele postupovat jen způsobem uvedeným v rozhodnutí.

Zadavatel při přípravě zadávacích podmínek zohlednil mj. situaci na specifickém trhu velkokapacitních tramvaji a zvolil požadavek, který je ve prospěch širší hospodářské soutěže. Zadavatel tedy setrvává na stávajícím znění zadávací dokumentace.

Žádost č. 3 ze dne 25. 3. 2026:

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

Dotaz: Může zadavatel potvrdit, že

(i) 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?

(ii) Pokud dodavatel hodlá do plnění Veřejné zakázky zapojit člena svého koncernu (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?

Informace zadavatele:

ad (i) Zadavatel v tomto ohledu odkazuje na příslušná ustanovení ZZVZ a uvádí, že účelem vysvětlení zadávací dokumentace není předem posuzovat hypotetické situace plynoucí z předem neznámého obsahu nabídky.

V obecné rovině lze však uvést, že například ve smyslu § 83 ZZVZ je třeba členy koncernu považovat za různé (samostatné) osoby.

ad (ii) Zadavatel uvádí, že záleží mj. na tom, zda tato osoba jako člen koncernu bude prokazovat část způsobilosti/kvalifikace za dodavatele. Pokud by byla prostřednictvím jakéhokoliv člena koncernu prokazována jakákoliv část způsobilosti či kvalifikace, je dodavatel povinen takové osoby identifikovat a předložit doklady dle § 83 ZZVZ.

Žádost č. 4 ze dne 25. 3. 2026:

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 tramvaj 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 výrobu tramvají jednak značně prodražuje, a dále může mít přímý vliv na hospodářskou soutěž odražením některých možných technicky způsobilých dodavatelů od účasti v zadávacím řízení. Zde Dodavatel uvádí, že zatímco kvalifikační požadavky zadavatel stanovil 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 nereflektují.

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?

Informace zadavatele:

Zadavatel zvážil souvislosti, na které upozorňuje tazatel dotazu. Zadavatel přesto neakceptuje návrh na úpravu platebních podmínek a nebude poskytovat zálohy. Zadavatel současně nastavení smluvních podmínek považuje za vyvážené pro obě smluvní strany, a to např. s ohledem na stanovenou inflační doložku, absenci realizační bankovní záruky apod. Zadavatel proto požadované změny neakceptuje a předpokládá, že každý odborně zdatný dodavatel je schopen si uvedené zohlednit ve své nabídce.

Žádost č. 5 ze dne 25. 3. 2026:

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 změně 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 dlouhodobých přetrvávajících dopadů COVID-19, válečného konfliktu mezi Ruskou federací a Ukrajinou, ozbrojeného konfliktu aktuálně probíhajícího na Blízkém východě, které způsobily nebo mohou způsobit dlouhodobé poškození dodavatelsko-odběratelských vztahů a narušení dodavatelských řetězců, není po dobu 30 let reálně splnitelný.

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?

Informace zadavatele:

Zadavatel po důkladném zvážení navrhovanou změnu neakceptuje a s ohledem na své potřeby trvá na stávajícím znění návrhu kupní smlouvy. Zadavatel současné nastavení smluvních podmínek považuje za vyvážené pro obě smluvní strany, když citovaný článek kupní smlouvy navíc umožňuje smluvní stranám se dohodnout jinak (zejm. právě v případě, kdy v posledních letech trvání smlouvy či kvůli *vis maior* bude časově náročnější konkrétní náhradní díl zajistit).

Žádost č. 6 ze dne 25. 3. 2026:

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

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 9.1 písm. g) návrhu kupní smlouvy uvedl: „*nelze-li po dobu trvání záruční doby dle článku 8.1(a) této Smlouvy pro vady řádně provozovat odevzdaný Vůz (zejména nebude-li možné provozovat Vůz z důvodu ohrožení bezpečnosti provozu či rizika dalších škod) a počet takto najednou neprovozovaných Vozů v záruce přesáhne hranici čtyř (4) ks, Kupující je oprávněn po 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 týchž právních povinností Dodavatele.

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

Informace zadavatele:

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. Možný souběh obou smluvních pokut však není vyloučen.

Zadavatel trvá na stávajícím znění návrhu kupní smlouvy.

Žádost č. 7 ze dne 25. 3. 2026:

Zadavatel Veřejné zakázky v druhém odstavci čl. 13.1 návrhu kupní smlouvy uvedl: *„Vyšší mocí se pro účely této Smlouvy rozumí mimořádná událost, okolnost nebo překážka, kterou, ani při vynaložení náležité péče, nemohl Prodávající před podáním nabídky a Kupující před uzavřením Smlouvy předvídat ani ji předejít, a která je mimo jakoukoliv kontrolu takové Strany, a nebyla způsobena úmyslně ani z nedbalosti jednáním nebo opomenutím této Strany.“*

Dodavatel upozorňuje, že citované ustanovení návrhu kupní smlouvy vymezuje vyšší moc jako událost, kterou *„ani při vynaložení náležité péče nemohl Prodávající před podáním nabídky předvídat“*. V této souvislosti se dodavatel dotazuje, jakou míru předvídatelnosti pokládá zadavatel za relevantní při posuzování současné geopolitické situace.

V případě ozbrojeného konfliktu aktuálně probíhajícího v oblasti Blízkého východu v důsledku vojenských operací Spojených států amerických a Státu Izrael v Íránské islámské republice, je sice zřejmé, že konflikt existuje, avšak nachází se v rané a výrazně dynamické fázi a jeho další vývoj a dopady na dodavatelské řetězce, logistiku a energetické trhy se mohou výrazně lišit podle scénáře dalšího vývoje (od rychlé deeskalace po delší narušení klíčových tras a kritické

infrastruktury). V souvislosti s touto nejistotou a scénářovou povahou dopadů dodavatel upozorňuje na skutečnost, že ke dni podání nabídky neexistují dostatečné podklady umožňující kvalifikovaně předvídat další průběh a zejména sekundární hospodářské dopady. Z povahy situace proto nelze s potřebnou mírou jistoty určit potenciální vliv na dodavatelské řetězce, dostupnost vstupů, přepravní kapacity ani cenovou stabilitu. Tyto skutečnosti mohou mít – v závislosti na dalším vývoji – vliv na plnění předmětu veřejné zakázky, přičemž intenzitu ani charakter těchto vlivů nelze v současnosti objektivně předvídat.

Obdobně u válečného konfliktu na Ukrajině, který trvá delší dobu, přetrvává zásadní nejistota ohledně délky trvání, intenzity i způsobu ukončení; renomované instituce dlouhodobě pracují se scénářovým přístupem (různé trajektorie trvání, míry eskalace a ekonomických dopadů), což činí budoucí dopady na ceny energií, vstupy a logistiku v EU nepředvídatelnými v čase podání nabídky.

Dotaz: Považuje zadavatel dopady

(i) aktuálního ozbrojeného konfliktu na Blízkém východě (včetně možných narušení námořních a leteckých koridorů, výpadků v zásobování energií a prudké volatility cen), a

(ii) pokračujícího válečného konfliktu na Ukrajině,

za okolnosti, které měl Dodavatel před podáním nabídky předvídat ve smyslu čl. 13.1 návrhu kupní smlouvy, a to navzdory tomu, že budoucí vývoj obou konfliktů může nabýt zcela odlišných podob a jejich dopady se mohou významně lišit podle směru, intenzity či délky jejich dalšího průběhu?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že samotná existence konfliktu na Blízkém východě a s tím související např. omezení letecké přepravy do dotčených zemí, omezení námořní dopravy v Hormuzském průlivu či nárůst ceny ropy/plynu na burze je již v tuto chvíli známá skutečnost, která tak logicky nemůže naplnit citovanou podmínku nepředvídatelnosti dle návrhu kupní smlouvy. Obdobně zadavatel posuzuje existenci trvajícího válečného konfliktu na Ukrajině a již známých souvisejících dopadů.

Na druhou stranu zadavatel uvádí, že je zřejmé, že není možné aktuálně předvídat veškeré možné dopady a konsekvence, tj. pokud by se dodavatel dovolával vyšší moci pouze z důvodu existence konfliktu na Blízkém východě či Ukrajině, nejedná se o nepředvídatelnou okolnost, avšak zadavatel nevylučuje, že případné další (v okamžiku podání nabídky neznámé) související dopady definici mimořádné události, okolnosti nebo překážky naplnit mohou.

Vynaložení náležitě péče zadavatel posuzuje obdobně jako je požadována obvyklá péče u předvídatelnosti škody či jako je člen statutárního orgánu povinen jednat s potřebnými znalostmi a pečlivostí, kdy příslušné právní předpisy vyžadují takovou znalost/pečlivost, kterou lze rozumně v konkrétním případě očekávat; jinými slovy tato povinnost není bezbřehá.

Zadavatel trvá na stávajícím znění kupní smlouvy.

Žádost č. 8 ze dne 25. 3. 2026:

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 13.1 návrhu kupní smlouvy uvedl: *„Pokud některé ze Stran brání ve splnění jakékoli její povinnosti z této Smlouvy překážka v podobě vyšší moci, nebude tato Strana odpovědná za újmu plynoucí z jejího porušení, avšak překážka v podobě vyšší moci lhůtu k plnění nestaví a nebrání tak možnosti odstoupení od Smlouvy v případě prodlení s plněním či z jiných důvodů stanovených touto Smlouvou či zákonem. Pro vyloučení pochybností se předchozí věta uplatní pouze ve vztahu k povinnosti, jejíž splnění je přímo nebo bezprostředně vyloučeno vyšší mocí.*

Vyšší mocí se pro účely této Smlouvy rozumí mimořádná událost, okolnost nebo překážka, kterou, ani při vynaložení náležitě péče, nemohl Prodávající před podáním nabídky a Kupující před uzavřením Smlouvy předvídat ani ji předejít, a která je mimo jakoukoliv kontrolu takové Strany, a nebyla způsobena úmyslně ani z nedbalosti jednáním nebo opomenutím této Strany.

Takovými událostmi, okolnostmi nebo překážkami jsou zejména, nikoliv však výlučně:

-živelné události (zejména zemětřesení, záplavy, vichřice),

-události související s činností člověka, např. války, občanské nepokoje,

-epidemie a s tím případná související krizová a další opatření orgánů veřejné moci.“

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 12.2, resp. čl. 12.4 návrhu servisní smlouvy uvedl: *„Strany se dohodly, že za porušení této Smlouvy se nepovažuje, pokud kterákoliv Strana svou povinnost ze Smlouvy nesplní z důvodů okolností vylučujících odpovědnost. Za okolnosti vylučující odpovědnost se (s přiměřeným poukazem na § 2913 odst. 2 Občanského zákoníku) považují mimořádné, nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky vzniklé nezávisle na vůli škůdce, a to zejména přírodní katastrofy, epidemie nemocí, občanské nepokoje, vojenské, policejní nebo celní operace, havárie, mimořádné klimatické podmínky, závazné rozhodnutí soudu či orgánu veřejné správy, či jiná okolnost, jejíž povaha může učinit ekonomicky neúnosné splnění závazku ze strany povinné Strany. Za okolnosti vylučující odpovědnost se však pro vyloučení pochybností nepovažují*

stávka, výlučka, či obdobná událost, dále okolnosti vzniklé z hospodářských poměrů příslušné Strany, nevyplývá-li z této Smlouvy jinak a porušení právních povinností jakýchkoliv poddodavatelů Poskytovatele. Okolností vylučujících odpovědnost je povinná Strana oprávněna se dovolat pouze, pokud vynaložila veškeré úsilí, které po ní lze spravedlivě požadovat, aby svou povinnost splnila či následky jejího nesplnění v maximálním možném rozsahu zmírnila.“

„Bez ohledu na předcházející ustanovení této Smlouvy, Strany prohlašují, že ke dni podpisu této Smlouvy je jim známa:

-existence epidemie koronaviru označovaného jako SARS CoV-2 (způsobujícího nemoc COVID-19);

-existence válečného konfliktu a neoprávněné invaze na území Ukrajiny ze strany Ruské federace;

-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, správní akty či zásahy orgánů veřejné moci České republiky či jiných států s řadou přímých či nepřímých dopadů na ekonomickou či politickou situaci, zejména dodavatelské řetězce (např. nedostatky v plnění poddodavatelů), nedostatek pracovních sil či materiálů, nedostatek finanční likvidity či dalších dopadů („Dopady krizí“). Dopady krizí se pro účely této Smlouvy nepovažují za nepředvídatelné anebo vyšší moc či okolnost vylučující odpovědnost, a termíny plnění, cena a další podmínky plnění dle této Smlouvy byly sjednány již s přihlédnutím k Dopadům krizí. Poskytovatel není proto oprávněn požadovat změnu podmínek této Smlouvy nebo odvolávat se na vyšší moc z důvodu Dopadů krizí.“

Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že odlišné znění příslušných ustanovení upravující vyšší moc v návrhu kupní a servisní smlouvy zakládá odlišný právní režim, resp. odlišný výklad pojmu „vyšší moc“ pro plnění v rámci kupní a servisní smlouvy. Nadto Zadavatel v citovaném ustanovení návrhu servisní smlouvy ukotvuje, že jakékoli budoucí dopady či následky COVID-19, válečného konfliktu na Ukrajině a energetické krize v EU (jejíž rozsah a dopady v důsledku ozbrojeného konfliktu aktuálně probíhajícího v oblasti Blízkého východu nelze objektivně předvídat) jdou jednoznačně k tíži potenciálních dodavatelů a takové následky nebudou odůvodňovat jakékoli budoucí prominutí prodlení či porušení dalších smluvních povinností budoucího dodavatele. Dodavatel je názoru, že zadavatelem navrhovaná úprava vyšší moci v návrhu servisní smlouvy 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.

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

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že pro servisní smlouvu platí v zásadě totéž, co bylo uvedeno v odpovědi na předchozí žádost.

Zadavatel přistupuje k úpravě čl. 12 servisní smlouvy a sblížení této úpravy s návrhem kupní smlouvy. Zadavatel poskytuje přílohou tohoto vysvětlení aktualizované znění přílohy č. 2b zadávací dokumentace (servisní smlouva), přičemž úpravy jsou provedeny v režimu sledování změn.

Žádost č. 9 ze dne 25. 3. 2026:

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 a také dopady ozbrojeného konfliktu aktuálně probíhajícího v oblasti Blízkého východu v důsledku vojenských operací Spojených států amerických a Státu Izrael v Íránské islámské republice, které mají dopady do dodavatelských řetězců, dostupnosti vybraných komponent a vstupních materiálů, jakož i dodacích lhůt jako takových. Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že zejména průběh a možné dopady aktuálního ozbrojeného konfliktu na Blízkém východě nelze ke dni podání nabídky objektivně předvídat. Konflikt se nachází v rané a dynamicky se vyvíjející fázi a nelze spolehlivě určit, jaké konkrétní změny může v krátkodobém či střednědobém horizontu vyvolat v mezinárodním obchodě, logistice, dostupnosti materiálů či cenových relacích. 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 prodloužení 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?

Informace zadavatele:

Zadavatel nezvažuje požadovanou úpravu návrhu kupní smlouvy ani návrhu servisní smlouvy. Zadavatel současné nastavení smluvních podmínek považuje za standardní a zdůrazňuje, že se jedná o právo, nikoliv povinnost zadavatele, který bude v konkrétní situaci zvažovat konkrétní okolnosti.

Žádost č. 10 ze dne 25. 3. 2026:

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 a bude aplikována inflační doložka dle článku 4.3(d) 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 a/nebo měl nebo jsou nezbytné ke splnění předmětu této Smlouvy.*

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 4.3 písm. d) návrhu kupní smlouvy uvedl: *„Cenu Vozu dle článku 6.1(a) této smlouvy, který bude Kupujícím objednán na základě Vyhrazené změny závazku v období od začátku dvacátého čtvrtého (24.) do konce třicátého šestého (36.) měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy, je možno upravit o inflaci za podmínek dle tohoto písmene následovně:*

Kterákoliv Strana je oprávněna změnit cenu dodatečného Vozu na základě Vyhrazené změny závazku, a to za předpokladu, že objednávka na tento dodatečný Vůz bude učiněna nejdříve od začátku dvacátého čtvrtého (24.) měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy;

Navýšená anebo snižená cena dodatečného Vozu je následně platná pro všechny dodatečné Vozy objednané v období od začátku dvacátého čtvrtého (24.) do konce třicátého šestého (36.) měsíce ode dne nabytí účinnosti této Smlouvy a žádná ze Stran není oprávněna po tuto dobu realizovat další jednostranné navýšení anebo snížení ceny. (...)

Jinak vyjádřeno, zadavatel nabídkové/smluvní ceny dle čl. 6.1 písm. a) návrhu kupní smlouvy stanovuje jako neměnné po celou dobu realizace dodávek tramvají č. 1 až č. 16, to znamená 32 měsíců od účinnosti smlouvy. Nadto, pokud zadavatel využije svého práva dle čl. 4.3 návrhu kupní smlouvy a navýší celkový počet vozů až o dodatečných 9 ks vozů, ve lhůtě do 24 měsíců ode dne účinnosti kupní smlouvy, je cena neměnná i pro realizaci dodávek dodatečných tramvají č. 17 až č. 25. V konečném důsledku tedy platí, že pokud zadavatel zašle Prodávajícímu písemnou objednávku na opční tramvaje č. 17 až č. 25 do začátku 24. měsíce ode dne účinnosti smlouvy, pak jsou smluvní ceny dle čl. 6.1 písm- a) neměnné po dobu realizace dodávek všech tramvají až po dobu 60 měsíců ode dne účinnosti smlouvy.

Jak již Dodavatel poukázal v předchozích dotazech, míra nejistoty, která v současné době obklopuje globální ekonomické a geopolitické prostředí, je mimořádně vysoká. Tato nejistota je umocněna zejména aktuálním ozbrojeným konfliktem v oblasti Blízkého východu, jehož další vývoj je zcela nepředvídatelný a může – podle toho, zda dojde k eskalaci či deeskalaci – vyvolat zcela odlišné dopady na ceny energií, dostupnost klíčových komodit a funkčnost logistických tras.

Současně nadále trvá válečný konflikt na Ukrajině, u něhož i po více než dvou letech není možné předvídat délku trvání, intenzitu ani podobu jeho ukončení. Jednotlivé scénáře budoucího vývoje se přitom výrazně liší jak v dopadech na evropskou energetickou bezpečnost, tak v dopadech na dostupnost surovin, komponent, subdodávek a přepravních kapacit, přičemž tyto vlivy mohou přímo ovlivnit schopnost dodavatelů plnit smluvní závazky včas a za předpokládaných nákladů.

Tyto vlivy se objektivně podílí na pokračující nestabilitě světového hospodářského řádu, přetrvávající volatilitě cen energií a nejistých výhledech vývoje evropské energetické krize. Není proto možné ke dni podání nabídky odpovědně určit, jaké konkrétní dopady budou mít tyto paralelní krize na ceny průmyslových vstupů, logistiku, přepravu, dostupnost materiálů ani na celkovou nákladovost plnění veřejné zakázky v nadcházejících letech.

Dodavatel je v této souvislosti přesvědčen, že omezení 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 dodavatelem, 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 zadavatelům u nově vypisovaných zakázek doporučit již v zadávací dokumentaci využít možnosti zákona 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, konkrétně možné výhrady změny závazku podle § 100 odst. 1. Zadavatel si může v zadávací dokumentaci vyhradit změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku nebo rámcové dohody, pokud jsou podmínky pro tuto změnu a její obsah jednoznačně vymezeny a změna nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Taková změna se může týkat rozsahu dodávek, služeb nebo stavebních prací, ceny nebo jiných obchodních nebo technických podmínek.“ a dále: “Taková výhrada může být provedena např. možností po určitých časových úsecích (např. čtvrtletí, půlrok, rok) po dosažení určité (např. procentuální) výše zdražení aktualizovat cenu položek, u kterých dochází k výraznému nárůstu ceny. Podmínkou možného použití je konkrétně popsaný 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 omezení indexační doložky dle návrhu kupní smlouvy 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-vzorco/drahove-vozidla>, ktorý 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

(i) změnu čl. 6 návrhu kupní smlouvy tak, že připustí alespoň roční indexaci cen počínaje r. 2027 obdobně dle návrhu servisní smlouvy; nebo

(ii) vztažení indexace smluvní ceny k okamžiku dodání jednotlivých vozidel?

Informace zadavatele:

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

Dále je třeba uvést, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže již opakovaně konstatoval, že není povinností zadavatele inflační doložku do smlouvy zakotvit a jedná se tak o právo, nikoliv povinnost zadavatele. Zadavatel setrvává na stávajícím znění návrhu kupní smlouvy, a tedy nepřistoupí ke změně návrhu kupní smlouvy dle návrhu tazatele; zadavatel je přesvědčen, že každý odborně zdatný dodavatel je schopen si případné riziko na období před aplikací inflační doložky dle čl. 4.3 písm. d) kupní smlouvy zohlednit ve své nabídce.

Jakkoliv pro zadavatele postup jiných zadavatelů není závazný, je třeba dodat, že tazatelem uváděná veřejná zakázka na nákup tramvají zadavatele Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je významně většího objemu.

Nadto zadavatel uvádí, že na případné mimořádné a nepředvídatelné události je možné v průběhu trvání smlouvy v mezích ZZVZ reagovat i bez sjednané vyhrazené změny závazku.

Žádost č. 11 ze dne 25. 3. 2026:

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“?

Informace zadavatele:

Zadavatel s ohledem na své potřeby nepřistoupí ke změně návrhu smlouvy, kdy současné nastavení návrhu kupní smlouvy také umožňuje, aby se smluvní strany (zejm. v případě mimořádných událostí, resp. objektivní nemožnosti lhůtu dodržet) dohodli jinak.

Žádost č. 12 ze dne 25. 3. 2026:

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

Zde Dodavatel poukazuje na skutečnost, že dodací lhůta tramvajů č. 1 až č. 16 činí 32 měsíců od účinnosti kupní smlouvy, resp. dodací lhůta opčních tramvajů 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 nevyklučuje změnu termínů dodání a změnu cen, budou-li tyto v přímé příčinné souvislosti s nepředvídatelnými změnami, v souladu s § 222 ZZVZ.

Informace zadavatele:

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.

Zadavatel předpokládá, že jednotliví dodavatelé znají technické normy a právní předpisy nezbytné pro schválení vozidla k provozu a mají s dodávkou obdobných vozidel zkušenosti. Pokud by však v průběhu plnění smlouvy došlo k takové změně technických norem či předpisů, které by vyžadovaly změnu závazku za současného dodržení podmínek § 222 ZZVZ, je zadavatel připraven zohlednit dopady takovýchto změn a případně přistoupit k přiměřené (a zákonem dovolené) změně závazku ze smlouvy.

Žádost č. 13 ze dne 25. 3. 2026:

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. 3 návrhu Servisní smlouvy Dodavatel dovozuje, že „Doplnky“ nejsou předmětem nabídky, a „Doplnky“ jako dodatečně namontované příslušenství dodává zadavatel. Je tento výklad Dodavatele správný?

Informace zadavatele:

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 nespadají do množiny Dílů, kdy Doplnky jdou nad rámec Dílů.

Výklad tazatele dle bodu 2) je správný do té míry, že 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 v souladu s návrhem servisní smlouvy (srov. zejm. odst. 3.13 návrhu servisní smlouvy).

Žádost č. 14 ze dne 25. 3. 2026:

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 Objednatel, 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 %?

Informace zadavatele:

Zadavatel zvážil dotaz tazatele a nepřistoupí ke změně návrhu smlouvy.

Žádost č. 15 ze dne 25. 3. 2026:

Zadavatel Veřejné zakázky v čl. 18.9 návrhu servisní smlouvy uvedl: *„Výpověď Smlouvy Objednatel. 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 vyhnoutí 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?

Informace zadavatele:

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 a postupem v souladu se ZZVZ.

Zadavatel nadto nepředpokládá, že by měl vůli přistupovat k předčasné výpovědi smlouvy dle citovaného ustanovení, pokud bude závazek řádně plněn, jakkoliv to samozřejmě nelze u smlouvy s dobou trvání deseti let ode dne odevzdání posledního vozu zcela vyloučit.

Žádost č. 16 ze dne 25. 3. 2026:

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 protokolárního odevzdání prvního Vozu Kupujícímu. Prodávající tímto potvrzuje a souhlasí s tím, že po seznámení se s parametry Vozu, budou příslušní proškolení zaměstnanci Kupujícího oprávněni provádět základní údržby a plánované údržby stanovené výrobcem (Prodávajícím) po dobu záruky a po jejím ukončení. V případě přetrvávajících nejasností je Prodávající povinen zajistit doplňkové seznámení se s příslušnými parametry v potřebném rozsahu.“*

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

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

- Jaká je maximální délka jednoho školení v hodinách a jeho struktura a obsah (rámcově)? Dodavatel je názoru, že zadavatel jako provozovatel mnoha typů tramvají v městské hromadné dopravě disponuje dostatečnými zkušenostmi pro to, aby tyto parametry stanovil transparentně vůči všem dodavatelům coby zájemcům o Veřejnou zakázku, byť mu samozřejmě není znám konkrétní tramvaj, jež mu bude nabídnuta a dodána.

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

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

Informace zadavatele:

K jednotlivým dotazům zadavatel uvádí především to, že požadovaný počet 30 zaměstnanců může být rozdělen do různě 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 dle svých zkušeností měli být nejlépe schopni odhadnout, jaký rozsah (a jakou délku) 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.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 20. dubna 2026

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 ze dne 2. 4. 2026

Žádost č. 17 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx - bod 1.4

Dotaz:

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 ?“

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, 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 zároveň bude splněn parametr minimálně 30 % míst k sezení bez těchto sedadel. V tomto případě **lze** v daném místě počítat s plochou pro stojící cestující sníženou o půdorys sklopeného sedadla.

Žádost č. 18 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 1.4 Příloha č.5 - Úroveň technických podmínek pro velkokapacitní tramvaje_13022026_final.docx P.č.7

Dotaz:

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.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na znění přílohy č. 5 zadávací dokumentace, ze které vyplývá, že účastník uvede hmotnost neodpružených hmot přepočtených na 1 kolo v kilogramech. Dodavatel 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 účastník započítat i neodpružené držáky hadic na pískování, držáky mazání okolků, zábrany před koly atp. - pokud se nacházejí mezi kolejnicí a primárním vypružením.

Zadavatel v této souvislosti pro vyloučení jakýchkoliv pochybností přistoupil k upřesnění bodu 7 přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Aktualizované znění přílohy č. 5 zadávací dokumentace tvoří přílohu tohoto vysvětlení, přičemž upřesnění je vyznačeno v režimu sledování změn.

Žádost č. 19 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx body 2.16. / bod 4.18 / bod 6 / bod 8.

Dotaz:

V příloze č. 1 návrhu kupní smlouvy „Specifikace předmětu plnění pro dodávku 25 ks nízkopodlažních velkokapacitních tramvají (do 32,4m)“ (např. kapitoly 2.16 Tachograf; 4.18 klimatizační zařízení; 4.18 systém provonění; 6. Palubní a informační systém; 8. Kamerový systém a další) zadavatel popisuje komponenty, které musí komunikovat s řídicím systémem vozidla, případně mezi sebou zároveň, a současně plnit požadavky dle Zákona o kybernetické bezpečnosti a souvisejících povinností. Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že z důvodu aplikace Zákona o kybernetické bezpečnosti a souvisejících povinností (včetně požadavků CRA) může být v projektové fázi vozidla nezbytné upravit pouze technické provedení některých HW a SW komponent (např. jejich komunikační rozhraní, komunikační sítě, zabezpečovací mechanismy).

Tato případná technická upřesnění a/nebo úpravy však nebudou mít dopad na zadavatelem požadované funkce jednotlivých systémů ani na funkce vozidla, ale mohou mít dopad do technického provedení systémů, výhradně k zajištění kybernetické bezpečnosti systémů v rozsahu vyžadovaném právními předpisy.

Žádáme proto zadavatele o potvrzení, že v projektové fázi připustí takové nezbytné technické úpravy a upřesnění HW/SW řešení, pokud nedojde ke změně zadavatelem požadovaných funkcí.

Prosíme zadavatele o potvrzení.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že popsaná technická upřesnění je možné v projektové fázi připustit, avšak beze změny závazných funkcí a parametrů v příloze č. 1 kupní smlouvy a beze změny hodnocených parametrů. Pokud by požadavky právních předpisů či budoucích interních směrnic zadavatele v oblasti kybernetické bezpečnosti vyžadovaly úpravu kupní smlouvy, resp. jejích příloh, bude postupováno v souladu s § 222 ZZVZ.

Žádost č. 20 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 6.

Dotaz:

Dovolujeme si požádat o vyjasnění k bodu 6 - Palubní informační systém - schématický obrázek "Kamerového systému HIKVISION s dálkovým vyčítáním".

Dle aktuálního stanoviska Hikvision patří mezi vysoce rizikové dodavatele. NÚKIB ve své Strategické analýze z roku 2025 označuje čínské IP kamerové systémy — zejména Hikvision a Dahua — za vysoké bezpečnostní riziko.

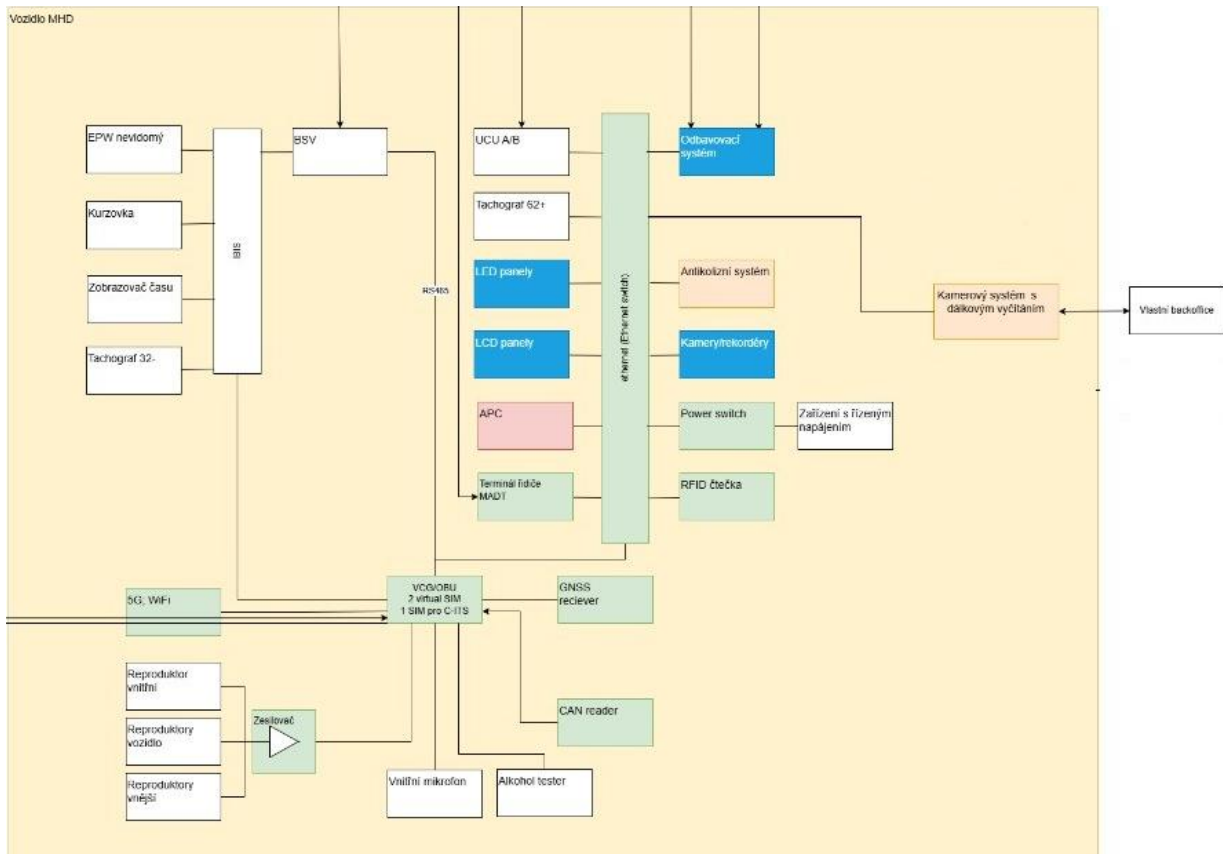
Link na dokument: https://portal.nukib.gov.cz/storage/uploads/2025/09/03/cinske-ip-kamerove-systemy_tlp-clear_uid_68b7fd502091d.pdf

Předpokládáme správně, že uvedený systém není součástí tendrového řízení na požadované tramvajové vozidlo a nemá nic společného s dodávkou výrobce?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že dodávka kamerového systému **je součástí** zadávacího řízení na požadované tramvaje.

Zadavatel nicméně uvádí, že odkaz na HIKVISION byl ve schématickém obrázku nedopatřením a zadavatel nepoptává systém konkrétního výrobce. Zadavatel v příloze tohoto vysvětlení poskytuje aktualizovanou verzi přílohy č. 1 kupní smlouvy, která obsahuje opravený schématický obrázek (Plánované blokové schéma palubního systému):



Žádost č. 21 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_22042025 5.7.

Dotaz:

Požadavek: "JÍZDA (po uvolnění páky řadiče v režimu jízda musí dojít k samovolnému návratu minimálně do polohy VÝBĚH)"

Dotaz: Obecně se jako bezpečnostní prvek na řadiči používá funkce mrtvého muže nebo funkce vratné polohy řadiče či nožní spínač, ale vždy samostatně. Kombinace funkce mrtvého muže a

samovolného návratu není v rámci jednoho řadiče vhodná a výrobci kontrolerů tuto kombinaci nedoporučují. Pro správné garantování funkce, musí být nastavená na kontroleru silná pružina. Řešení se vyznačuje náročnějšími požadavky na pravidlenou údržbu. Umožňuje zadavatel připustit řešení, kdy bude řadič vybaven jen kontaktem mrtvého muže v kombinaci s nožním spínačem nebo tlačítkem v područce řidiče?

Informace zadavatele:

Zadavatel 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).

Žádost č. 22 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_22042025 5.14.

Dotaz:

V souvislosti s požadavky uvedenými v bodě 5.14 přílohy č. 1 návrhu kupní smlouvy „Specifikace předmětu plnění pro dodávku 25 ks nízkopodlažních velkokapacitních tramvají (do 32,4m)“, konkrétně s kombinací požadavku na polarizaci monitorů kamerového systému doplňujícího zpětná zrcátka a současně se speciálním požadavkem na maximální prodlevu obrazu nepřesahující 30 ms, si dodavatel dovoluje poukázat na skutečnost, že s ohledem na aktuální stav vývoje kamerových technologií, plnění požadavků na kybernetickou bezpečnost (včetně CRA), a s ohledem na obsolescenci komponent je v současné době nejvhodnější řešení využívající IP kamerových systémů, u kterých aktuální standardy pracují s hodnotou maximální prodlevy obrazu do 200 ms. Tuto hodnotu stanoví také mezinárodní standard UN ECE Regulation No. 46.

Za účelem zajištění možnosti nabídnout zadavateli nejvhodnější řešení si dovoluujeme požádat zadavatele, zda by zvážil úpravu požadavku na maximální prodlevu obrazu na hodnotu odpovídající standardu UN ECE Regulation No. 46, tedy menší než 200 ms.

Dodavatel zdůrazňuje, že tato úprava by neměla negativní dopad na funkčnost, bezpečnost ani uživatelský komfort, naopak by reflektovala reálné možnosti trhu a umožnila zajistit nejvhodnější a cenově nejvýhodnější technické řešení, což je výhodné i pro zadavatele.

Prosíme zadavatele o potvrzení možnosti uvedené úpravy.

Informace zadavatele:

Zadavatel nepotvrzuje a s ohledem na své potřeby trvá na stávajícím znění. Tyto kamery i monitory nejsou zahrnuty do kamerového systému vozidla dle bodu 8. přílohy č. 1 kupní smlouvy; jedná se o samostatné doplňkové kamery (ke zpětným zrcátkům).

Žádost č. 23 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 6.1.

Dotaz:

Dle bodu 6. a bodu 6.1. rozumíme, že není aktuálně vybraný dodavatel nového palubního systému. Chápeme správně barevné odlišení komponent blokového schéma, kde jsou zelenou barvou znázorněny části palubního systému, které budou **předpokládanou** dodávkou objednatele?

Jmenovitě: Terminál řidiče MADT, VCG/OBU, GNSS reciever, 5G WIFI, CAN reader, zesilovač a ETH switch Prosíme potvrdte.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že zelenou barvou jsou znázorněny části palubního systému, které předpokládá dodat zadavatel.

Žádost č. 24 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 6.1.

Dotaz:

Zdvořile žádáme o potvrzení, že aktuální výběrové řízení na palubní systém je aktuálně řešeno včetně požadavků na novou legislativu a uvedený návrh komponent, bude dle legislativy CRA. Jelikož je palubní systém navržen dle specifických požadavků objednatele, chápeme správně, že odpovědnost za udržování a pravidelné aktualizace tohoto systému je tedy rovněž na objednateli.

Prosíme potvrdte.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že aktuální výběrové řízení na palubní systém je řešeno včetně požadavků na novou legislativu a uvedený návrh komponent bude dle legislativy CRA. Zadavatel dále potvrzuje, že odpovědnost za udržování a pravidelné aktualizace tohoto systému bude na zadavateli.

Žádost č. 25 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 6.3.3.

Dotaz:

Dovolujeme si požádat o vyjasnění požadavku na přesný počet LCD monitorů dle bodu 6.3.3. Předpokládáme, že je správně uvažováno se 3 LCD monitory typu "V".

Původní text: "*Požadujeme 4 LCD monitory typu „V“ (Je myšleno 6 monitorů , v uspořádání po dvou zády k sobě do tvaru „V“)*".

Prosím potvrďte.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že se jedná o 3 „hnízda“, každé se dvěma monitory do V, celkem tedy 6 monitorů.

Zadavatel v této souvislosti opravuje první větu bodu 6.3.3 přílohy č. 1 kupní smlouvy následovně:

„Požadujeme 3 LCD monitory typu „V“ (Je myšleno 6 monitorů , v uspořádání po dvou zády k sobě do tvaru „V“),(...)“

Zadavatel v příloze tohoto vysvětlení poskytuje aktualizovanou verzi přílohy č. 1 kupní smlouvy.

Žádost č. 26 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx 6.3.3.

Dotaz:

V bodě 6.3.3 přílohy č. 1 návrhu kupní smlouvy „Specifikace předmětu plnění pro dodávku 25 ks nízkopodlažních velkokapacitních tramvají (do 32,4m)“ zadavatel mj. uvádí, že: „Objednatel disponuje centrálním systémem správy obsahu URVE (viz <https://www.urve.co.uk/>), BUSE a BUSTEC a součástí dodávky musí být napojení LCD na ně, prostřednictvím GSM modemu vozidla přes ethernetovou síť a switch a umožnění dálkové správy LCD.“ Z čl. 6.3.3 dovozujeme, že dodavatel je povinen zajistit kompatibilitu vozidla a jeho palubních systémů s požadovanou architekturou (URVE/BUSE/BUSTEC).

Avšak za správu, bezpečnost, aktualizace, konfiguraci, provoz a kyberbezpečnost celého centrálního systému URVE/BUSE/BUSTEC, jakož i za správu GSM konektivity a datového prostředí, ve kterém tento systém běží, odpovídá zadavatel a dodavatel vozidla nese odpovědnost pouze za zajištění kyberbezpečnostních požadavků na úrovni vozidla, tj. za bezpečnostní opatření implementovaná v rámci palubních systémů v souladu s požadavky technické specifikace a příslušnými právními předpisy.

Chápeme tedy správně, že dodavatel odpovídá za bezpečné připojení a kompatibilitu vozidla, avšak nepřebírá odpovědnost za kyberbezpečnost či funkci centrálního systému URVE/BUSE/BUSTEC jako celku, který je ve správě zadavatele?

Prosíme zadavatele o potvrzení.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že dodavatel odpovídá za bezpečné připojení a kompatibilitu vozidla, avšak nepřebírá odpovědnost za kyberbezpečnost či funkci centrálního systému URVE/BUSE/BUSTEC jako celku, který je ve správě zadavatele.

Žádost č. 27 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

01_Příloha_1_Technická_specifikace_Vozu_porovnani_10022026_final.docx

Dotaz:

Žádáme zdvořile o potvrzení počtu požadovaných kamer.

"Ve vozidle bude minimálně 12 ks kamer zabírající interiér (umístění podléhá schválení objednavatele), 1 kus nad každými dveřmi (nástup a výstup cestujících, včetně nástupní hrany), 1 kus zadní couvací kamery a 4 kusy venkovních kamer (levá i pravá strana na prvním článku co nejbližší přednímu čelu a bezprostředně za posledním kloubem)."

Chápe správně, že celkový počet kamer je minimálně:

- 12+5+1 interiérových kamer

- 1 nehodová kamera v kabině

- 4 vnější kamery

Děkujeme za potvrzení.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje.

Žádost č. 28 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Příloha č.2a - Obchodní podmínky_kupní smlouva_19022026_final

Dotaz:

V článku 1.8 návrhu kupní smlouvy zadavatel uvedl „*Prodávající je současně povinen zajistit, že v každém Voze bude implementované SW vybavení ve specifikaci a jazykové verzi dle Přílohy č. 2 [Servisní přípravy a diagnostický SW] této Smlouvy, včetně interface s elektronickými systémy Vozu s tím, že Prodávající garantuje a je povinen na své náklady provádět upgrade a update tohoto SW vybavení po celou dobu životnosti Vozu.*“

Této povinnosti rozumíme tak, že by zahrnovala poskytování všech aktualizací SW, při zachování kompatibility se systémem Windows 11 Professional 64 bit, po dobu minimálně 30 let.

S ohledem na charakter softwaru, jeho životní cyklus, požadavky na kybernetickou bezpečnost (včetně povinností CRA), obsolescenci technologií a skutečnost, že nelze předem predikovat budoucí architektury, zranitelnosti ani náklady na jejich řešení dodavatel upozorňuje, že pokud by měla být všechna výše popsaná rizika a nejistoty zohledněna v jednorázové kupní ceně, vedlo by to k jejímu neúměrnému navýšení, neboť by se kupní cena musela kalkulovat s maximálními možnými riziky v dlouhém horizontu 30 let.

V zájmu zachování maximální ekonomické efektivity pro dodavatele i zadavatele si dovoluujeme požádat o vyjádření, zda by zadavatel připustil smluvní nastavení, kdy

1. v rámci kupní ceny by dodavatel poskytoval veškeré updaty, upgrady a vulnerability management po dobu záruční doby; a

2. po skončení záruční doby by smluvní strany uzavřely samostatnou smlouvu na SW podporu, obnovovanou v pětiletých intervalech, zahrnující, vulnerability management (uchovávaní, kontrola SBOM vyhodnocování nálezů, komunikace), poplatek za podporu na příslušné pětileté období, naceňování jednotlivých patchů samostatně, v souladu s časovými a nákladovými dopady dle CRA.

Prodávající by tak nadále zajišťoval splnění požadavků kyberbezpečnosti, avšak v rámci udržitelného a smluvně předvídatelného modelu. Takové řešení by bylo ekonomicky nejvýhodnější i pro zadavatele, neboť odstraňuje nutnost zahrnovat do kupní ceny vysokou rizikovou rezervu na extrémně dlouhé období a umožňuje transparentně řídit náklady podle aktuálních požadavků na SW bezpečnost v čase.

Prosíme zadavatele o vyjádření, zda by s navrženým smluvním nastavením souhlasil.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že předmětem závazku dle článku 1.8 návrhu kupní smlouvy je zajištění funkčního a bezpečného SW vybavení vozidla a diagnostického SW instalovaného na servisních notebookech po celou dobu životnosti vozidla.

Windows 11 Professional 64 bit představuje aktuálně používaný operační systém. Zadavatel upřesňuje, že dodavatel je povinen zajistit a udržovat kompatibilitu diagnostického SW s aktuální verzí operačního systému dostupnou v době plnění, včetně dalších nástupnických verzí. Diagnostický SW musí být dále přenositelný na nové notebooky pro případ jejich poruchy nebo obměny.

Zadavatel dále uvádí, že jelikož dodavatel dodává vozidla s životností 30 let, je udržování funkčního diagnostického SW neoddělitelnou součástí předmětu plnění. Vozidla nelze po celou dobu jejich životnosti řádně provozovat a servisovat bez funkčního diagnostického nástroje. Závazek dle článku 1.8 tedy odpovídá samotné povaze dodávaného plnění.

Zadavatel trvá na stávajícím znění návrhu kupní smlouvy.

Žádost č. 29 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Příloha č.2a - Obchodní podmínky_kupní smlouva_19022026_final

Dotaz:

V čl. 1.15 návrhu kupní smlouvy zadavatel uvádí: „Prodávající bere na vědomí, že lze očekávat, že Kupující bude registrován jako poskytovatel regulované služby v režimu vyšších povinností

ve smyslu zákona č. 264/2025 Sb., o kybernetické bezpečnosti (dále jen „NZKB“), a příslušných prováděcích předpisů. Kupující tedy bude povinen provádět pravidelnou analýzu rizik, identifikovat rizika a identifikovaná rizika řídit, k čemuž mu Prodávající jako významný dodavatel poskytne nezbytnou součinnost.“

Rozumíme, že pokud bude dodavatel formálně zařazen mezi významné dodavatele, učiní tak zadavatel písemným aktem v souladu s NZKB a jeho prováděcími předpisy? Současně předpokládáme, že teprve následně bude zahájen proces vyjasnění technických, organizačních a smluvních požadavků, které z této role vyplývají. Chápeme tedy správně, že zařazení mezi významné dodavatele bude provedeno až po podpisu smlouvy písemným postupem, teprve poté budou dodavateli sděleny konkrétní požadavky, jejichž obsah je nutné předem znát, aby bylo možné potvrdit jejich splnitelnost a dopady?

Prosíme zadavatele o potvrzení tohoto výkladu.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že k dnešnímu dni není registrován jako poskytovatel regulované služby, ale očekává, že se tak v budoucnu stane a na plnění povinností v oblasti kybernetické bezpečnosti se již začal připravovat. Zadavatel potvrzuje, že bude dodavatele informovat o tom, že byl registrován jako poskytovatel regulované služby a o případných opatřeních, která se budou dodavatele této veřejné zakázky týkat. Zadavatel nicméně nepředpokládá, že by (nad rámec standardní součinnosti, kterou významní dodavatelé musí v této oblasti poskytovat) dodavatel potřeboval předem nutně znát obsah připravovaných opatření či dokumentace v oblasti kybernetické bezpečnosti pro účely zpracování nabídky.

Žádost č. 30 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Příloha č.2a - Obchodní podmínky_kupní smlouva_19022026_final

Dotaz:

V článku 1.16 návrhu kupní smlouvy zadavatel uvádí: „Prodávající prohlašuje, že jím poskytované plnění odpovídá všem požadavkům vyplývajícím z platných právních předpisů, které se na plnění vztahují. Prodávající je povinen při plnění této Smlouvy a Servisní smlouvy postupovat dle NZKB a jeho prováděcích předpisů a v souladu s vnitřními předpisy Kupujícího vztahujícími se k systému řízení bezpečnosti informací; o těchto vnitřních předpisech se Kupující zavazuje Prodávajícího informovat bez zbytečného odkladu po uzavření této Smlouvy, resp. po vydání těchto předpisů. Prodávající se zavazuje informovat o těchto skutečnostech

všechny své poddodavatele a další osoby, s jejichž pomocí či jejichž prostřednictvím bude plnit předmět této Smlouvy či Servisní smlouvy.”

Dodavatel potvrzuje, že je bude postupovat v souladu s NZKB a souvisejícími právními požadavky, a je připraven postupovat také v souladu s relevantními vnitřními předpisy zadavatele. Současně však upozorňuje, že nelze uzavřít závazek k dodržování vnitřních předpisů zadavatele, které nemá v době podpisu smlouvy k dispozici a nemohou mu tak být známy, a které mohou obsahovat požadavky mající dopad na technické řešení, procesy nebo cenu plnění.

Dodavatel žádá o vyjasnění, zda:

1. je možné vnitřní předpisy zadavatele, jimiž se má dodavatel řídit, poskytnout ještě před podpisem smlouvy, aby s nimi mohl být dodavatel seznámen a mohl posoudit jejich dopad na technické provedení řešení; nebo

2. zda by zadavatel připustil úpravu znění článku 1.16 tak, že dodavatel bude povinen řídit se vnitřními předpisy zadavatele pokud budou dodavateli předloženy před vznikem takového závazku a jejich dodržování bude možné oboustranně odsouhlasit.

Prosíme zadavatele o vyjádření.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na svou informaci k předchozímu dotazu a uvádí, že po dodavateli požaduje běžnou součinnost, kterou významní dodavatelé poskytují svým smluvním partnerům, kteří jsou registrováni jako poskytovatele regulovaných služeb. Zadavatel nepředpokládá, že by pro zpracování nabídky dodavatel nyní potřeboval znát interní bezpečnostní dokumentaci. Zadavatel nicméně potvrzuje, že s interními předpisy či dokumentací (které v určitém rozsahu teprve vznikají) a přijatými opatřeními dodavatele po uzavření smlouvy seznámí v rozsahu, v jakém to v tomto konkrétním smluvním vztahu bude potřebné. Nadto je potřeba dodat, že NZKB navazuje na předchozí právní úpravu v oblasti kybernetické bezpečnosti, přičemž významná část opatření je v zásadě stejná či velmi podobná.

Žádost č. 31 ze dne 27. 3. 2026:

Odkaz na zadávací dokumentaci:

Kupní smlouva "8. Záruky, bod 8.1. d)

Dotaz:

V článku 8.1(d) návrhu kupní smlouvy zadavatel uvedl: „záruka za jakost informačních panelů (součástí dodávky každého Vozu) v délce sto dvaceti (120) měsíců ode dne jejich odevzdání Kupujícím;“ Dovolujeme si požádat zadavatele o zvážení konkrétnější specifikace záruční doby s ohledem na rozdílné technologické možnosti jednotlivých typů panelů.

Zatímco u technologie LED informačních panelů je možné požadovanou záruční dobu 120 měsíců reálně zajistit a garantovat, v případě LCD panelů v současné době není k dispozici dodavatelské řešení, které by umožňovalo poskytnutí záruky v uvedené délce 120 měsíců.

S ohledem na uvedené bychom si proto dovolili požádat zadavatele, zda by zvážil odlišné záruční podmínky podle použité technologie, tj.

1. pro LED panely – zachovat požadovanou záruční dobu 120 měsíců;
2. pro LCD panely – stanovit záruční dobu odpovídající reálným možnostem trhu a dostupným technologiím, která se běžně určuje nastavuje do 60 měsíců.

Informace zadavatele:

Zadavatel s ohledem na své potřeby trvá na současném požadavku dle stávajícího znění kupní smlouvy. Je na dodavateli jako odborníkovi, jakým způsobem zajistí naplnění uvedeného požadavku.

Žádost č. 32 ze dne 30. 3. 2026:

Dle 01 Příloha 1 Technická specifikace vozu, kap. 4. je požadovaná výbava sedadla:

- područka – plastový díl (levostranné i pravostranné provedení), horní část područky vybavena odnímatelným termoplastickým elastomerem
- boční zábrana – plastový díl (levostranné i pravostranné provedení)

Tato výbava má být instalovaná na všechna sedadla nebo jen pro nějaké specifické případy? V tramvajích toto vybavení není obvyklé, vzhledem k charakteru vozidla se předpokládá rychlá výměna cestujících a tyto prvky jsou určeny spíše pro vozidla s delšími vzdálenostmi mezi zastávkami. Područka zužuje šířku uličky a tvoří překážku pro cestující při jejich časté výměně. Žádáme zadavatele o zvážení upuštění od požadavku.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svém požadavku a potvrzuje, že tato výbava má být instalovaná na všechna sedadla ve směru do uličky, nikoliv mezi dvojsedadly, příp. u oken.

Zadavatel v této souvislosti upřesnil citované požadavky v kap. 4 přílohy č. 1 návrhu kupní smlouvy. Zadavatel v příloze tohoto vysvětlení poskytuje aktualizovanou verzi přílohy č. 1 kupní smlouvy.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace a ve vazbě na § 98 odst. 4 ZZVZ zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 23. dubna 2026

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 17. 4. 2026

Žádost č. 33 ze dne 13. 4. 2026:

Rádi bychom se vrátili k dotazu č. 28 ze dne 27. 3. 2026, kde byla řešena problematika naceňování zajištění aktualizace softwaru po dobu 30 let. Požadavku na zajištění aktualizace softwaru po dobu 30 let naprosto rozumíme a jsme připraveni tento požadavek zajistit. Rádi bychom dále upozornili, že s ohledem na normu na kybernetickou bezpečnost, která vstoupila v platnost v posledních měsících, se kterou se jak výrobci kolejových vozidel, tak i jejich dodavatelé a nově provozovatelé vozidel teprve učí pracovat a správně naceňovat její požadavky, je i přes veškeré úsilí velmi obtížné a nepřesné tento požadavek správně a ekonomicky nacenit na dobu 30 let. V nedávných veřejných zakázkách, kdy se kybernetická bezpečnost stala součástí naceňování v rámci podávaných nabídek SW, jiní zadavatelé veřejných zakázek pro kolejovou dopravu přistupovali k této problematice tak, že si nechali nacenit aktualizace softwaru na 5 let do ceny vozidla, a v dalších letech budou využívat aktualizované dílčí smlouvy, obnovované po pěti letech, aby bylo možné nacenit tento požadavek co nejpřesněji s ohledem na lepší znalost normy, její aplikace do praxe a s ohledem i na ekonomické a provozní vlivy. Tímto může dojít k výraznému prolevnění těchto požadavků, oproti nacenění aktualizací softwaru na požadovaných 30 let. Kromě toho v tabulce hodnocení ceny v zadávací dokumentaci je v části Přílohy č.6 (3) Cena za servisní přípravky a diagnostické SW vybavení včetně vzdáleného diagnostického systému v režimu SaaS naceněna po dobu 10 let, což nekoresponduje 30 letům.

S ohledem na výše uvedené, přistoupí zadavatel rovněž na obdobný způsob nacenění aktualizace softwaru na dobu 5 let, popřípadě 10 let?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že zvažil dotaz tazatele a přistoupil k úpravě odst. 1.8 návrhu kupní smlouvy tak, že dodavatel je povinen poskytovat podporu, resp. provádět upgrade a update dotčeného SW vybavení po dobu 10 let od dodávky prvního Vozu shodně jako je sjednáno v případě diagnostického SW vybavení včetně vzdáleného diagnostického systému v režimu SaaS. Součástí nabídkové ceny tak bude nacenění podpory (update a upgrade) na dobu 10 let.

Zadavatel současně požaduje garanci, že předmětný SW bude provozuschopný po dobu životnosti Vozu a v případě dohody mezi zadavatelem a dodavatelem bude podpora zajištěna i v dalším období, tj. od 11. roku dále, a to postupem v mezích ZZVZ.

Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení aktualizované znění návrhu kupní smlouvy, přičemž změny jsou vyznačeny v režimu sledování změn.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace a ve vazbě na § 98 odst. 4 ZZVZ zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 6. května 2026

Hodina: 10:00

Příloha:

- příloha č. 2a zadávací dokumentace (závazný vzor kupní smlouvy) ve znění vysvětlení č. III

Dopravní podnik Ostrava a.s.

právně zastoupená Solkind s.r.o., advokátní kancelář

(podepsáno elektronicky)