Naše značka	Vyřizuje/linka	Místo odeslání/datum
VZ 40/26	**Mgr. Furchová/543171635**	**Brno 4. 11. 2026**

Zadávací řízení **„Dodávku až 40 ks kloubových nízkopodlažních trolejbusů s alternativním pohonem“**
Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2

Dobrý den,

v označené věci jeden z účastníků v rámci veřejné zakázky **„Dodávku až 40 ks kloubových nízkopodlažních trolejbusů s alternativním pohonem“** vznesl následující dotazy, na které zadavatel níže uvádí odpovědi.

Vznesený dotaz č. 1:
Zadavatel Veřejné zakázky přikládá závazný vzor rámcové dohody jako přílohu č. 17.3 zadávací dokumentace. V rámcové dohodě jsou v kapitole III. definovány platební podmínky. Zadavatel nezapracoval žádné zálohové platby, což v souvislosti s dodávkou trolejbusů představuje pro jakéhokoli budoucího dodavatele Veřejné zakázky potřebu vynaložit významné počáteční náklady na nákup materiálů a komponent, tj. fakticky potřebu zajistit si externí financování plnění předmětu Veřejné zakázky.

Dodavatel předpokládá, že dané ustanovení rámcové dohody vychází ze záměru zadavatele nehradit finanční prostředky za trolejbusy, 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 trolejbusů, které by sledovaly obdobný záměr, zvolil řešení pro dodavatel 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.

Ačkoli tedy 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. Poskytování zálohových plateb je současně v souladu se zásadou obchodní přiměřenosti, férovosti a se zásadou sociálně odpovědného veřejného zadávání, jejíž význam zadavatel v zadávací dokumentaci na několika místech zvýrazňuje.

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 návrhu rámcové dohody, konkrétně pak změnu platebních podmínek se stanovenou zálohovou platbou ve výši 20 % z ceny dodávky objednaných trolejbusů?

Odpověď na dotaz č. 1:
Zadavatel žádost o zavedení zálohové platby ve výši 20 % pečlivě zvážil, stávající úprava sleduje úhradu ceny v návaznosti na řádné dodání a převzetí trolejbusů a ověření splnění sjednaných požadavků. Zadavatel si je vědom nákladů dodavatelů na financování výroby. Při posouzení hospodárnosti však zohledňuje také rizika

a finanční zatížení spojené s poskytováním prostředků před obdržením plnění. Zadavatel proto na platebních podmínkách uvedených v kapitole III. návrhu rámcové dohody trvá.

Vznesený dotaz č. 2:
V příloze 17.3 zadávací dokumentace (rámcová dohoda) je v kapitole IV. odst. 5 stanovena lhůta pro odstranění závažné vady 10 pracovních dnů, po jejímž překročení vzniká nárok na smluvní pokutu 5.000,- Kč/den.

Současně je v příloze 17.4 zadávací dokumentace (smlouva o zajištění záručního, mimozáručního a pozáručního servisu) v kapitole III. odst. 17–19 při opravě prováděné zhotovitelem na výzvu objednatele požadováno odstranění závažné vady ve lhůtě již do 5 pracovních dnů, při jejímž nedodržení je stanovena smluvní pokuta ve výši 1.000,-Kč/den.

***Žádost: žádáme o sjednocení výše uvedených lhůt a vyloučení souběžného uplatnění smluvních pokut za stejnou vadu*.**

Odpověď na dotaz č. 2:
Zadavatel sjednotil výše uvedené lhůty a smluvní pokuty a poskytuje přílohou tohoto vysvětlení upravenou přílohu 17.4 ZD – Smlouvu o zajištění záručního, mimozáručního a pozáručního servisu (bez příloh).

Vznesený dotaz č. 3:
V příloze 17.3 zadávací dokumentace (rámcová dohoda) je v kapitole II. odst. 2 uveden jako poslední den trvání rámcové dohody 31. 12. 2029. Současně kapitola VIII odst. 7 stanoví její trvání do 31. 12. 2031.

Žádost: žádáme o sjednocení výše uvedených termínů.

Odpověď na dotaz č. 3:
Zadavatel uvádí, že se jedná o administrativní chybu a upravuje tak datum uvedené v čl. VIII odst. 7 rámcové dohody na 31. 12. 2029. V souvislosti s uvedeným zadavatel poskytuje přílohou tohoto vysvětlení upravenou přílohu 17. 3 ZD – Rámcovou dohodu.

Vznesený dotaz č. 4:
V příloze 17.1 zadávací dokumentace (soupis požadavků), je v bodě 6.8 mimo jiné uvedeno, že "Základem monitorovacího kamerového systému snímajícího prostor před vozidlem je samostatně umístěná kamera v blízkosti čelního okna zaznamenávající provoz před vozidlem, pravou stranu vozovky a protisměrný jízdní pruh. Záznamy z kamery musí být uloženy na vyjímatelné paměťové medium USB FLASH disk, který je umístěn v prostoru tachografu"

Dotaz: požaduje zadavatel připojení USB FLASH disk přímo k tachografu, nebo je přípustné využití samostatného rozhraní či jiného zařízení umístěného v prostoru tachografu?

Odpověď na dotaz č. 4:
Zadavatel upřesňuje, že umístění záznamového média USB flash disku do schrány společné s tachografem neznamená připojení do tachografu, ale fyzické umístění USB flash disku do společné schrány nebo blízkosti z důvodu, aby záznam nebyl volně přístupný a mohli jen získat pověření pracovníci (dispečeři, technici jízdy). Tento záznam není přístupný řidičům a mechanikům. USB flash disk, který slouží jako vyjímatelné paměťové medium nehodové kamery, je propojen pomocí USB kabelu s palubním počítačem RISII, který ovládá

sběrnice ETHERNET a napájení periférií napojených na sběrnici ETHERNET. Nehodová kamera je jednou z těchto periférií.

Vznesený dotaz č. 5:

V příloze 17.1 zadávací dokumentace (soupis požadavků), je v bodě 4.16 mimo jiné požadavek na kapacitu baterie, která musí být koncipována tak, aby byl trolejbus schopen ujet na baterie minimálně 15 km při plném zatížení včetně zapnuté klimatizaci/topení.
Dodavatel disponuje variantním řešením trolejbusu s trakčními bateriemi. První variantou je typ baterií, které jsou schopné splnit dojezd 15 km pro jednorázové nebo mimořádné situace, pro provoz ve standardním režimu jsou vhodné do nájezdu 12 km. Použití tohoto typu baterií je pro provozovatele ekonomicky výhodnější po dobu životnosti trolejbusu. Druhou variantou je typ baterií umožňující pravidelný provoz s požadovaným dojezdem 15 km ve standardním pravidelném režimu. Nevýhodou jsou zvýšené náklady po dobu životnosti trolejbusu.

Dotaz: požaduje zadavatel dojezd 15 km pro provoz ve standardním režimu na pravidelných linkách nebo předpokládá nižší nájezd a 15 km je pouze pro jednorázové nebo mimořádné situace? Současně si dovolujeme požádat o předložení parametrů referenční linky, na které budou trolejbusy provozovány.

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel uvádí, že pro trolejbusy je dle bodu 4.16. Soupisu požadavků vyžadován dojezd 15 km. Při stanovení požadovaného dojezdu na trakční baterie vycházel zadavatel ze studie Čisté dopravy MHD v Brně, zpracované v roce 2025 pro Statutární město Brno, která řeší rozvoj ekologické dopravy na území města. V této studii pracoval zpracovatel na základě průzkumu trhu s nominální hodnotou pro dojezd parciálních kloubových trolejbusů 15 km. Součástí studie jsou i nové trasy trolejbusů, kde by výhledově mohly jezdit kloubové parciální trolejbusy. Dle linkového vedení navrženého ve studii je nejdelší uvažovaný úsek provozovaný kloubovými parciálními trolejbusy bez trolejového vedení v délce 9,3 km. Na základě výše uvedené zadavatel upřesňuje, že pro standardní provoz uvažuje s pravidelným provozem trolejbusů na baterii do 12 km, požadovaný dojezd 15 km je uveden jen pro mimořádné situace, jednorázové dobití a případně jako rezerva. Jako referenční trasu lze uvažovat část trasy linky č. 50 ze studie, kde je nejdelší úsek bez trolejového vedení a současně nejhorší sklonové poměry:

- nejdelší úsek – 9,3 km:
  mapa trasy: https://mapy.com/s/metehafuma
- nejhorší sklonové poměry – délka úseku 4,8 km:
- mapa trasy: https://mapy.com/s/hacototafu

Na oba úseky na obou stranách navazuje trolejové vedení s napájením.

S pozdravem

Ing. Miloš Havránek
předseda představenstva

Mgr. Bc. Marek Viskot
člen představenstva

Přílohy dle textu