

Naše značka
VZ 43/19Vyřizuje/linka
Mohelská/543171511Místo odeslání/datum
Brno/12. 3. 2020

Zadávací řízení „Dodávka až 40 ks obousměrných velkokapacitních tramvají“

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7

Dobrý den,

v označené věci jeden ze zájemců v rámci veřejné zakázky „Dodávka až 40 ks obousměrných velkokapacitních tramvají“ vnesl následující dotazy, na které zadavatel níže uvádí odpovědi.

Vznesený dotaz č. 1:

1. Duševní vlastnictví. Během studia Rámcové dohody jsme zaznamenali, že se tato dohoda vůbec nevěnuje otázkám duševního vlastnictví. Dle našich zkušeností smlouvy standardně tuto problematiku reflektují, s tím, že zvolená technická řešení a související dokumentace zůstává duševním vlastnictvím dodavatele (prodávajícího), přičemž zadavatel (kupujícímu) je poskytnuta omezená licence v rozsahu nezbytném pro provoz, údržbu a opravy zařízení. Prosíme o vysvětlení, z jakého důvodu není tato úprava v dohodě zahrnuta a navrhuje, aby tato úprava byla do dohody doplněna.

Odpověď na dotaz č. 1:

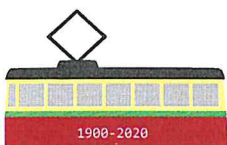
Zadavatel na základě výše uvedeného uvádí, že veškeré podmínky pro provoz, údržbu a opravy zařízení jsou uvedeny v zadávací dokumentaci. Zadavatel uvádí, že technická řešení zůstávají duševním vlastnictvím dodavatele.

Vznesený dotaz č. 2:

2. Předmět rámcové dohody. Dovolujeme si dále upozornit na dílčí nepřesnost úvodního článku I. dohody, neboť dle navrhovaného znění je převzetí a úhrada kupní ceny zařazena v písm. d) mezi povinnosti prodávajícího.

Odpověď na dotaz č. 2:

Zadavatel na základě výše uvedeného uvádí, že došlo k písařské chybě a bylo již upřesněno v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 6.

120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Vznesený dotaz č. 3:

3. Množství a cena. Dále si dovoluujeme požádat o vysvětlení, resp. úpravu podle našeho názoru ne zcela správně zvoleného způsobu stanovení ceny dle čl. I, odst. 1.1., kdy tato je zároveň hodnotícím kritériem veřejné zakázky. Pro účely stanovení nabídkové ceny je pro nás jako pro uchazeče rozhodující, jaký bude objem skutečné objednávky zadavatele, neboť od tohoto množství se odvíjí též rozložení fixních nákladů na dodávku 1 ks tramvaje. Vliv na nabídkovou cenu má též skutečnost, zda případné navazující objednávky budou ze strany zadavatele zasilány tak, aby bylo možné provádět výrobu souběžně, anebo alespoň v plynulé návaznosti na prvotní dodávku prvních 5ks tramvají, anebo zda by případné navazující objednávky byly dodavateli zasilány v okamžiku, kdy již byla výroba první sady tramvají ukončena a výrobní provoz musí proto být přerušen.

Pokud tedy není dosud známo, kolik tramvají bude konečná objednávka zahrnovat (jak vyplývá též z ustanovení čl. II, odst. 2 Rámcové dohody, podle kterého má zadavatel možnost libovolný počet tramvají neodebrat, aniž by tímto vznikly dodavateli jakékoliv právo na kompenzaci), je nutné nabídkovou cenu koncipovat tak, aby dodatelé uvedli jednotkovou cenu za tramvaj při dodávce 5ks tramvají a dále jednotkové ceny za tramvaj při dodávce každých dalších 5ks tramvají.

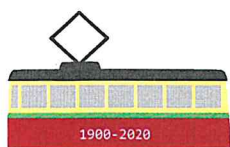
Bez znalosti povahy navazující spolupráce je z našeho pohledu jakéhokoli uchazeče velmi riskantní stanovit jednotkovou cenu na až 40ks tramvají, neboť v případě nižšího odběru hrozí dodavateli zásadní ztráty, naopak pokud bychom při stanovení nabídkové ceny vycházeli z dodávky 5ks tramvají, bude nabídková cena podstatně vyšší, což snižuje šanci v součetě uspět a zároveň by tím byl v konečném důsledku ekonomicky podstatně znevýhodněn sám zadavatel.

Jakkoli jsme si vědomi informací uvedených ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 17. 2. 2020, nadále nepovažujeme předmětné řešení za přijatelné a navrhuje, resp. žádáme o úpravu rozdělení nabídkové ceny podle různých scénářů objednávek, tj. oddělené pro jednotlivé objednávky a dále s rozlišením souvislé (navazující) a přerušené výroby.

Současně s tímto by také bylo vhodné upravit hodnotící kritéria nabídkové ceny, kdy by nemělo docházet k hodnocení celkové jednotkové ceny tramvaje, neboť tato skutečnost neumožňuje zadavateli (ani uchazečům) zohlednit rozložení dodávek v případě, že nebude v konečném důsledku poptáván celý zaměřený počet tramvají (tedy 40). Dle našeho názoru by tak každé dílčí dodávce 5 tramvají měla být přidělena samostatná váha a až v rámci těchto rozdělených „subkritérií“ by mělo docházet k hodnocení jednotlivých cen nabízených tramvají.

Odpověď na dotaz č. 3:

Zadavatel trvá na svém požadavku a znění čl. I odst. 2 Rámcové dohody, na obdobný dotaz již odpovídal v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 3.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Vznesený dotaz č. 4:

4. Indexace ceny. Rámcová dohoda v tuto chvíli předpokládá indexaci cen náhradních dílů, nikoliv však kupní ceny, která má být dle dohody fixována na 6 let. Toto řešení je velmi problematické a kromě jiného znemožňuje dostat odpovídající rázné nabídky od důležitých subdodavatelů. Žádáme tedy o zohlednění roční indexace kupní ceny dodávaných tramvají (vyjma dodávky prvních 5 tramvají) do čl. I odst. 2, například ve výši odpovídající indexu spotřebitelských cen vyhlášených Českým statistickým úřadem.

Odpověď na dotaz č. 4:

Zadavatel trvá na požadavku kupní ceny. Zadavatel předpokládá, že odborný dodavatel zohlední předpokládanou roční indexaci v jeho nabídkové ceně. Roční indexace u vybraných náhradních dílů byla umožněna s ohledem na skutečnost, že vybrané náhradní díly za garantované ceny budou dodávány v delším časovém období, než je samotná dodávka tramvají.

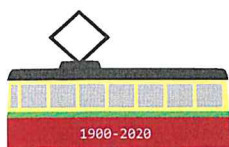
Vznesený dotaz č. 5:

5. Související náklady. Prosíme dále o zdůvodnění požadavku čl. I odst. 2 Rámcové dohody, aby kupní cena pokrývala též veškeré náklady na provádění případných změn na vozidlech z důvodu změn legislativy, který z našeho pohledu nelze vnímat jako přiměřený. Naopak, případné změny legislativy, které by vyvolaly potřebu úprav tramvají by měly být zohledněny jak specifikací předmětu plnění, tak v termínech dodání a ve zvýšených nákladech dodavatele, které by v případě potřeby měly být reflektovány dodatkem k rámcové dohodě. Máme za to, že není dán důvod, pro který by měl dodavatel nést odpovědnost za případnou změnu okolností spočívající ve změně legislativy, tj. zcela mimo jeho sféru vlivu. V případě, že nebude tento požadavek upraven, vystavuje se zadavatel nepřiměřenému riziku zásadně zvýšených nákladů na pořízení tramvají, neboť riziko legislativních změn není možno kalkulovat a dokonce ani kvalifikovaně odhadnout, což prakticky znemožňuje spolehlivou kalkulaci nabídkové ceny.

Odpověď na dotaz č. 5:

Zadavatel trvá na požadavku čl. I odst. 2. Rámcové dohody, neboť nepředpokládá výraznou změnu legislativních změn v České republice po dobu trvání Rámcové dohody.

Vznesený dotaz č. 6:



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



6. Zvláštní provedení, úpravy, doplňky. K čl. I odst. 3 navrhované Rámcové dohody prosíme o potvrzení naší interpretace tohoto ustanovení – rozumíme, že není možné Rámcovou dohodu a její přílohy jednostranně měnit, na druhou stranu by však měla být zakotvena možnost tuto

dohodu a její přílohy měnit po vzájemné dohodě stran formou písemných dodatků, v souladu s relevantními právními předpisy.

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel potvrzuje interpretaci, že nelze Rámcovou dohodu a její přílohy nelze jednostranně měnit. Možnost měnit rámcovou dohodu a její přílohy se řídí dle čl. 5 odst. 3. Rámcové dohody.

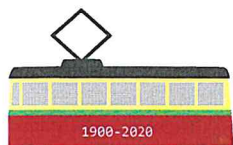
Vznesený dotaz č. 7:

7. Přívodní doklady. Předpokládáme, že „soupis materiálových požadavků“ zmiňovaný v čl. I odst. 4 Rámcové dohody nemá zahrnovat „pevnostní“ analýzy a výpočty FEA/FEM, prosíme o potvrzení. Tyto údaje jsou součástí know-how a obchodního tajemství dodavatele a není možno tyto informace poskytovat. V souvislosti s předchozím bodem i zde dodáváme, že by dle našeho názoru dohoda neměla přičítat případné změny legislativy k tíži dodavatele a i zde by dle našeho názoru měl být reflektován případný posun do otáhu závazku, termínů a ceny dodávky.

Odpověď na dotaz č. 7:

Zadavatel potvrzuje, že pevnostní analýzy a výpočty nejsou součástí dodávky. Soupis materiálových požadavků je požadován za účelem další údržby a oprav tramvají po ukončení záruky například pro účely svařování po nehodě apod. Účelem tohoto požadavku není získat know-how dodavatele, ale dokumenty potřebné pro opravy a údržbu tramvají tak, jak je uvedeno v citovaném odstavci. Zadavatel trvá na znění požadavku uvedeném v zadávací dokumentaci.

Vznesený dotaz č. 8:



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001: 2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



8. Součástí dodávky. V souvislosti s požadavkem na dodávku diagnostických zařízení dle čl. I odst. 5.1. si dovoluujeme požádat o vysvětlení ve vztahu k požadavku na dodání diagnostického zařízení pro opravy tramvají (zejména o specifikaci, jaké funkce by toto zařízení mělo splňovat). Bez těchto informací není možno podat kvalifikovanou cenovou nabídku a hrozí, že zadavatel může obdržet vzájemně nesrovnatelné nabídky.

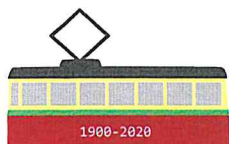
Dále máme obavu, že na trhu není reálně možné předem zajistit zadavateli 15letou údržbu softwaru diagnostických zařízení. Z našeho pohledu je realistické vázat povinnost údržby a aktualizace softwaru na dobu trvání záruky (tj. v rozmezí 36-60 měsíců). Navrhujeme, aby byly další aktualizace softwaru následně řešeny prostřednictvím samostatných smluv na údržbu softwaru.

Dále pak v souvislosti s požadavkem na dodávku speciálního nářadí dle čl. I odst. 5.2. navrhované Rámcové dohody, si dovoluujeme požádat o přesnou informaci ohledně současného vybavení depa zadavatele resp. vybavení depa, s nímž zadavatel počítá při zahájení dodávek tramvají, neboť bez této znalosti není možno podat relevantní cenovou nabídku a hrozí, že zadavatel může obdržet vzájemně nesrovnatelné nabídky.

Konečně pak ve vztahu k požadavku čl. I odst. 5.4. Rámcové dohody zakomponování stávajících RIS II komponentů uvádíme, že pokud by se zadavatel rozhodl požadovat zařízení těchto komponentů již do prvních šks tramvají, není s ohledem na v tu dobu již pokročilou fázi výroby 8měsíční předstih dostatečný a dovoluujeme si navrhnout, aby byl zadavatel povinen tento požadavek potvrdit alespoň 12 měsíců před termínem dodání.

Odpověď na dotaz č. 8:

Předmětem prohlídky depa (vozovny) dne 4. 2. 2020 byla i prohlídka jeho základního vybavení, tak aby dodavatelé získali základní představu o tom, co má zadavatel k dispozici. Zadavatel dále odpovídal na otázky vybavení depa v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 4, ve kterém uvedl odpovědi na konkrétní otázky jednoho z dodavatelů. Pokud dodavatelé i na základě těchto skutečností není jasné co má zadavatel k dispozici a co je potřeba dovybavit, je třeba zaslat konkrétní dotazy na konkrétní zařízení a vybavení, které by mělo být potenciálně v rámci dodávky dodáno. V rámci dodávky je třeba dodat v souladu s čl. 5.1. Rámcové dohody všechna zařízení, které bude svými funkcemi pokrývat části tramvaje, které lze diagnostikovat nebo slouží k seřízení nebo nastavení hodnot. Ohledně části dotazu týkající se dodávky komponentů RIS II je zadavatel přesvědčen, že 8měsíční lhůta je dostatečně dlouhá k rozhodnutí o dodávce/nedodávce komponentů RIS II zadavatelem dodavateli do vozidla. Předmětem dodávky totiž není dodávka kabeláže a zapojení RIS II, ale jen dodávka komponentů, které se instalují do vozidla až v závěrečné fázi. V rámci současné praxe jsou komponenty RIS II instalovány do vozidla až dodatečně po jeho dodání.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ22 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888

**Vznesený dotaz č. 9:**

9. Kontrola výrobního procesu. Z našeho pohledu by bylo vhodné upravit v čl. 1. odst. 7 Rámcové dohody podmínky kontrol výrobního procesu tak, aby bylo výslovně zakotveno, že tyto musí respektovat pravidla bezpečnosti a zdraví při práci platné v místě kontroly v čase její uskutečnění. Z naší zkušenosti by dále bylo vhodné zahrnout požadavek, že průběh kontrol nesmí narušovat průběh výroby v místě kontroly.

Odpověď na dotaz č. 9:

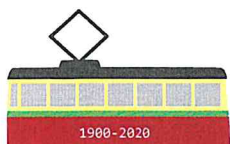
Zadavatel předpokládá, že tyto činnosti jsou uvedeny v obecných právních předpisech vztahujících se k výše uvedené problematice. Zadavatel konstatuje, že průběh takové kontroly nebude narušovat průběh výroby v místě kontroly.

Vznesený dotaz č. 10:

10. Lhůta k plnění pro rok 2022-2026. Ve vztahu k ustanovení čl. II odst. 2. Rámcové dohody máme za to, že by bylo s ohledem na maximálně 18měsíční dodací lhůtu na prvních 5ks tramvají nad rámec prvních 5ks tramvají dle čl. II odst. 1 Rámcové dohody vhodné doplnit, že termín dodávky těchto dalších tramvají nastane nejdříve po kompletní dodávce tramvají dle čl. II odst. 1 Rámcové dohody. Obecně k tomuto ustanovení dále navrhuje, aby byly dodací lhůty na jednotlivé kupní smlouvy mezi smluvními stranami předem oboustranně odsouhlasené v rámci zadavatelem stanoveného rozmezí.

Odpověď na dotaz č. 10:

Na základě výše uvedeného, zadavatel trvá na dodací lhůtě uvedené v Rámcové dohodě. Zadávací podmínky jsou nastaveny s ohledem na dlouholeté zkušenosti zadavatele a to s ohledem na ustanovení čl. I písm. e) Rámcové dohody.

Vznesený dotaz č. 11:

120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



11. Výzva k odběru zboží. Dovolujeme si dále požádat o vysvětlení ve vztahu k mechanismu převímky tramvaji dle čl. II. odst. 3 navrhovaného znění Rámcové dohody, který v současnou chvíli předpokládá, že budou tramvaje zadavatelem přebírány teprve v okamžiku, kdy bude stranami protokolárně potvrzeno odstranění všech závaz. Vhodnějším řešením by z naší strany bylo podmínit převzetí tramvaji odstraněním závažných vad a nedostatků, tj. vad které mají vliv na provoz a/nebo bezpečnost tramvaji. Ostatní nedostatky zaznamenané v protokole by měl mít dodavatel možnost odstranit ve sjednaných termínech, ncméně máme za to, že přeprava tramvaji do místa určení ani jejich převzetí ze strany zadavatele by jí neměla být vázána na odstranění případných nezávažných vad anebo drobných nedostatků.

Odpověď na dotaz č. 11:

Zadavatel trvá na svém požadavku uvedeném v Rámcové dohodě.

Vznesený dotaz č. 12:

12. Převzetí zboží. V souvislosti s předáním a převzetím dále předpokládáme, že mezi podmínkami, které zadavatel dle čl. II odst. 5 dohody zajišťuje je též zajištění potřebné infrastruktury pro uvedení tramvaji do provozu, prosíme o potvrzení, resp. o informaci ohledně rozsahu, v jakém zadavatel podmínky uvedení do provozu zajistí. Na tomto místě dále opakujeme, že odmítnutí převzetí tramvaji ze strany zadavatele by mělo být vázáno pouze na závažné vady a nedostatky, které znemožňují na provoz a/nebo mají vliv na bezpečnost tramvaji, s tím, že zbývající, v protokole uvedené vady a jiné nedostatky budou odstraněny v předem sjednaných termínech a nejsou podmínkou uskutečnění zkoušky.

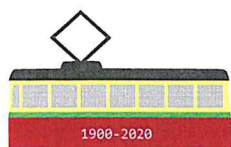
V této souvislosti dále opakovaně uvádíme, že v případě jakékoliv změny legislativy upravující požadavky na provoz tramvaji vyžadující změny v předmětu dodávky, by měl být písemným dodatkem upraven předmět plnění, termíny a cena, neboť dodavatel nemohou jít tyto případné změny k tíži.

Odpověď na dotaz č. 12:

Zadavatel trvá na přejímce tramvaje bez vad a nedodělků.

Zadavatel na základě požadavku dodavatele umožní zkušební provoz na jeho síti (např. pro účely homologace). Podrobnosti byly předmětem vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 a 6. Zadavatel však upozorňuje, že nemá samostatnou kolej pro zkušební jízdy, disponuje pouze omezenou možností ve vozovně a kolejovou sítí ve městě Brně.

Zadavatel nadále trvá na požadavcích uvedených v Rámcové dohodě.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

**Vznesený dotaz č. 13:**

13. Smluvní pokuta při prodlení s dodávkou tramvají a uzavřením dílčí kupní smlouvy. Prosíme o zdůvodnění přiměřenosti výše smluvních pokut. Máme za to, že smluvní pokuty uvedené v čl. II odst. 6 návrhu Rámcové dohody by měly být omezeny co do své maximální výše, a to například vždy maximálně 10 % ceny za příslušnou tramvaj či diagnostické zařízení, s jejichž dodáním je dodavatel v prodlení. Pokud jde o smluvní pokutu vázanou na porušení čl. II odst. 2, máme za to, že by tato měla být opět specifikována na sankci za prodlení s plněním dodávky jako takové.

Ve vztahu k vyloučení nároku zadavatele na úhradu smluvních pokut by z našeho pohledu měly být výslovně uvedeny nejen případy, kdy je porušení povinností dodavatele způsobeno vyšší mocí, ale též v případě, kdy je toto porušení důsledkem zavinění stran mimo odpovědnost dodavatele.

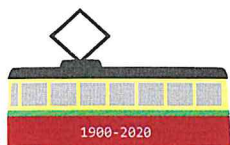
S ohledem dále na rozsah smluvních pokut prosíme o vysvětlení, z jakého důvodu by již případy smluvními pokutami neměla být kryta případná škoda zadavatele.

Odpověď na dotaz č. 13:

Zadavatel trvá na výši smluvní pokuty. Při stanovení výše smluvních pokut zadavatel vycházel z jeho dlouholeté praxe.

Vznesený dotaz č. 14:

14. Úhrada kupní ceny. Dovolujeme si dále požádat o vysvětlení mechanismu pro úhradu kupní ceny nastaveného čl. II odst. 2. Rámcové dohody, který je v tuto chvíli vázaný až na předání a převzetí vozidel. Z pozice dodavatele vnímáme tento způsob jako výrazně hospodářsky nevýhodný, a to též pro zadavatele, neboť za těchto podmínek bychom byli odkázáni na financování projektu z jiných zdrojů, čímž by došlo k znatelnému nárůstu ceny. Z našeho pohledu toto nastavení úhrady kupní ceny zároveň vede k možnému snížení konkurence, neboť je všeobecně známo, že tento mechanismus úhrady kupní ceny nutně demotivuje případné uchazeče od podání své nabídky.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



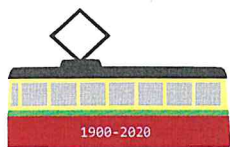
Z našeho pohledu by bylo pro obě strany přijatelnější upravit úhradu kupní ceny prostřednictvím cash-flow neutrálního platebního kalendáře, například následujícího:

- 20 % z celkové ceny bude uhrazeno v návaznosti na uzavření dohody;
- 30 % z ceny 1 tramvaje bude uhrazeno při dokončení výroby „skříně“ pro danou tramvaj;
- 30 % z ceny 1 tramvaje bude uhrazeno v návaznosti na technickou převjíčku; a
- 20 % z ceny 1 tramvaje bude uhrazeno v návaznosti na převzetí tramvaje.

Odpověď na dotaz č. 14:

Zadavatel trvá na způsobu úhrady kupní ceny dle čl. III odst. 2 Rámcové dohody. S ohledem na skutečnost, že mohou být nabídnuty tramvaje, které nemusí být homologované, zadavatel uhradí kupní cenu až po předání vozidla včetně průvodních dokladů požadovaných v Rámcové dohodě. Jiný postup by pro zadavatele znamenal riziko, že zaplatí za tramvaje, které v konečné fázi nebudou homologovány a nebudou moci být provozovány. S touto situací má zadavatel bohužel negativní zkušenost.

Vznesený dotaz č. 15:



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



15. Záruka a vady zboží. Náš další dotaz směřuje na vysvětlení záručních lhůt dle čl. IV. Rámcové smlouvy, které jsou z našeho pohledu nad rámec jakýchkoliv zvyklostí nebo standardů.

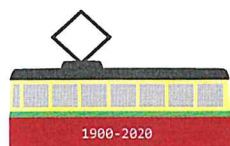
Předně záruka na konstrukční a výrobní vady po dobu životnosti vozidla (300 měsíců) není dle naší zkušenosti v praxi proveditelná. Teoreticky by bylo možné uvažovat o takové záruce v souvislosti se zachováním pevnosti skříně či rámu podvozku, ve stávajícím znění máme za to, že uvedená záruka nemůže být žádným dodavatelem zajištěna. Na tomto stanovisku nemůže nic změnit ani informace obsažená v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 19. 2. 2020 v reakci na tam uvedený vznesený dotaz č. 5.

Rovněž v případě životnosti podlahové krytiny máme za to, že není možné dostát požadavkům Rámcové dohody, realisticky lze odhadovat, že výrobce podlahové krytiny poskytne záruku v trvání maximálně 72 měsíců.

Konečně pak pokud jde o záruku na svářečské práce a neprorezavění karoserie, prosíme o vysvětlení, resp. potvrzení našeho předpokladu, že doba 72 měsíců v tomto případě předpokládá dodržování řádné údržby dle postupů a za použití čistících prostředků stanovených dodavatelem.

V souvislosti s úpravou řešení případného sporu ohledně povahy vady, která bude zadavatelem považována za výrobní vadu, máme za to, že by pro zachování rovnosti stran bylo vhodnější smluvně sjednat, aby byl případný spor předně předložen znalci příslušného oboru, jehož závěry by následně byly určující též pro smluvní strany. Náklady vzniklé dodavateli v souvislosti s uplatňováním záruky z důvodu tvrzené výrobní vady, u níž by se prokázala její neoprávněnost, by pak měly být dodavateli uhrazeny. Rámcovou dohodou nastavený mechanismus je z našeho pohledu velmi nevýhodný.

Ve vztahu k záruce obecně si pak dovoluujeme požádat o vysvětlení požadovaného rozsahu údržby ze strany dodavatele. Máme za to, že závazek dodavatele by měl bezesporu zahrnovat záruční opravy, nikoliv však již preventivní údržbu. Z Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 19. 2. 2020 je zřejmé, že zadavatel nemá v úmyslu provádět korektivní údržbu. Pokud by však měl zadavatel zájem též o zajišťování preventivní údržby dodavatelem, jeví se jako vhodné, aby za tímto účelem byla mezi stranami uzavřena samostatná smlouva o údržbě. Konečně pak prosíme o potvrzení naší interpretace, totiž že pojem „údržba“ v rámci úvodního odstavce čl. IV Rámcové dohody nezamýšlí zahrnovat též opravy poruch způsobených zadavatelem a/nebo třetími osobami mimo okruh odpovědnosti dodavatele, v praxi mohou takové opravy dodavatelem vykonávány, a to na základě samostatných objednávek.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Odpověď na dotaz č. 15:

Na výše uvedený dotaz bylo již odpovězeno ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 a zadavatel trvá na svém požadavku, a to z důvodu, že požaduje vozidla s dobou životnosti 300 měsíců a musí mít garanci, že jsou na tuto dobu vozidla konstruována.

Zadavatel opětovně uvádí, že se jedná o vady vzniklé chybnou konstrukcí nikoli o materiálové vady. K dotazu týkajícímu se podlahové krytiny zadavatel uvedl odpověď již ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 6.

Zadavatel trvá na svém požadavku délky záruky na svářečské práce.

Zadavatel trvá na svém požadavku ohledně případného sporu s ohledem na výrobní vadu.

Zadavatel uvádí, že neuvažuje s preventivní údržbou tramvají ze strany dodavatele. Zadavatel dále uvádí, že do údržby nebudou zahrnuty opravy poruch způsobených zadavatelem. Vozidla odstavené z důvodu poruch způsobených zadavatelem nebudou ani započítány do počtu odstavených tramvají posuzovaných v rámci záruky provozuschopnosti.

Vznesený dotaz č. 16:

16. Záruka za hromadné a typově identické vady. V souvislosti s tímto ustanovením čl. IV. odst. 1 Rámcové dohody tímto žádáme o vysvětlení konceptu hromadných vad. V tuto chvíli

nerozumíme smyslu provázání různých, vzájemně nesouvisících vad a máme za to, že úvodní odstavec čl. IV. odst. 1. Rámcové dohody je zcela nadbytečný, neboť sledovaný cíl z našeho pohledu v plném rozsahu zastane navazující úprava typově identických vad (tzv. sériových vad).

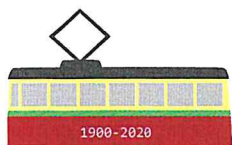
Zároveň si však též k úpravě typově identických vad dovoluujeme požádat o potvrzení našeho předpokladu, že je tato úprava omezena vždy ve vztahu k dílčím objednávkám. Navrhujeme, aby toto bylo v dohodě výslovně upraveno s tím, že dodavatel se zavazuje zajistit opravu, případně výměnu vadných částí. Z našeho pohledu není vhodné postihovat neodstraněné vady ve stanovených lhůtách smluvní pokutou, nicméně pokud by zadavatel na tomto mechanismu trval, měla by být tato smluvní pokuta z našeho pohledu omezena, a to maximální výší 3%.

Ve vztahu k tomuto ustanovení pak dodáváme, že z našeho pohledu nemůže obstat a nepovažujeme za vhodné, aby byl dodavatel sankcionován smluvní pokutou ve výši 1.000,- Kč/den/tramvaj v případě, kdy drobná, typově identická vada nebrání provozu tramvaje. Prosimе о zdůvodnění a navrhujeme, aby byla tato pokuta vypuštěna.

Odpověď na dotaz č. 16:

Zadavatel si není zcela jistý otázkou dodavatele, nicméně zadavatel vysvětluje systém záruk.

Na každé vozidlo je poskytována komplexní záruka (36-60 měsíců), během které musí dodavatel odstranit veškeré závady.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



Hromadná vada je jasně definována v čl. IV odst. 1 Rámcové dohody a na základě vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 zadavatel omezil posuzování těchto vad na 12 měsíců po sobě jdoucích.

Typově identická vada je rovněž jasně definována v čl. IV odst. 1 Rámcové dohody a na základě vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 omezil zadavatel posuzování těchto vad na 24 měsíců po sobě jdoucích.

Posuzování těchto vad není omezeno na jednu dodávku, ale na všechny provozované tramvaje dodané na základě Rámcové dohody. Zadavatel má za to, že omezením období pro posuzování jen po dobu záruky (vysvětlení ZD č. 4) již dostatečně definoval a ohraničil tuto problematiku.

Zadavatel má bohužel negativní zkušenosti s odstraňováním závad, které nebrání provozu, a které nejsou nijak sankcionovány, a proto trvá na této sankci. Z pohledu zadavatele se jedná o motivační (nikoliv likvidační) pokuty pro dodavatele, která povede k co nejrychlejšímu odstraňování závad. Zastropování smluvní pokuty by z tohoto pohledu bylo rovněž kontraproduktivní.

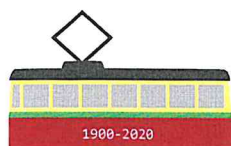
Vznesený dotaz č. 17:

17. Záruka životnosti tramvají. Prosíme dále o vysvětlení, respektive o potvrzení našeho předpokladu, že záruka dle čl. IV. odst. 2. Rámcové dohody je podmíněna vhodným způsobem provozu a údržby tramvají ze strany zadavatele, tj. v souladu s návody dodavatele a platnými právními předpisy a dále za předpokladu, že též zadavatelem užívaná infrastruktura odpovídá požadavkům platných norem a předpisů. Zároveň prosíme o potvrzení, že případná sleva z kupní ceny vozidla má být zadavateli poskytnuta pouze v takovém případě, kdy se nepodaří vytčenou vadu odstranit. Navrhujeme, aby tyto body byly Rámcovou dohodou výslovně adresovány.

Odpověď na dotaz č. 17:

Zadavatel potvrzuje podmínky uvedené v dotazu pro uplatnění záruky životnosti tramvají s výjimkou, pokud nebylo v zadávací dokumentaci (technické specifikaci) uvedeno jinak.

Vznesený dotaz č. 18:



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



18. Záruka provozuschopnosti tramvají. V souvislosti s tímto ustanovením si dovoluujeme požádat, aby byl bližší vysvětlen mechanismus stanovení počtu odstavených tramvají dle čl. IV. odst. 3 Rámcové dohody, který z našeho pohledu ani po úpravách v důsledku Vysvětlení zadávací dokumentace

č. 4 ze dne 19. 2. 2020 nereflektuje varabilní množství objednaných tramvají.

Původně navrhovaná pevná procentuální hranice počtu odstavených tramvají byla pro účely této záruky stanovována z celkového počtu dodaných tramvají. V závislosti však na konečném počtu dodaných tramvají kladlo toto ustanovení na dodavatele různé nároky na spolehlivost dodávky. 5 % hranice má z našeho pohledu význam v případě dodání vyššího počtu tramvají, nicméně pokud by například mělo dojít k dodávce 20ks a méně, v praxi by se tato záruka, jak je současně formulována, aktivovala vždy, pokud by měla být odstavena byť jen jediná tramvaj.

V důsledku provedených změn přitom došlo pouze k dílčí úpravě ustanovení čl. IV. odst. 3, který sice nově stanovuje hranici maximálního počtu odstavených tramvají na 1 tramvaj z celkového počtu těch tramvají, které jsou aktuálně v záruční době, nicméně nadále zachovává úpravu zaokrouhlování procentuální hodnoty odstavených tramvají.

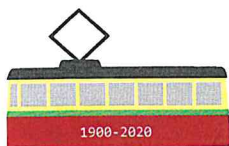
S ohledem na výše uvedené proto máme za to, že sledovanému cíli by lépe vyhovovalo odstupňování výše procentuální hranice, při které je zadavatel oprávněn dodavatele postihnout smluvní pokutou, a to např. následujícím způsobem:

- Pro objednávku celkem 5-10 ks tramvají stanovit hranici na 20 %;
- Pro objednávku celkem 11-30 ks tramvají stanovit hranici na 10 %;
- Pro objednávku celkem 31-40 ks tramvají stanovit hranici na 5 %.

Zároveň si též v návaznosti na naše předchozí připomínky, dovoluujeme i zde upozornit na vhodnost omezení výše smluvní pokuty při odstávce tramvají přesahující povolenou hranici (a to na 3%.

Odpověď na dotaz č. 18:

Procentuální hranice pro posuzování odstavených tramvají byla již upravena ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 4, čímž byla tato podmínka po dodavatele zmírněna a upřesněna. Zadavatel souhlasí, že původní procentuální hranice by měla smysl při vyšším počtu dodaných tramvají, proto také tuto podmínku změnil. Současně se však tato hranice omezuje jen na tramvaje v záruční době, proto nemusí postihnout všechny dodané tramvaje. Zadavatel má za to, že po úpravě je již tato podmínka vyvážená a prakticky odpovídá nebo se blíží návrhu dodavatele. Odstavení jedné tramvaje nebude sankcionováno, ke zmírnění došlo i v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 6, kdy bylo zpřesněno posuzování počtu provozuschopných tramvají v rámci jednoho dne.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Zadavatel rovněž nerozumí požadavku dodavatele na zastropení smluvní pokuty na 3%. V zadávacích podmínkách uvedená výše smluvní pokuty odráží předpokládané náklady zadavatele na zajištění náhradní dopravy místo odstavených tramvají (např. autobus) za jeden den.

Vznesený dotaz č. 19:

19. Výluky z odpovědnosti prodávajícího. Ve vztahu ke smluvně stanoveným výlukám z odpovědnosti dodavatele dle čl. IV. odst. 4 máme dále za to, že by toto ustanovení mělo reflektovat též situace, kdy je nežádoucí stav (vada/škoda) způsoben nedostatečným dodržováním návodů na obsluhu vozidel, na jejich údržbu a dále též neodborným zacházením s vozidly, neboť v těchto případech rovněž není možné přičítat odpovědnost dodavateli. V souvislosti s tím by pak měly z našeho pohledu mezi součástí vyloučené ze záruky zařazeny též spotřební díly a veškeré další součásti vozidel, v rozsahu odpovídajícím běžnému opotřebení.

Odpověď na dotaz č. 19:

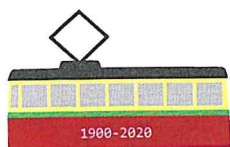
Zadavatel automaticky předpokládá, že záruka na tramvaje bude podmíněna dodržováním návodů k obsluze a údržbě vozidel. To vyplývá z obecně závazných předpisů. Ve výlukách uvedených v čl. IV odst. 4. Rámcové dohody chtěl zadavatel postihnout další specifické situace tak, aby bylo od začátku smluvního vztahu zcela jasné, za jakých situací není záruka poskytována.

Vznesený dotaz č. 20:

20. Poskytování záručního servisu a smluvní pokuta. Dovolujeme si dále požádat o vysvětlení současného nastavení sankcí za prodlení s odstraněním vad dle čl. IV. odst. 5. Pro případ prodlení s odstraněním vad je v tuto chvíli nastavena smluvní pokuta ve výši 4.000,- Kč, resp. 1.000,- Kč za každý započatý den. Nejen, že je takové ustanovení z našeho pohledu nestandardní, ale navíc zle dohody není vyloučen případný nárok náhrady škody. Z pozice dodavatele máme v tomto směru za to, že zaplacením případné smluvní pokuty by měl být závazek dodavatele z případného porušení smluvní povinnosti zhojen. Zároveň opakovaně upozorňujeme, že ani v tomto případě nejsou z neznámého důvodu smluvní pokuty omezeny žádnou horní hranicí, kterou navrhuje omezit na maximální výši 3%.

Odpověď na dotaz č. 20:

Zadavatel k výše uvedenému dotazu uvádí, že trvá na svém požadavku uvedeném v Rámcové dohodě. Ustanovení v Rámcové dohodě vychází z dlouholetých zkušeností zadavatele.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Vznesený dotaz č. 21:

21. Nároky z vad zboží. Ve vztahu k ustanovení čl. V. odst. 7 Rámcové dohody máme za to, že nároky zadavatele z vad zboží mají být zařazovatelem v souladu s Rámcovou dohodou uplatňovány v následující posloupnosti: Teprve pro případ, kdy nebude možné postupovat dle bodu 1. a 2., tj. nebude-li možné vady odstranit dodáním náhradního zboží anebo nebude možné zhojit vadu opravou, bude mít zadavatel možnost požadovat přiměřenou slevu z kupní ceny. Možnost odstoupení od dohody pak vnímáme jako zcela krajní řešení pro případ, že by žádné z předchozích nápravných opatření nebylo přiměřené rozsahu závad a po zadavateli by nebylo možné rozumně požadovat, aby byl závazkem nadále vázán. Prosíme potvrdit.

Odpověď na dotaz č. 21:

Zřejmě měl dodavatel na mysli čl. IV, odst. 7. Rámcové dohody. Pokud ano, zadavatel potvrzuje výše uvedené tvrzení.

Vznesený dotaz č. 22:

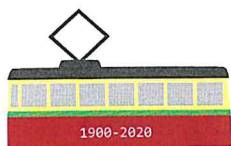
22. Doba životnosti dodávaných tramvají. Prosíme dále o vysvětlení požadavku na životnost tramvají v městském provozu dle čl. IV. odst. 8 navrhovaného znění Rámcové dohody. O životnosti v trvání až 300 měsíců lze z našeho pohledu uvažovat pouze za předpokladu, že budou ze strany zadavatele po celou dobu řádně dodržovány veškeré pokyny a návody poskytnuté mu za tímto účelem dodavatelem. V této souvislosti si dovoluujeme požádat o vysvětlení, resp. o potvrzení našeho předpokladu, že doba 300 měsíců nemá být chápána jako záruční doba, ale pouze jako období očekávané provozuschopnosti vozidel, j. jejich funkčnosti bez potřeby zásadnějších zásahů (design life).

Odpověď na dotaz č. 22:

Zadavatel potvrzuje, že doba 300 měsíců je požadována jako minimální doba životnosti tramvaje v městském provozu při dodržování veškerých pokynů a návodů dodavatele. Zadavatel však upozorňuje, že na tuto dobu se vztahuje záruka životnosti tramvaje dle čl. IV odst. 2. Rámcové dohody.

Vznesený dotaz č. 23:

23. Dodávka náhradních dílů. Ve vztahu k ustanovení čl. IV. odst. 9 Rámcové dohody bychom považovali za vhodné, aby Rámcová dohoda předpokládala následně uzavření samostatné smlouvy na dodávku náhradních dílů, a to nejpozději do konce záruční doby tramvají. Prosíme o informaci, zda lze takové řešení očekávat. Zároveň opět pro zajištění rovnosti stran navrhuje, aby byla smluvní pokuta dle čl. IV odst. 9 omezena horní hranicí 3%.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



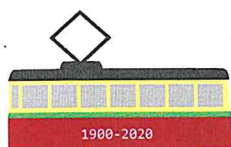
90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

**Odpověď na dotaz č. 23:**

Zadavatel se domnívá, že podmínka uzavření samostatné smlouvy není nutné, současně ji však nevylučuje. Dodávka a ceny vybraných dílů jsou dány rámcovou dohodou. Zadavateli však není jasné, jakou výši smluvní pokuty požaduje dodavatel ohraničit. Smluvní pokuta v tomto článku se týká dodávky katalogu náhradních dílů zadavateli a její výši považuje zadavatel vzhledem k předpokládané hodnotě kontraktu za spíše symbolickou- motivují uchazeče k jeho včasné dodávce.

Vznesený dotaz č. 24:

24. Odstoupení od dohody. V souvislosti s navrhovaným ustanovením čl. V. odst. 2 Rámcové dohody upravujícím možnosti odstoupení si dovoluujeme požádat o vysvětlení, neboť nám z aktuálně



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



navrhovaného znění dohody není zcela zřejmé, za jakých okolností zadavateli vznikne oprávnění od Rámcové dohody odstoupit.

Z našeho pohledu by bylo vhodné, aby čl. V odst. 2 písm. a) Rámcové dohody jednoznačně uváděl, jakým okamžikem zadavateli vzniká právo odstoupit, tj. jaké prodlení je již důvodem pro odstoupení (nabízá se např. vázat toto právo na prodlení přesahující 6 měsíců za současného dosažení maximální výše smluvní pokuty).

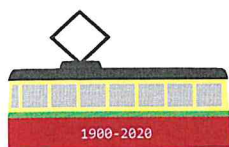
Při důsledné interpretaci písm. b) komentovaného ustanovení by dále teoreticky mohlo hrozit, že zadavateli vznikne právo odstoupit též v případě pozdního zhojení nepodstatné vady, což není žádoucí. Z našeho pohledu by měla být možnost odstoupit zadavateli dána pouze v případech závažného porušení ze strany dodavatele, v jehož důsledku není spravedlivé možné po zadavateli požadovat, aby v závazku nadále setrvala, přičemž tato úprava by rovněž měla být z příslušného ustanovení bez jakýchkoliv pochybností zřejmá.

Rovněž si dovoluujeme požádat o vysvětlení ve vztahu k důvodu pro odstoupení dle písm. c). Podmínění odstoupení nedodržením právních předpisů a technických norem se zdá být nepřiměřeně rozsáhlým důvodem (jak právních předpisů, tak technických norem je nepřehledné množství, přičemž marginální porušení některých z nich nemusí mít vůbec žádný či jen zcela nevýznamný dopad na plnění povinností dodavatele (le Rámcové dohody), z našeho pohledu by toto ustanovení mělo být omezeno na porušení těchto právních předpisů a technických norem, které v důsledku povede k nemožnosti provozovat vozidlo.

Konečně pak ve vztahu k odstoupení uvádíme, že z pohledu dodavatele se přikláníme k variantě, kdy je seznam důvodů pro odstoupení stanoven kompletně v Rámcové dohodě, tj. navrhuje, aby byla odstraněna možnost zadavatele odstoupit z (dosud neznámých) důvodů případně stanovovaných dílčími kupními smlouvami nad rámec případů zakotvených v čl. V odst. 2 Rámcové dohody.

Odpověď na dotaz č. 24:

Zadavatel k výše uvedenému dotazu uvádí, že trvá na svém požadavku uvedeném v Rámcové dohodě. Zadavateli není zřejmé, co není dodavateli jasné. Ustanovení v Rámcové dohodě vychází z dlouholetých zkušeností zadavatele. V případě, že některé otázky nejsou upraveny v Rámcové dohodě, budou se tyto otázky řešit platnými právními předpisy.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz
Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463
Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Komerční banka, a.s., pobočka Brno-město
číslo účtu: 8905621/0100, IBAN: CZ82 0100 0000 0000 0890 5621
BIC/SWIFT kód: KOMBCZPPXXX, IČO: 2550 8881, DIČ: CZ 2550 888



Vznesený dotaz č. 25:

25. Odpovědnost za škody. Ve vztahu k čl. VI. odst. 1. Rámcové dohody uvádíme, že je z našeho pohledu nutné odpovědnost dodavatele dohodou smluvních stran omezit maximální výší, např. 30% z celkové smluvní ceny, s tím, že s ohledem na naše výše uvedené poznámky k smluvním pokutám by bylo zároveň vhodné, aby nárok na náhradu škody byl možný pouze v rozsahu, v jakém převyšuje předmětrou smluvní pokutu [dle stanovené maximální výše].

Odpověď na dotaz č. 25:

Zadavatel trvá na svém požadavku uvedeném v čl. VI. odst. 1 Rámcové dohody.

Vznesený dotaz č. 26:

26. Pojistná smlouva. Ve vztahu k ustanovení čl. VI odst. 2 Rámcové dohody si dále dovoluujeme požádat o vysvětlení, z jakého důvodu má být povinnost udržovat pojištění odpovědnosti za škody utvrzována též prostřednictvím (významné) smluvní pokuty ve chvíli, kdy již porušení této povinnosti provází oprávnění zadavatele odstoupit od dohody dle předchozích ustanovení (pro její podstatné porušení). Taková podmínka se nejeví jako adekvátní, neboť představuje dvojitou sankci.

Odpověď na dotaz č. 26:

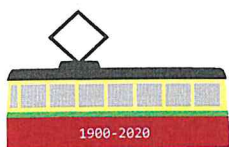
Zadavatel výše uvedené považuje za standardní zajištění závazků.

Vznesený dotaz č. 27:

27. Ostatní smluvní ujednání. Prosíme o vysvětlení, resp. upřesnění čl. VII. odst. 5 Rámcové dohody. Předpokládáme, že cílem ustanovení je postihnout skutečně vzniklou škodu, nikoliv škodu jen potenciálně hrozící. Dovolujeme si proto navrhnout úpravu textace ustanovení tak, aby bylo zřejmé, že dodavatel odpovídá jen za škodu, kterou skutečně způsobil, nikoliv za škodu, kterou by čistě teoreticky jen „mohl“ způsobil.

Odpověď na dotaz č. 27:

Zadavatel považuje výše uvedené ustanovení za vyvážené.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně



Vznesený dotaz č. 28:

28. Přechod vlastnického práva a přechod nebezpečí škody. Dovolujeme si dále požádat o vysvětlení zvoleného mechanismu dle čl. VIII. odst. 1. Rámcové dohody, a to zejm. z jakého důvodu dohoda nezakotvuje přechod odpovědnosti na škodu k dřívějšímu okamžiku – s ohledem na povahu smluvního vztahu se jeví jako vhodnější, aby nebezpečí škody na věci přešlo již okamžikem, kdy bude vozidlo přepraveno do prostor zadavatele. Pokud jde pak o vlastnické právo, vnímáme jako vhodnější variantu, aby k převodu docházelo, jak bývá standardní, okamžikem úhrady celé kupní ceny za příslušné vozidlo. Navrhujeme text Rámcové dohody přiměřeně upravit.

Odpověď na dotaz č. 28:


Zadavatel uvádí, že trvá na svém požadavku uvedeném v čl. VIII odst. 1 Rámcové dohody.

Vznesený dotaz č. 29:

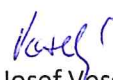
29. Uveřejňování informací. Ve vztahu k ustanovení čl. VIII. odst. 2. Rámcové dohody prosíme o potvrzení našeho předpokladu, že v registru smluv nebudou zveřejňovány takové informace, které představují duševní vlastnictví dodavatele, tj zejména technická řešení, výkresy, výpočty či diagramy. Zároveň prosíme o instrukci, zda je potřeba skutečnosti představující obchodní tajemství určitým způsobem v nabídce označit, aby tyto nebyly následně zveřejňovány.

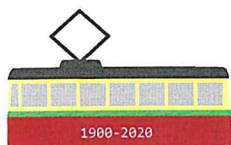
Odpověď na dotaz č. 29:

Zadavatel na základě výše uvedeného uvádí, že při zveřejňování informací bude postupováno dle zákona č. 340/2015 Sb. V případě, že dodavatel považuje některé skutečnosti za obchodní tajemství, označí tyto skutečnosti v nabídce.


DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA
 akciová společnost
 HLINKY 151
 656 46 BRNO

Ing. Miloš Havránek
 předseda představenstva


 Ing. Josef Veselý
 člen představenstva



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně