
DODATEČNÉ INFORMACE č. 1

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ustanovení § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“), na veřejnou zakázku s názvem:

RESTAUROVÁNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY 464.102 UŠATÁ

(dále jen „veřejná zakázka“)

Identifikační údaje zadavatele:

Národní technické muzeum
Kostelní 42, 170 78 Praha 7
IČO: 00023299
dále jen „zadavatel“

Dotaz č. 1:

Pod bodem „kotlové těleso“ položkového rozpočtu doporučujeme vložit pozici:

Zkouška vrubové houževnatosti, 20cm2:

Důvod: zjištění kvality a sváření schopnosti materiálu kotle. Kde by bylo z kotle vyříznuto ca. 250cm2 a provedena zkouška houževnatosti materiálu.

Pozadí: „Zkouška vrubové houževnatosti (též zkouška Charpyho kladivem) je zkouška materiálu, kde zjišťujeme množství energie, které materiál absorbuje při vzniku lomu. Zkouška je pojmenovaná po Georgi Charpym. V současnosti se test využívá v průmyslu při zkoušení materiálů např. pro tlakové nádoby, stavebnictví, automobilový a letecký průmysl“.

Odpověď na dotaz č. 1:

Děkujeme za návrh, ale tuto položku nebudeme doplňovat jako povinnou. Pokud dodavatel takovou zkoušku provést navrhuje či standardně provádí, je možné její hodnotu zahrnout do skupiny „Ostatní“, položka „legislativa, revize, zkoušky, vážení“.

Dotaz č. 2:

V zadávací dokumentaci je zmíněna zkušební jízda po provedení restaurátorských prací. Nicméně v položkovém rozpočtu není nikde položka zkušební jízda vyznačena. Pod jakou položkou má být zkušební jízda kalkulována? Je možné provést zkušební jízdu i na železniční síti DB Netz? (technicky je toto proveditelné).

Odpověď na dotaz č. 2:

Ano, zkušební jízda patří mezi požadované zkoušky (viz čl. III. odst. 3, třetí odrážka Vzorové smlouvy), patří do stejné položky, jako je uvedeno ad 1) výše. Její provedení na uvedené železniční síti je možné.

Dotaz č. 3:

Rozumíme tomu správně, že bude zadavatel provádět technicko bezpečnostní zkoušku ve vlastní režii?

Odpověď na dotaz č. 3:

Provedení technickobezpečnostní zkoušky (TBZ) zadavatel od dodavatele nepožaduje.

Dotaz č. 4:

Je do lokomotivy během restaurátorských prací nutná instalace zabezpečovacího systému MIREL anebo ETCS? Toto není v položkovém soupisu ani v restaurátorském záměru zmíněno.

Odpověď na dotaz č. 4:

Instalaci zabezpečovacího systému nepožadujeme, proto tato položka není ani v rozpočtu, ani v restaurátorském záměru zmíněna.

Dotaz č. 5:

Rozumíme tomu správně, že vystavení průkazu způsobilosti pro lokomotivy bude zodpovědný zadavatel ve vlastní režii?

Odpověď na dotaz č. 5:

Vystavení průkazu způsobilosti od dodavatele nepožadujeme. Požadováno je však zajištění/vystavení všech předepsaných revizních protokolů a protokolů o provedení defektoskopických a dalších zkoušek nezbytných k vydání průkazu způsobilosti (viz čl. III. odst. 3, třetí odrážka Vzorové smlouvy).

Dotaz č. 6:

Jelikož jsme zahraniční zájemce a předem je nutný překlad celé zadávací dokumentace a s ohledem na čas dovolených během vánočních svátků, během kterých došlo k uveřejnění výběrového řízení žádáme o prodloužení lhůty pro podání nabídek an 15.02.2022 v 15:00.

Odpověď na dotaz č. 6:

Zadavatel stanovil delší než minimální povinnou lhůtu pro podání nabídek, současně již před tím zveřejnil předběžné oznámení, aby potenciální dodavatelé byli na vyhlášení zakázky připraveni. Rovněž platí, že technické zadání ani restaurátorský záměr se od předchozího pokusu o vysoutěžení této veřejné zakázky nezměnily a potenciální dodavatelé (včetně tazatele) je tak mají k dispozici již z minula. Zadavatel proto ponechává v platnosti původně vyhlášený termín pro podání nabídek.

Dotaz č. 7:

V zadávací dokumentaci je zmíněna nejzazší lhůta pro dokončení plnění a to do 30.11.2023. Kdy tedy bude moci být lokomotivy být přistavena do prostor a dispozice dodavatele za účelem provedení díla? Dojde-li během demontáže a změření jednotlivých součástí lokomotivy ke vzniku skutečnosti, že budou na základě měření definovány skryté vady (např. během defektoskopie ultrazvukem, která je možná pouze po demontáži dílu a neproveditelná během vizuální prohlídky na místě) danou část nahradit nebo nově vyhotovit a kde bude doba na dodání materiálu delší než maximální doba plnění. Jaké konsekvence tato skutečnost bude mít na provedení díla jak pro zadavatele, tak i pro dodavatele?

Odpověď na dotaz č. 7:

Zakázka musí být dokončena do 30.11.2023 za všech okolností.

Dotaz č. 8:

Je možné, uvést k datumu odevzdání nabídky ceny jak v českých korunách, tak také v EUR a kde by byly obě ceny platné pro dobu provedení díla (fakturace bude samozřejmě prováděna v českých korunách)?

Odpověď na dotaz č. 8:

V souladu se zněním zadávacích podmínek zadavatel požaduje stanovení nabídkové ceny v české měně, tedy Kč (CZK).

V Praze dne 6. 1. 2022

DODATEČNÉ INFORMACE č. 2

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ustanovení § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“), na veřejnou zakázku s názvem:

RESTAUROVÁNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY 464.102 UŠATÁ

(dále jen „veřejná zakázka“)

Identifikační údaje zadavatele:

**Národní technické muzeum
Kostelní 42, 170 78 Praha 7
IČO: 00023299
dále jen „zadavatel“**

Dotaz:

Lze smlouvu o dílo připomínkovat a případně následně provést drobné úpravy ve smlouvě o dílo tak, aby byly akceptovatelné pro obě strany? Vidíme následující nevyřešené části smlouvy:

1.1. Podléhají historická vozidla v České republice nařízení ECM č. VO EU 2019/779? Pokud ano: Můžeme předpokládat, že vozidlo má odpovědnou osobu za ECM a že úkolem dodavatele je převzít pouze roli ECM4? Zejména bude chybějící soubor pravidel zpřístupněn daným ECM zdarma?

1.2. Bez ohledu na otázku ECM bychom se rádi zeptali, jak se řeší situace, když budou chybět především výkresy, podle kterých je nutné postupovat? Kdo obstará tyto chybějící výkresy? Smířil by se zadavatel s tím, že by dodavatel vytvořil chybějící výkresy, což by se deklarovalo za vícepráce a podléhalo regulace o vícepracích? V tomto případě by zadavatel pro dodržení vyhotovených výkresů musel ve své roli ECM tyto schválit pro použití pro realizaci zakázky.

1.3. Zhotovitel dává objednateli k dispozici vlastní výrobní kapacity. Proto prosíme o potvrzení, že, kvůli dodržení dodací lhůty do 30.11.2023, bude lokomotiva předána do dispozici dodavatele v místě plnění do 30.4.2022?

1.4. VIII Odstavec 2: Jak je upraven případ, kdy se strany dohodnou, že vzniknou vícepráce, ale nelze dosáhnout dohody o výši odměny?

1.5. Mohou být dohodnuty s uzavřením smlouvy hodinové sazby, které budou použity v případě víceprací, pokud nebude možné dosáhnout dohody o ocenění víceprací?

1.6. Rozumíme tomu, když předpokládáme, že bod V odst. III se týká pouze vizuálního posouzení a že v případě skrytých vad se uplatní ustanovení bodů VI a VIII? Odůvodnění: Zadavatel umožní prohlídku lokomotivy, během které se vizuálně lokomotiva a její díly prohlédnou. Skryté vady nelze však během vizuální prohlídky detektovat, skryté vady (jako např. rýsy v kolech, nápravách, či hvězdicích, nebo sváruschopnost kotle apod., lze detektovat až po demontáži a provedení hlubšího měření defektoskopii, nebo provedení speciálních zkoušek např: zkouška vrubové houževnatosti).

1.7. Bylo by možné smluvně vyjednat odpovědnost mezi smluvními stranami na základě následujících úprav a tyto úpravy po vyjednání změnit ve smlouvě o dílo?

- Dostane-li se zhotovitel do prodlení se shora uvedeným výkonem a plněním, pak je objednatel bez ohledu na nárok na plnění a případné právo výpovědi oprávněn, bez doložení skutečně vzniklé škody požadovat paušální odškodnění. To činí za každý ukončený týden 1/2 %, celkem ale nejvýše 5 % z díla té části výkonu/plnění, ohledně kterého je zhotovitel v prodlení. Nelze uplatnit škodu z prodlení nad rámec tohoto ustanovení. Výše uvedené omezení neplatí, pokud se prodlení zakládá na úmyslu nebo hrubá nedbalosti.
- Dodavatel se nedostane do prodlení, bude-li prodlení způsobeno tím, že objednatel nepřijme včas potřebné rozhodnutí, pokud prodlení způsobí další nálezy, resp. neplánované práce, objednatel nedodá materiál včas či dodá nedostatečné množství, pokud je zhotovitel povinen sám obstarat díly podle smlouvy, je zapotřebí větší množství nebo jiný materiál, než bylo sjednáno.
- Další nároky, například na náhradu škody z důvodu omezení zhotovitele při plnění jiných smluv zůstávají nedotčeny.
- Dodavatel nese odpovědnost podle zákonných ustanovení
 - za škody způsobené osobám
 - za škody, které byly způsobeny podvodným jednáním
 - za škody, které byly způsobeny úmyslně nebo hrubě nedbalým jednáním
 - při porušení smluvně podstatných závazků z nedbalosti, s omezením na předvídatelnou, typickou škodu.
- Ve vztahu mezi dodavatelem a objednatelem je vyloučena náhrada vlastních věcných škod. To neplatí, když věcná škoda zúčastněného překročí částku 10 000 €, dále neplatí, když kromě vlastních věcných škod zúčastněných je nutné nahradit také věcné škody třetích osob nebo škody na zdraví.
- Dodavatel nenese v žádném případě odpovědnost za následné nebo zprostředkované škody, ledaže byly způsobeny z hrubé nedbalosti nebo úmyslně. Především nenese zhotovitel odpovědnost za ušlý zisk, nerealizované úspory, výpadek výroby a používání a také přerušení provozu, ledaže byly způsobeny z hrubé nedbalosti nebo úmyslně.
- Z omezení odpovědnosti jsou vyňaty rozhodné skutečnosti právní zodpovědnosti (např. za škody způsobené osobám a v rámci zákona o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku).

Odpověď na dotaz:

Zadavatel věnoval přípravě závazného vzoru smlouvy o dílo dostatečnou péči, její obsah zohledňuje rovněž poznatky z předchozích zadávacích řízení týkajících se plnění totožného předmětu. Z tohoto důvodu a rovněž z důvodu nezbytné aplikace zásad dle § 6 ZZVZ nebude zadavatel v návaznosti na požadavky jednotlivých potencionálních dodavatelů smlouvu jakkoliv upravovat.

K dílčím otázkám pak doplňujeme následující odpovědi:

- Ad 1.1. ECM není dle tuzemské legislativy pro tento typ vozidla vyžadováno.
- Ad 1.2. Lokomotiva je kompletní, vyhotovení výkresů nad rámec stávající dostupné (historické) výkresové dokumentace řeší v potřebném rozsahu smlouva (čl. III. odst. 3 – část týkající se závěrečné restaurátorské zprávy).
- Ad 1.3. Zadavatel již nyní vyvíjí maximální úsilí, aby lokomotiva mohla být vybranému dodavateli předána co nejdříve. Garance jakéhokoliv termínu však není s ohledem na okolnosti případu (zajištění dopravy, v případě výběru zahraničního dodavatele, vyřízení povolení k vývozu atd.) možná.

-
- 1.4. a 1.5. Bude postupováno dle smlouvy (čl. VI.).
 - 1.6. Případné změny díla (vícepráce / méněpráce oproti restaurátorskému záměru) se řeší dle čl. VI. smlouvy.
 - 1.7. Zadavatel nepočítá s dalšími úpravami smlouvy.

V Praze dne 12. 1. 2022

DODATEČNÉ INFORMACE č. 3

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ustanovení § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“), na veřejnou zakázku s názvem:

RESTAUROVÁNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY 464.102 UŠATÁ

(dále jen „veřejná zakázka“)

Identifikační údaje zadavatele:

Národní technické muzeum
Kostelní 42, 170 78 Praha 7
IČO: 00023299
dále jen „zadavatel“

Dotaz:

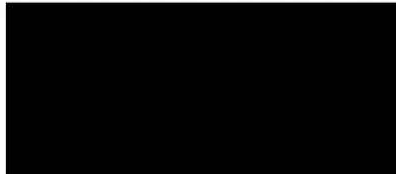
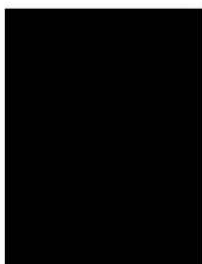
Lze za účely podpisu nabídky použít digitální podpis ve formátu podpisu dole?

+ *připojen elektronický podpis zástupce dodavatele*

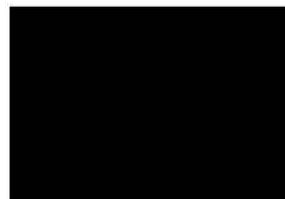
Odpověď na dotaz:

Ano, použití digitálního podpisu při podpisu dokumentů pro účely nabídky je možné. Mělo by se jednat o platný tzv. zaručený elektronický podpis, uznávaný elektronický podpis, případně jiný typ elektronického podpisu v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce. Připojený formát podpisu se jeví jako standardně vyhovující.

V Praze dne 19. 1. 2022



08.04.2022 15:55



Datum: 2022.04.05
12:31:05 +02'00'