

**VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 7 ZE DNE 18.03.2026**

Zadavatel	<b>Dopravní podnik Ostrava a.s.</b> Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 619 74 757
Název VZ	<b>Dodávka až 70 ks nových jednočlánkových elektrobusů</b>
Ev. č. VZ	Z2025-066792
Zadávací postup	otevřené řízení, nadlimitní sektorová veřejná zakázka

Zadavatel Vám v souladu s ustanovením § 98 a násl. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), poskytuje následující vysvětlení zadávacích podmínek vztahujících se ke shora označené veřejné zakázce zadávané dle zákona.

**Zadavatel poskytuje toto vysvětlení na základě žádostí dodavatelů, které obdržel dne 09.03.2026 (1 žádost), 10.03.2026 (2 žádosti) a 13.03.2026 (1 žádost).**

**49. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace****Přesné znění dotazu dodavatele**

*DOJAZD MIN. 350 KM*

*V dokumentu Technické specifikace je v bodě „AUTONOMIE MIN. 350 KM“ požadováno:*

*„Autonomie v režimu SORT II za reálných provozních podmínek musí být minimálně 350 km na jedno úplné nabití trakčních baterií. Maximální doba nabíjení od minimálního povoleného stavu do maximálního nabití: 4 hodiny s nabíjecí stanicí o maximálním výkonu 150 kW.*

*Za skutečné provozní podmínky se považují podmínky, které splňují následující parametry:*

- *Referenční trasa projížděná elektrickým autobusem v 14 opakovaných jízdách – referenční trasou se rozumí trasa linky uvedená níže v tomto bodě (v současné době označená jako linka č. 22);*
- *Se všemi zapnutými zařízeními;*
- *S elektrickým autobusem zcela obsazeným cestujícími;*
- *Letní období s teplotami mezi 25 °C a 30 °C;*
- *Zimní období s teplotami mezi -5 °C a -10 °C;”*

*Vysvětlení:*

*Vzhledem k tomu, že skutečné provozní podmínky uvedené ve specifikaci se liší od podmínek stanovených standardem SORT II UITP (zkušební hmotnost, normalizovaný profil rychlosti a času, kontrolované podmínky prostředí, kritéria použití pomocných zařízení atd.), **žádáme o objasnění následujících bodů:***

- *zda musí být dojezd 350 km prokázán podle standardního cyklu SORT II UITP nebo zkouškou na skutečné trati za uvedených provozních podmínek;*
- *jaká je referenční hmotnost, kterou je třeba zohlednit (zkoušková hmotnost podle metodiky UITP nebo technická hmotnost při plném zatížení);*
- *zda musí být požadavek splněn za obou uvedených klimatických podmínek (letní a zimní) nebo za průměrných provozních podmínek;*

- *jaká jsou kritéria pro měření dojezdu (počáteční a konečný SOC, případná rezerva energie, přípustné tolerance);*
- *jakým způsobem má být ověřena maximální doba dobíjení (skutečná křivka výkonu nebo jmenovitá hodnota).*

### **Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel k dotazu dodavatele jednoznačně upřesňuje, že min. dojezd 350 km / 250 km má být splněn v reálných provozních podmínkách.

### **Zadavatel dále k objasnění jednotlivých bodů uvádí:**

**Bod 1)** Zadavatel posuzuje nabídky na základě informací, které dodavatelé deklarují ve své nabídce. Požadavky na zpracování nabídky, resp. jednotlivých dokumentů předkládaných v nabídce, jsou stanoveny v zadávací dokumentaci.

Dodavatelé v nabídce předloží jako Přílohu č. 1 Kupní smlouvy Technickou specifikaci, ve které deklarují (vyplněním příslušných tabulek), že jimi nabízené vozidlo splňuje požadavky na dojezd specifikované v bodu 2.8.1. a 2.8.2. Technické specifikace.

V Příloze č. 1 Kupní smlouvy - Technická specifikace je dodavatel povinen na příslušných vyznačených místech doplnit relevantní údaje, a to takto: dodavatel uvede ANO v případě, že splňuje daný požadavek zadavatele (tj. celý text, který je uveden nad jednotlivou tabulkou určenou k doplnění dodavatelem). Je-li v textu uvedeno rozmezí (min. – max.), může dodavatel do řádku „Doplňující popis“ uvést konkrétní hodnotu parametru.

**Vybraný dodavatel** bude podle čl. III. odst. 1. písm. j) Kupní smlouvy povinen předložit zadavateli spolu s první dodávkou vozidel příslušného dojezdu (350 km/250 km) protokol o spotřebě dle metodiky SORT II, vystavený akreditovanou laboratoří, a to v souladu s požadavky stanovenými v bodu 2.8.1. a 2.8.2. Technické specifikace.

Zadavatel bude dále v souladu s čl. II. odst. 8 Kupní smlouvy oprávněn **kdykoliv v průběhu trvání Kupní smlouvy** provést, a to i opakovaně, ověření splnění zadavatelem požadovaných, resp. dodavatelem deklarovaných parametrů týkajících se dojezdu vozidla v reálných podmínkách. Ověření bude provedeno postupem, resp. za podmínek uvedených v příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace, bod 2.8.1 a 2.8.2.

**Bod 2)** Zadavatel nestanovil referenční hmotnost, ale požaduje splnění dojezdu vozidla při obsazenosti 75 % z celkové obsaditelnosti vozidla.

**Bod 3)** Zadavatel uvádí, že požadavek na dojezd vozidla musí být splněn za obou klimatických podmínek (letní a zimní). Zadavatel nestanovuje průměrné provozní podmínky.

**Bod 4)** Zadavatel nestanovil žádná kritéria pro počáteční a konečný SOC. Zadavatel nemůže předjímat technické řešení Dodavatele.

**Bod 5)** Zadavatel stanovil v Technické specifikaci v bodě 2.8.1 a 2.8.2 dobu nabíjení na úplné nabití trakční baterie max. 4, 5 h.

Zadavatel v souladu se shora uvedeným upravuje znění Přílohy č. 1 ZD – Závazný vzor Kupní smlouvy, a to pokud jde o čl. II. odst. 8 a čl. III. odst. 1. písm. j).

Zadavatel současně upravuje v příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace – Soupis požadavků body 2.8.1., 2.8.2. takto:

#### **2.8.1. Dojezd min. 350 km**

*Dojezd vozidla v reálných provozních podmínkách minimálně 350 km na jedno souvislé nabití trakčních baterií. Maximální doba dobíjení z přípustného minima na maximální nabití 4,5 hod. s nabíjecí stanicí o výkonu max. 150 kW.*

*Za reálné provozní podmínky se považuje provoz splňující tyto parametry:*

- *Referenční linka ujetá elektrobusem ve 14-ti opakovaných jízdách – referenční linkou se rozumí trasa linky specifikovaná níže v tomto bodu (aktuálně značeno jako linka č. 22);*
- *Při zapnutých všech spotřebičích;*
- *Při obsazenosti 75 % z celkové obsaditelnosti elektrobusu;*
- *Letní období při teplotách 25°C až 30°C;*
- *Zimní období při teplotách -5°C až -10°C.*

*Ověření splnění zadavatelem požadovaného, resp. dodavatelem deklarovaného dojezdu vozidla v reálných provozních podmínkách může být provedeno kdykoliv po dobu trvání Kupní smlouvy, a to i opakovaně. Ověření bude provedeno na kterémkoliv z vozidel dodaných dodavatelem na základě Kupní smlouvy, a to dle výběru zadavatele. Ověření proběhne za účasti zástupců zadavatele a dodavatele, přičemž bude pořízen písemný záznam o jeho průběhu a výsledcích.*

*Specifikace referenční linky:*

*[....]*

*Dodavatel spolu s první dodávkou vozidel s dojezdem min. 350 km doloží protokol o spotřebě dle metodiky SORT II, vystavený akreditovanou laboratoří. Předložený doklad se musí vztahovat k vozidlu shodného typu a technické konfigurace s vozidlem dodávaným dodavatelem dle Kupní smlouvy, a to zejména se stejnou využitelnou kapacitou trakční baterie.*

#### *2.8.2. Dojezd min. 250 km*

*Dojezd vozidla v reálných provozních podmínkách minimálně 250 km na jedno souvislé nabití trakčních baterií. Maximální doba dobíjení z přípustného minima na maximální nabití 4,5 hod. s nabíjecí stanicí o výkonu max. 150 kW.*

*Za reálné provozní podmínky se považuje provoz splňující tyto parametry:*

- *Referenční linka ujetá elektrobusem v 10-ti opakovaných jízdách – referenční linkou se rozumí trasa linky specifikovaná shora v bodu 2.8.1. (aktuálně značeno jako linka č. 22);*
- *Při zapnutých všech spotřebičích;*
- *Při obsazenosti 75 % z celkové obsaditelnosti elektrobusu;*
- *Letní období při teplotách 25°C až 30°C;*
- *Zimní období při teplotách -5°C až -10°C.*

*Ověření splnění zadavatelem požadovaného, resp. dodavatelem deklarovaného dojezdu vozidla v reálných provozních podmínkách může být provedeno kdykoliv po dobu trvání Kupní smlouvy, a to i opakovaně. Ověření bude provedeno na kterémkoliv z vozidel dodaných dodavatelem na základě Kupní smlouvy, a to dle výběru zadavatele. Ověření proběhne za účasti zástupců zadavatele a dodavatele, přičemž bude pořízen písemný záznam o jeho průběhu a výsledcích.*

*Dodavatel spolu s první dodávkou vozidel s dojezdem min. 250 km doloží protokol o spotřebě dle metodiky SORT II, vystavený akreditovanou laboratoří. Předložený doklad se musí vztahovat k vozidlu shodného typu a technické konfigurace s vozidlem dodávaným dodavatelem dle Kupní smlouvy, a to zejména se stejnou využitelnou kapacitou trakční baterie.*

*Zadavatel současně zveřejňuje upravené znění Kupní smlouvy a Přílohy č. 1 Kupní smlouvy.*

## 50. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace

### Přesné znění dotazu dodavatele

VYTÁPĚNÍ, KLIMATIZACE, VĚTRÁNÍ

V dokumentu Technické specifikace je v bodě „VYTÁPĚNÍ, KLIMATIZACE, VĚTRÁNÍ“ požadováno:

„Základní nastavení teploty pro cestující 22 °C. Po celou dobu jízdy bude zajištěna regulovaná výměna vzduchu v kabině. Funkce předehříváče nesmí být omezena vnitřní teplotou.

Výkon topení musí být takový, aby za normálních provozních podmínek v zimním období bylo možné dosáhnout minimální teploty 8 °C v celém prostoru pro cestující při venkovní teplotě -10 °C. Uvedené teploty se vztahují k výšce mezi 1,0 a 1,2 metru od podlahy vozidla.“

Vysvětlení:

Žádáme o potvrzení, že požadavek na výkon topného zařízení je splněn, pokud je při venkovní teplotě -10 °C zajištěna minimální teplota 8 °C v celém obytném prostoru (měřeno ve výšce 1,0–1,2 m od podlahy), bez ohledu na nastavenou jmenovitou hodnotu, a že hodnota 22 °C je tedy referenční teplotou za běžných podmínek a není požadavkem, který je třeba zajistit za extrémních podmínek.

Žádáme o potvrzení, že je povoleno použití předehříváče na naftu (diesel), integrovaného do hlavního systému s tepelným čerpadlem, jako pomocného zařízení pro zajištění požadovaného tepelného výkonu za zvláště náročných klimatických podmínek, a to i za účelem splnění požadavku na autonomii stanoveného ve specifikacích.

### Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:

Zadavatel trvá na svém požadavku uvedeném v Příloze č. 1 Kupní smlouvy - Technická specifikace - Soupis požadavků, v bodě 3.10. - TOPENÍ, KLIMATIZACE, VĚTRÁNÍ.

Zadavatel uvádí, že topení požaduje plně elektrické. Zadavatel nepřipouští předehříváče na naftu.

Zadavatel odstraňuje nesrovnalost mezi Přílohou č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace a Přílohou č. 13 Kupní smlouvy – Základní technické parametry. Zadavatel upravuje znění Přílohy č. 13 Kupní smlouvy – Základní technické parametry, a to pokud jde o požadavky na topný systém.

Zadavatel současně zveřejňuje upravené znění Přílohy č. 13 Kupní smlouvy.

## 51. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace

### Přesné znění dotazu dodavatele

Zadavatel v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 upravil požadavky na dojezd elektrobusů (příloha č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace, bod 2.8.1 a 2.8.2) tak, že v rámci odpovědi na dotaz č. 39 týkající se specifikace požadavku na minimální dojezd (zda platí dojezd dle metodiky SORT II nebo WLTP), konstatoval:

„Zadavatel k dotazu dodavatele jednoznačně upřesňuje, že min. dojezd 350 km / 250 km má být splněn v **reálných provozních podmínkách**.“

Současně však zadavatel upravil přílohu č. 1 Kupní smlouvy v bodech 2.8.1 a 2.8.2 tak, že požadovaný minimální dojezd 350 km / 250 km musí být nově dosažen „v režimu **dle metodiky SORT II**, při **reálných provozních podmínkách**“. Zadavatel dále vymezil reálné provozní podmínky, které jsou dále definovány mj. referenční linkou, plnou obsaditelností vozidla, zapnutím všech spotřebičů a provozem v letním a zimním teplotním rozsahu.

Dodavatel si ve vazbě na výše uvedené dovoluje upozornit na rozpor ve výše uvedeném požadavku, kdy v rámci odpovědi na dotaz č. 39 zadavatel sice uvedl, že rozhodujícím má být dojezd v reálných

provozních podmínkách, nicméně tomuto podle našeho názoru neodpovídá nové znění přílohy č. 1 Kupní smlouvy, kde se stále uvádí podmínka minimálního dojezdu s odkazem na **metodiku SORT II i reálné provozní podmínky**.

Takováto specifikace je podle našeho názoru značně matoucí a netransparentní, neboť **metodika SORT** (resp. měření spotřeby provedené nezávislou certifikovanou zkušebnou, standardně využívaná při výběrových řízeních obdobného typu), a **dojezd „při reálných provozních podmínkách“** jsou dva rozdílné režimy, resp. odlišné kategorie s jinými postupy. Není tedy možné stanovit požadavek na minimální dojezd v režimu „dle metodiky SORT II“ a současně „při reálných provozních podmínkách“.

Dovolujeme si tedy zadavatele požádat o vysvětlení výše uvedených skutečností, resp. o jasné stanovení metody, podle které budou dodavatelé dokládat splnění požadavku na minimální dojezd.

Dodavatel v této souvislosti upozorňuje, že požadavek na prokázání minimálního dojezdu v režimu reálných provozních podmínek představuje komplexní provozní scénář, jehož splnění je závislé na řadě vstupních parametrů (např. klimatické podmínky, strategie řízení tepelného komfortu, profil trasy, styl jízdy řidiče, využívání rekuperace, zatížení vozidla apod.). Tyto parametry mají zásadní vliv na energetickou bilanci vozidla a dosažitelný dojezd.

Ze zadávací dokumentace však není zřejmé:

- jakým způsobem má dodavatel splnění tohoto požadavku prokázat ve fázi podání nabídky (aby přitom mohl zadavatel objektivně ověřit, že dodavatelé prokázali splnění tohoto požadavku, je podle našeho názoru nutné, aby dodavatelé doložili výpočtový nebo simulační model energetické bilance – viz také níže),
- jakým způsobem bude zadavatel posuzovat a porovnávat splnění tohoto požadavku mezi jednotlivými dodavateli (stejně jako výše platí, že pro tyto účely je nutné, aby dodavatelé předložili výpočtové nebo simulační modely),
- ani podle jaké metodiky bude tento parametr ověřován při technické přejímce nebo během provozu vozidel.

Dodavatel se proto obrací na zadavatele s **žádostí o upřesnění následujících skutečností:**

1. Jakým způsobem má dodavatel ve své nabídce prokázat splnění požadovaného dojezdu v reálných provozních podmínkách dle bodů 2.8.1 a 2.8.2 technické specifikace (např. výpočtem, energetickou simulací, referenčním testem apod.).
2. Zda zadavatel požaduje, aby dodavatelé v rámci nabídky předložili výpočtový nebo simulační model energetické bilance vozidla pro definovanou referenční linku, po dobu požadované garantované životnosti baterie 72 měsíců, včetně použitých vstupních parametrů.
3. Jakým způsobem bude zadavatel ověřovat splnění požadovaného dojezdu u všech dodavatelů jednotným a transparentním způsobem, aby byla zajištěna porovnatelnost podaných nabídek.
4. Zda zadavatel stanoví jednotnou metodiku výpočtu nebo simulace (např. vstupní parametry provozu, teplotní podmínky, řízení tepelného komfortu, hmotnost vozidla, využitelnou kapacitu baterie apod.), podle které budou dodavatelé povinni deklarovaný dojezd doložit.

Dodavatel se domnívá, že bez jednoznačně definovaného způsobu prokázání a ověření tohoto parametru může dojít k situaci, kdy jednotliví dodavatelé použijí odlišné předpoklady výpočtu či simulace, což by vedlo k neporovnatelnosti nabídek a mohlo by být v rozporu se zásadou transparentnosti a rovného zacházení dle § 6 zákona o zadávání veřejných zakázek.

#### **Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel k dotazu dodavatele, resp. k jednotlivým žádostem o upřesnění skutečností (body 1 až 4 shora) uvádí následující.

##### **K bodu 1**

Zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 49 bod 1) shora.

##### **K bodu 2**

Zadavatel nepožaduje, aby dodavatelé v rámci nabídky předkládali výpočtový nebo simulační model energetické bilance vozidla.

#### **K bodu 3**

Zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 49 bod 1) shora.

#### **K bodu 4**

Zadavatel nepožaduje, aby dodavatelé v rámci nabídky předkládali výpočtový nebo simulační model energetické bilance vozidla.

### **52. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace**

#### **Přesné znění dotazu dodavatele**

*V dokumentu "01 01 Příloha č. 1 SML\_70 ks EBUS\_TS\_v3\_260210", je v bodě 2.8.1 požadavek na „Dojezd v režimu dle metodiky SORT II, musí být při reálných provozních podmínkách minimálně 350 km na jedno souvislé nabití trakčních baterií. Maximální doba dobíjení z přípustného minima na maximální nabití 4 hod. s nabíjecí stanicí o výkonu max. 150 kW“.*

**Žádost:** *s ohledem na úpravu požadavku zadavatele na dojezd (změna z 350km v SORT II na 350km v reálném provozu) žádáme o navýšení nabíjecího času z 4h na min 4,5h. Důvodem je, že dojezd v reálném provozu je energeticky náročnější než dojezd v SORT II. Zvýšení energetické náročnosti vyžaduje zvýšení nabíjecího času.*

#### **Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel v Příloze č. 1 Kupní smlouvy - Technická specifikace - Soupis požadavků, v bodě 2.8.1. a 2.8.2. upravil požadavek na zvýšení nabíjecího času z 4 h na max. 4,5 h.

Zadavatel současně zveřejňuje upravené znění Přílohy č. 1 Kupní smlouvy.

### **53. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace**

#### **Přesné znění dotazu dodavatele**

*V dokumentu "01 01 Příloha č. 1 SML\_70 ks EBUS\_TS\_v3\_260210", je v bodě 4.4 mimo jiné uvedeno, že „Je požadováno vedení kabeláže určené k řízení a diagnostice hnacích agregátů chráněné proti povětrnostním a klimatickým vlivům, **konkrétně stropem**“.*

*Mnoho komponentů je instalováno na střeše vozu (např. trakční baterie a ostatní) nebo v podvozku vozidla (např. trakční motor). Kabeláž těchto komponentů není možné chránit "stropem", ale jsou použité jiné trvanlivé způsoby ochrany. např na střeše je kabeláž vedena v chráničkách s pečlivou fixací v kabelových žlabech.*

**Dotaz:** *připustí zadavatel variantu, kdy kabeláž může být vedena i "mimo strop", pokud je dostatečně chráněna?*

#### **Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel upravil požadavky stanovené v Příloze č. 1 Kupní smlouvy - Technická specifikace - Soupis požadavků, v bodě 4.4. KABELÁŽ takto:

*„Elektrický rozvod vozidla by měl být veden v kabelových svazcích se zaústěním do rozvodných skříní či napojení na jednotlivé spotřebiče pomocí vhodných konektorů, které skýtají záruku spolehlivosti provozu. Případné výjimky jsou v ojedinělých případech možné až po souhlasu Kupujícího. Provedení elektroinstalace musí zamezit vzniku elektromagnetického rušení. V soustavě musí být včleněn dálkový odpojovač baterií (umístění tlačítka odpojovače baterií (havarijní tlačítko) bude v kabině řidiče).*



*Ovládací tlačítko musí být snadno dostupné ze sedadla řidiče. Kabelové rozvody musí být provedeny tak, aby jejich délky i počty vodičů a jejich spojů byly minimalizovány. Celá kabeláž musí být provedena z kabelů, které jsou obtížně hořlavé a neuvolňující při hoření halogeny. Je požadováno vedení kabeláže určené k řízení a diagnostice hnacích agregátů chránit proti povětrnostním a klimatickým vlivům. Kabelové svazky (24V) vedené v hadici s podélným prořezem (husích krcích), zajištěny proti samovolnému prodírání. V případě zjištění porušení izolace vodičů, bude na náklady Prodávajícího nahrazen celý svazek, svazkem novým.“*

Zadavatel současně zveřejňuje upravené znění Přílohy č. 1 Kupní smlouvy.

#### **54. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace**

##### **Přesné znění dotazu dodavatele**

*V dokumentu "01 01 Příloha č. 1 SML\_70 ks EBUS\_TS\_v3\_260210", je v bodě 1.4 mimo jiné uvedeno, že „Roční proběh jednotlivých vozidel předpokládáme min. 30 000 km“.*

**Žádost:** žádáme o potvrzení, zda je uvedených 30 000 km považováno za předpokládaný průměrný roční proběh jednotlivých vozidel.

##### **Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel uvádí, že předpokládaný průměrný roční proběh km je uveden v Příloze č. 11 Kupní smlouvy - Náklady na předepsanou údržbu a plán předepsané údržby. Průměrný roční proběh je 60 000 km / rok.

#### **55. Dotaz k příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace**

##### **Přesné znění dotazu dodavatele**

**R-DP Ostrava\_dodávka 70 ks EBUS\_vysvětlení ZD č. 4, VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 4 ZE DNE 10.02.2026, dotaz č. 39.**

*Zadavatel ve své odpovědi, mimo jiné, uvádí: „Zadavatel k dotazu dodavatele jednoznačně upřesňuje, že min. dojezd 350 km / 250 km má být splněn v **reálných provozních podmínkách**.*

*Zadavatel upravuje v příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace – Soupis požadavků body 2.8.1., 2.8.2., 3.14.1 a 3.14.2. takto:“*

##### **01 01 Příloha č. 1 SML\_70 ks EBUS\_TS\_v3\_260210, bod 2.8.1.**

*Zadavatel zde, mimo jiné, uvádí: „Dojezd v režimu dle metodiky SORT II, musí být při reálných provozních podmínkách minimálně 350 km na jedno souvislé nabití trakčních baterií. Maximální doba dobíjení z přípustného minima na maximální nabití 4 hod. s nabíjecí stanicí o výkonu max. 150 kW.*

##### **01 01 Příloha č. 1 SML\_70 ks EBUS\_TS\_v3\_260210, bod 2.8.2.**

*Zadavatel zde, mimo jiné, uvádí: „Dojezd v režimu dle metodiky SORT II, musí být při reálných provozních podmínkách minimálně 250 km na jedno souvislé nabití trakčních baterií. Maximální doba dobíjení z přípustného minima na maximální nabití 4 hod. s nabíjecí stanicí o výkonu max. 150 kW.“*

##### **Dotaz č. 1**

*S ohledem na odpověď Zadavatele v dokumentu VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 4 ZE DNE 10.02.2026, dotaz č. 39., a následně upravenými body 2.8.1. společně s 2.8.2. technické specifikace, kde se hovoří o dojezdu dle metodiky SORT II, se Dodavatel táže Zadavatele, zda bude Zadavatel požadovat předložení protokolu měření dle metodiky SORT II.*

##### **Dotaz č. 2**

S ohledem na výše zmíněné a odpověď Zadavatele v dokumentu VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 4 ZE DNE 10.02.2026, dotaz č. 39., a následně upravenými body 2.8.1. společně s 2.8.2. technické specifikace, kde se hovoří o dojezdu dle metodiky SORT II, se Dodavatel táže Zadavatele, zda v případě, kdy bude Zadavatel požadovat předložení protokolu měření dle metodiky SORT II, bude dostačovat dodání tohoto protokolu současně s první dodávkou autobusů.

**Odpověď Zadavatele na dotaz dodavatele:**

Zadavatel ve vztahu k oběma dotazům dodavatele odkazuje na odpověď na dotaz č. 49 bod 1) shora.

**56. Dílčí úprava přílohy č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace, provedená zadavatelem**

Zadavatel upozorňuje, že provedl drobnou formulační úpravu, resp. upřesnění v Příloze č. 1 Kupní smlouvy - Technická specifikace - Soupis požadavků, v bodě 1.1. POŽADAVKY NA VOZIDLO.

Druhý odstavec tohoto bodu nově zní takto:

*„Vozidla dodaná na základě výsledků zadávacího řízení (tj. jak vozidla s min. dojezdem 350 km, tak vozidla s min. dojezdem 250 km) musí být identická, od jednoho Prodávajícího, pokud Kupující neurčí výslovně něco jiného. Odlišné provedení se připouští pouze u parametrů spojených s dojezdem (tj. např. kapacita baterií, obsaditelnost cestujícími).“*

Zadavatel současně zveřejňuje upravené znění Přílohy č. 1 Kupní smlouvy.

**S ohledem na provedené úpravy zadávací dokumentace zadavatel v souladu s § 99 odst. 2 ZZVZ prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to o celou její původní délku. Tímto je současně ve smyslu § 98 odst. 4 ZZVZ zhojeno opožděné poskytnutí vysvětlení ZD.**

Lhůta pro podání nabídek tak nově končí dne **29.04.2026 v 10:00 hodin.**

---

Toto vysvětlení a změna zadávací dokumentace je v souladu se zákonem uveřejněno na profilu Zadavatele.

Prodloužení lhůty pro podání nabídek je současně uveřejňováno ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku Evropské unie.

Chrenek, Toman, Kotrba advokátní kancelář spol. s r. o.

Mgr. Nikola Zimová, advokát

zástupce zadavatele (administrátor VZ)

Přílohy:

Příloha č. 1 ZD – Závazný vzor Kupní smlouvy\_v2 ke dni 18.03.2026

Příloha č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace\_v4 ke dni 18.03.2026

Příloha č. 13 Kupní smlouvy – Základní technické parametry\_v3 ke dni 18.03.2026