

# Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1

ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek,  
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Název zadavatele:	město Český Krumlov
Sídlo zadavatele:	náměstí Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov
IČO: DIČ:	00245836 CZ00245836
Osoba oprávněná jednat za zadavatele	Alexandr Nogrády, starosta
Řízení Název veřejné zakázky:  Evidenční číslo zadavatele:	OTEVŘENÉ ŘÍZENÍ – NADLIMITNÍ <b>Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění městské autobusové dopravy ve městě Český Krumlov v letech 2027-2036</b> <b>VZCK 104/2024</b>
Zástupce zadavatele § 43 ZZVZ:	B&C Dopravní systémy s.r.o.
Sídlo:	Husova 517, 411 17 Libochovice
IČO: DIČ	28699572 CZ 28699572

Zadavatel dne 25.7.2025 obdržel prostřednictvím elektronického nástroje EZAK žádost o vysvětlení Zadávací dokumentace.

## Dotaz č. 1

Zadávací dokumentace: „V případě, že bude s vybraným dodavatelem uzavřena Smlouva v době kratší než 6 měsíců před předpokládaným zahájením plnění předmětu Veřejné zakázky, bude Doba plnění posunuta tak, aby doba od uzavření Smlouvy s vybraným dodavatelem do zahájení plnění předmětu Veřejné zakázky činila alespoň 6 měsíců, ...“ Uchazeč považuje uvedené časové rozmezí jako nedostatečné vzhledem k tomu, že vítězný uchazeč musí zajistit zcela nová vozidla, navíc specifického typu. Na základě průzkumu trhu Uchazeč konstatuje, že současné dodací lhůty výrobců autobusů jsou násobně delší než uvedených 6 měsíců a žádá o prodloužení doby mezi podpisem smlouvy a zahájením provozu.

## Odpověď:

Po zvážení se Zadavatel rozhodl upravit Zadávací dokumentaci tak, že doba od podpisu Smlouvy do zahájení plnění předmětu Veřejné zakázky bude činit minimálně 12 měsíců.

Zadavatel v tomto smyslu upravit Zadávací dokumentaci a Přílohu č. 2 ZD – Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 2**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 3.1: „Dopravce se zavazuje provozování Závazku veřejné služby zahájit dne 1.1.2027, a tento provozovat po dobu 120 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, tedy do 31.12.2026 ...“ Uchazeč upozorňuje na evidentní chybu v datu ukončení plnění.

#### **Odpověď:**

Zadavatel v tomto smyslu upravil Zadávací dokumentaci - Přílohu č. 2 – Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 3**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 3.4.4: „*Objednatel je oprávněn od této Smlouvy odstoupit, pokud... Dopravce nezahájí Provozování MHD Český Krumlov v plném rozsahu*“ Uchazeč se chce ujistit, že Zadavatel zamýšlel uvedenou formulaci tak, že v případě např. neodjetí prvního spoje v den zahájení dává Zadavateli možnost odstoupení od smlouvy.

#### **Odpověď:**

Dané ustanovení odstavce 3.4.4 Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je myšleno tak, že Objednatel je oprávněn od Smlouvy odstoupit, pokud Dopravce v první Den plnění nevypraví žádný spoj, který na tento den připadá.

Zadavatel v tomto smyslu upravil Zadávací dokumentaci - Přílohu č. 2 – Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 4**

Standardy kvality a bezpečnosti, ad 11) Stáří a technický stav vozidel, odstavec „POHON“: „*Případná dieselová Vozidla musí splňovat alespoň normu EURO VI. Dopravce s ohledem na absenci infrastruktury není oprávněn použít vodíková Vozidla a bezemisní Vozidla tak mohou být pouze elektrická.*“ Uchazeč nerozumí poznámce o dieselových vozidlech, která jako základní vozidla nemohou být použita. Pokud bude bezemisní vozidlo na elektrický pohon, chápe uchazeč správně, že druhé, tj. nízkoemisní vozidlo může spotřebovávat jakékoli alternativní palivo dle zákona o podpoře nízkoemisních vozidel? V příloze č. 1 (Rozsah veřejné služby, jízdní řád) je uvedeno druhé vozidlo jako CNG vozidlo).

#### **Odpověď:**

Zadavatel při stanovení povinnosti definované Zákonem o podpoře nízkoemisních vozidel vychází ze skutečnosti, kdy minimální potřeba základních vozidel jsou 2 vozidla – jedná se o minimální počet základních vozidel. Hodnota požadovaná Zákonem o podpoře nízkoemisních vozidel je 60 % nízkoemisních vozidel, přičemž polovina musí být bezemisní. Z toho vyplývá, že při použití dvou základních vozidel, musí být jedno vozidlo nízkoemisní a jedno vozidlo bezemisní (dle definice Zákonu o podpoře nízkoemisních vozidel). Do kategorie nízkoemisních vozidel dle Zákonu o podpoře nízkoemisních vozidel spadá i vozidlo plug-in hybrid (diesel/elektromotor).

Můžou však nastat situace, kdy budou v souladu se Zákonem o podpoře nízkoemisních vozidel moci být použita i vozidla s dieselovým pohonem. Např. v případě rozšíření vozového parku v důsledku zvýšení rozsahu veřejné služby dle potřeb Zadavatele. Nebo v případě, že Dopravce použije více základních vozidel (počet 2 vozidel je stanoven jako minimální). Pak uvedené hodnoty dle Zákona o podpoře nízkoemisních vozidel může Dopravce za určitých podmínek splňovat i za použití jednoho dieselového vozidla. Proto tedy Zadavatel v Zadávací dokumentaci zmiňuje i vozidla na dieselový pohon.

Dále pak Zadavatel potvrzuje správnou úvahu tazatele, že druhé základní vozidlo, které bude muset splňovat parametr nízkoemisní, může být na jakémkoliv alternativní palivo splňující podmínku nízkoemisního zařazení dle Zákona o podpoře nízkoemisních vozidel.

#### **Dotaz č. 5**

Nutnost nasazení vozidla na elektrický pohon vyžaduje dostupnost příslušné infrastruktury. Uchazeč se dotazuje, zda je tato infrastruktura k dispozici či bude do doby plnění zřízena a kdo ponese náklady na její zřízení, případně zda je povinností vydaného dopravce její zřízení. Uchazeč postrádá tyto informace v zadávací dokumentaci.

#### **Odpověď:**

Zadavatel ponechává zajištění či zřízení nezbytné infrastruktury pro dobíjení vozidel zcela v režii dopravce. Zadavatel v tuto chvíli nezajišťuje žádné vlastní dobíjecí zázemí. Vybraný dopravce je tedy povinen si sám zajistit zprovoznění dobíjecích kapacit na vlastní náklady nejpozději ke dni zahájení provozu, a to v souladu s platnými právními předpisy a technickými požadavky na bezpečný provoz.

Je na účastnících, aby si případné náklady spojené se zajištěním dané infrastruktury promítli do nabídkové ceny.

#### **Dotaz č. 6**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 4.2: „*Pokud není příslušný spoj dle jízdního řádu provozován k prvnímu dni Doby plnění (zejména z důvodu, že se jedná o den pracovního klidu), je Dopravce povinen zahájit provoz na každém takovém jednotlivém spoji první den následující po prvním dni Doby plnění, kdy má být příslušný spoj dle jízdního řádu provozován.*“ Uchazeč považuje uvedenou formulaci za matoucí, např. pokud bude provoz zahájen v sobotu (v tom případě je první následující den neděle) nebo má být spoj zahájen až jeden den poté, co má být provozován dle jízdního řádu. Uchazeč žádá o úpravu formulace.

#### **Odpověď:**

Zadavatel nepovažuje uvedenou formulaci za nijak matoucí.

Z daného ustanovení jasné vyplývá, že Dopravce musí začít provoz všech linek a spojů, které jsou uvedeny v příloze č. 1 Smlouvy, v první den Doby plnění. Výjimka nastává, pokud daný spoj není provozován k prvnímu dni Doby plnění (např. je svátek nebo víkend a daný spoj podle jízdního řádu nejezdí). V takovém případě musí dopravce zahájit provoz daného spoje

okamžitě, jakmile má být provozován – tedy v nejbližší pracovní den či jiný den, kdy má být podle jízdního řádu vypraven.

Danou formulaci není třeba upravovat.

#### **Dotaz č. 7**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 5.2: „Pro účely výpočtu Kompenzace ... se do dopravního výkonu, který Dopravce skutečně provede, zahrnuje výlučně dopravní výkon, který byl Dopravce v příslušném časovém rozpětí povinen plnit na základě této Smlouvy, zmenšený o dopravní výkon, který Dopravce ... neprovedl z důvodů ležících na straně Objednatele“ Uchazeč se chce ujistit, že uvedená formulace je správná.

#### **Odpověď:**

Ano, tato formulace je správná.

#### **Dotaz č. 8**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 6.3 a 10.1: „Dopravce doručí ... Měsíční výkaz výkonů a tržeb ... do 10. dne následujícího kalendářního měsíce“ „Dopravce je povinen předložit Objednateli nejpozději do 15. dne následujícího ... Měsíční výkaz výkonů a tržeb“ Uchazeč spatřuje rozpor mezi uvedenými tvrzeními v odstavcích 6.3 a 10.1 Smlouvy.

#### **Odpověď:**

Zadavatel v tomto smyslu upravil Zadávací dokumentaci - Přílohu č. 2 - Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 9**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 6.7: „Objednatel není povinen vyplatit Kompenzaci za příslušný kalendářní měsíc, pokud Dopravce v rozporu se svými povinnostmi přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz na libovolném spoji uvedeném v příloze č. 1 této Smlouvy, a to až do třetího dne následujícího po dni, kdy Dopravce zjedná nápravu.“ Kombinace nezahájení libovolného spoje a nevyplacení kompenzace za 3 dny nápravy je nepřiměřené opatření. Uvedená formulace naznačuje, že Objednatel bude moci odsouvat platbu Kompenzace velmi dlouho, pokud se stane, že Dopravce nezahájí provoz na několika spojích v měsíci.

#### **Odpověď:**

Zadavatel tento dotaz nevyhodnotil, jako žádost o vysvětlení zadávací dokumentace ve smyslu § 98 odst. 3 ZZVZ. Primárním účelem tohoto institutu je zajistit, aby uchazeči byli schopni připravit nabídky, které odpovídají požadavkům Zadavatele, a zároveň byly vzájemně srovnatelné. Smyslem je tedy objasnit, co přesně má být předmětem plnění, aby bylo možné jej adekvátně ocenit. Jelikož uvedený dotaz nesměřuje k vyjasnění těchto skutečností, nelze jej považovat za žádost ve výše uvedeném smyslu a Zadavatel tak na něj nemusí odpovídat.

Nicméně nad rámec výše uvedeného Zadavatel zdůrazňuje, že zajištění provozu jednotlivých spojů a linek dle sjednaného jízdního řádu představuje naprosto klíčovou povinnost Dopravce

vyplývající ze Smlouvy. Pravidelnost, spolehlivost a dostupnost veřejné dopravy jsou základním cílem Objednatele jakožto garanta služeb pro veřejnost. Proto s ohledem na tento vysoký společenský zájem je ustanovení čl. 6.7 Smlouvy naprosto logické a přiměřené. Nutno zdůraznit, že případné „odsouvání“ platby bude důsledkem aktivního a vědomého porušení povinnosti Dopravce, nikoliv svévole Zadavatele. Přičemž z dikce ustanovení vyplývá, že aby docházelo k velmi dlouhému odsouvání platby (jak namítá tazatel), muselo by se jednat o opakované, a tedy v podstatě velmi závažné, porušení povinnosti Dopravce provést řádně spoje dle Přílohy č. 1 Smlouvy, na čem nemá Zadavatel v žádném případě zájem.

#### **Dotaz č. 10**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 10.2: „Zdrojem uvedených údajů a dat budou odbavovací strojky a sčítací rámy instalované ve vozidlech.“ Sčítací rámy nejsou součástí technických a provozních standardů. Uchazeč požaduje příslušný článek smlouvy upravit či vypustit, a zároveň zvážit povinnost předkládat měsíční výkaz obsazenosti spojů.

#### **Odpověď:**

Zadavatel trvá na povinnosti předkládat měsíční výkaz obsazenosti spojů.

Zadavatel ve smyslu dotazu upravil Zadávací dokumentaci - Přílohu č. 2 - Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 11**

Smlouva a veřejných službách v přepravě cestujících, odstavec 12.3: „výše zajištěné částky je 2.000.000,- Kč (slovy čtyři miliony korun českých)“ Částka slovy neodpovídá částce číslicí. Uchazeč požaduje upravit příslušný článek smlouvy.

#### **Odpověď:**

Zadavatel v tomto smyslu upravil Zadávací dokumentaci - Přílohu č. 2 - Návrh smlouvy.

#### **Dotaz č. 12**

Technické a provozní standardy veřejné dopravy, oddíl C, ad 3), str. 6: „Vnější informační panel – boční (LED matice min. 160 x 24 zobrazovacích bodů)“. Oproti tomu Technické a provozní standardy, oddíl C, ad 3), str. 8: „Parametry panelu jsou minimálně 128 x 24 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 1130 x 200 mm.“ Uchazeč vidí rozpor v uvedených ustanoveních u konkrétního panelu, žádá o úpravu požadovaného. Navíc obě varianty uvedených parametrů jsou atypické, Uchazeč žádá o zvolení standardního rozměru panelu.

#### **Odpověď:**

Zadavatel upravil Zadávací dokumentaci Příloha Smlouvy č. 5 – Standardy kvality a bezpečnosti. Zadavatel uvedenou variantu nepovažuje za atypickou.

**Dotaz č. 13**

Technické a provozní standardy veřejné dopravy, oddíl C, ad 1) a ad 5): Zadavatel požaduje jednak vnitřní informační panel (ad 1) a jednak středový panel (ad 5). Informace požadované na středovém panelu je možné zobrazovat i na vnitřním LCD. Uchazeč se ptá, zda je možné v takovém případě vozidla středovým panelem nevybavovat.

**Odpověď:**

Zadavatel po zvážení odstranil požadavek na středový panel a v tomto smyslu upravil Zadávací dokumentaci Příloha Smlouvy č. 5 – Standardy kvality a bezpečnosti.

**Dotaz č. 14**

Technické a provozní standardy veřejné dopravy, oddíl B: „Objednatel stanovuje tyto minimální požadavky na Záložní vozidla: • Základních vozidel a systémem Centrálního dispečinku IDS JK“. Uchazeč uvedenému požadavku nerozumí, považuje jej za omyl a žádá o opravu.

**Odpověď:**

Zadavatel upravil Zadávací dokumentaci Příloha Smlouvy č. 5 – Standardy kvality a bezpečnosti.

**Dotaz č. 15**

Příloha č. 2, CDV a pravidla pro její aktualizaci, bod 2.2.3.: „V případě zásadní změny rozsahu objednávaného dopravního výkonu (zvýšení nebo snížení o více než 5%) bude provedena aktualizace CDV. Zásadní změnou rozsahu objednávaného dopravního výkonu se rozumí taková změna dopravního výkonu, kdy průměrný počet km na jeden den ... činí od účinnosti změny rozsahu závazku do konce kalendářního roku nejméně 95 % a nejvýše 105 % průměrného počtu km na jeden den, který je roven podílu aktuální výše objednaného dopravního výkonu a 365 dnů.“ Uvedená formulace považuje změnu rozsahu za zásadní, pokud bude průměrný výkon v rozmezí 95–105 %. Cílem zřejmě bylo vytyčit zásadní změnu mimo toto rozmezí.

**Odpověď:**

Zadavatel upravil Zadávací dokumentaci Příloha Smlouvy č. 2 – Pravidla pro možné úpravy nabídkové ceny v následujících obdobích platnosti.

**Dotaz č. 16**

Příloha č. 2, CDV a pravidla pro její aktualizaci, bod 2.1.1. a 2.2.1.: V uvedených bodech jsou uvedeny vzorce, které obsahují položky pro počet dieselových vozidel, koeficienty změny ceny motorové nafty, náklady na pořízení dieselových vozidel. Přitom možnost provozovat dieselové vozidlo v základním vozovém parku zadávací dokumentace neumožňuje.

**Odpověď:**

Zadavatel ve vzorcích definuje pouze způsob, jak bude cena za pohonné hmoty či energie upravována. Použití názvu Náklady na pohonné hmoty je tedy vyjádřením nejen pro dieselová vozidla, která v provedení plug-in hybridů mohou být použita. Podrobnější klasifikace jednotlivých druhů pohonných hmot či energií je uvedena v části 2 Přílohy Smlouvy č. 2 PRAVIDLA PRO MOŽNÉ ÚPRAVY CENY DOPRAVNÍHO VÝKONU V PRŮBĚHU PLNĚNÍ PŘEDMĚTU VEŘEJNÉ ZAKÁZKY, kde jsou definovány základní vstupní hodnoty pohonných hmot a energií. K možnosti využití vozidel plug-in hybrid a dieselových vozidel viz odpověď na Dotaz č. 4.

**Vysvětlení, změna nebo doplnění Zadávací dokumentace z podnětu Zadavatele**

Zadavatel nad rámec obdržených dotazů upravuje z vlastního podnětu Zadávací dokumentaci tak, že odstraňuje v Příloze č. 2 ZD – Návrh smlouvy nadbytečný odstavec 16.55.

Dále Zadavatel opravil Zadávací dokumentaci – Příloha č. 7 – Formulář pro zpracování nabídkové ceny, kde došlo pouze k formální úpravě řádku č. 12.

**Přílohy**

Přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1 je také upravená Zadávací dokumentace – konkrétně:

- **00 Zadávací dokumentace ČK 30\_7\_25**
- **01 ZD\_Příloha\_3\_Smlouva 30\_7\_25**
- **SM\_Příloha\_2\_CDV a pravidla pro její aktualizaci 30\_7\_25**
- **SM\_Příloha\_5\_TPS MHD 30\_7\_25**
- **ZD\_Příloha\_7\_Formulář pro zpracování nabídkové ceny 30\_7\_25**

Úpravy dokumentů jsou vyznačeny formou sledování změn.

Všechny tyto dokumenty jsou rovněž zveřejněny na profilu Zadavatele v oddílu „Zadávací dokumentace“.

**Prodloužení lhůty pro podání nabídek**

V souvislosti s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace č. 1 **dochází** k prodloužení lhůty pro podání nabídek, kdy lhůta pro podání nabídek se prodlužuje do **3.9.2025 do 12:00 hod.**

**Město Český Krumlov**

v.z. B&C Dopravní systémy s.r.o.

Ing. Pavel Beneš Ph.D., jednatel