



UOHSX00F3MT9

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0121/2021/VZ

Brno 13.08.2021

Číslo jednací: ÚOHS-27598/2021/500/ISo

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve společném správním řízení zahájeném dne 29. 3. 2021 na návrh z téhož dne jako řízení vedené pod sp. zn. S0121/2021/VZ a dne 12. 4. 2021 na návrh z téhož dne jako řízení vedené pod sp. zn. S0143/2021/VZ, která byla dne 26. 4. 2021 spojena do společného řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0121/2021/VZ, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem,
- navrhovatel – Cegelec a.s., IČO 26689103, se sídlem Chodovská 228/3, 141 00 Praha 4, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 29. 3. 2021 společností Mazel a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 08164258, se sídlem Belgická 276/20, 120 00 Praha 2,
- navrhovatel – SOR Libchavy spol. s r.o., IČO 15030865, se sídlem Dolní Libchavy 48, 561 16 Libchavy,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při uzavírání rámcové dohody „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 2. 2. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021,

rozhodl takto:

I.

Zadavatel – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem – **stanovil zadávací podmínky** zadávacího řízení na uzavření rámcové dohody „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 2. 2. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, **v rozporu s § 36 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, a se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 citovaného zákona**, když v rámci podmínek účasti stanovil podmínky kvalifikace, ve kterých současně požadoval splnění kritéria ekonomické kvalifikace dle § 78 odst. 1 citovaného zákona spočívajícího v požadavku na minimální výši ročního obrátu za poslední tři roky před zahájením zadávacího řízení v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.3. zadávací dokumentace a kritéria technické kvalifikace dle § 79 odst. 2 písm. b) citovaného zákona spočívajícího v požadavku na předložení seznamu významných dodávek v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace, přičemž při stanovení výše uvedených kritérií kvalifikace nerefletoval specifika předmětu plnění výše citované rámcové dohody a nezohlednil aktuální podmínky na relevantním trhu, čímž vytvořil bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.

II.

Zadavatel – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem – **stanovil** při uzavírání rámcové dohody „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 2. 2. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, **zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, a se zásadou přiměřenosti zakotvenou v § 6 odst. 1 citovaného zákona**, když ve výše uvedeném zadávacím řízení stanovil v bodě 7.2. zadávací dokumentace jako podmínku pro uzavření rámcové dohody dle § 104 písm. a) a b) citovaného zákona předložení dokladu a vzorku vztahujících se k předmětu plnění citované rámcové dohody a úspěšný výsledek zkoušek vzorků způsobem, který vzhledem ke specifikům popínaného předmětu plnění výše citované rámcové dohody činí tento požadavek zadavatele nepřiměřeným a zároveň vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.

III.

Jako opatření k nápravě nezákonného postupu zadavatele – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem – uvedeného ve výroku I. a II. tohoto rozhodnutí, **Úřad** pro ochranu hospodářské soutěže podle § 263 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **ruší zadávací řízení na uzavření rámcové dohody** „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 2. 2. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021.

IV.

Zadavatel – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem – **se** podle § 263 odst. 8 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, až do pravomocného skončení správního řízení vedeného Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže pod sp. zn. S0121/2021/VZ ve věci návrhu navrhovatele – Cegelec a.s., IČO 26689103, se sídlem Chodovská 228/3, 141 00 Praha 4, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 29. 3. 2021 společností Mazel a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 08164258, se sídlem Belgická 276/20, 120 00 Praha 2 – ze dne 29. 3. 2021 a návrhu navrhovatele – SOR Libchavy spol. s r.o., IČO 15030865, se sídlem Dolní Libchavy 48, 561 16 Libchavy – ze dne 12. 4. 2021 na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele **ukládá zákaz uzavřít rámcovou dohodu** „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“ zadávanou v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 2. 2. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021.

V.

Podle § 266 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, v návaznosti na § 1 vyhlášky č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek, se zadavateli – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem – ukládá povinnost

uhradit náklady řízení ve výši 30 000,- Kč (třicet tisíc korun českých).

Náklady řízení jsou splatné **do dvou měsíců** od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

ODŮVODNĚNÍ

I. ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ

1. Zadavatel – Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., IČO 25013891, se sídlem Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem (dále jen „zadavatel“) – zahájil dne 2. 2. 2021 odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění otevřené řízení za účelem uzavření rámcové dohody „Rámcová dohoda na dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů“, přičemž předmětné oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 5. 2. 2021 pod ev. č. Z2021-004779, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 2. 2021 pod ev. č. 2021/S 025-062453, ve znění oprav uveřejněných dne 1. 3. 2021 (dále jen „rámcová dohoda“).
2. Podle bodu 2.2. zadávací dokumentace ze dne 1. 2. 2021 (dále jen „zadávací dokumentace“) je předmětem plnění rámcové dohody dodávka až 33 ks parciálních nízkopodlažních trolejbusů dle technické specifikace, která tvoří přílohu C návrhu rámcové dohody dle přílohy

č. 1 zadávací dokumentace (dále jen „technická specifikace“). Předmětem rámcové dohody jsou dále související dodávky a služby, u kterých povinnost dodat či poskytnout vyplývá z návrhu rámcové dohody, který tvoří přílohu č. 1 této zadávací dokumentace, včetně jejích příloh A až C.

3. Zadavatel stanovil v bodě 2.6. zadávací dokumentace předpokládanou hodnotu rámcové dohody ve výši 558 690 000,- Kč bez DPH, přičemž předpokládaná hodnota 1 ks trolejbusu činí 16.930.000,- Kč bez DPH.
4. Ze záznamu o otevírání nabídek ze dne 1. 4. 2021 vyplývá, že zadavatel obdržel ve lhůtě pro podání nabídek jednu nabídku.
5. Dne 10. 3. 2021 zadavatel obdržel od dodavatele – Cegelec a.s., IČO 26689103, se sídlem Chodovská 228/3, 141 00 Praha 4, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 29. 3. 2021 společností Mazel a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 08164258, se sídlem Belgická 276/20, 120 00 Praha 2 (dále jen „navrhovatel Cegelec“) – námitky z téhož dne (dále jen „námitky“) proti zadávacím podmínkám, které rozhodnutím o námitkách ze dne 17. 3. 2021 (dále jen „rozhodnutí o námitkách“) doručeným navrhovateli Cegelec téhož dne odmítl.
6. Vzhledem k tomu, že navrhovatel Cegelec se způsobem vypořádání svých námitek nesouhlasil, podal dne 29. 3. 2021 návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“).

II. OBSAH NÁVRHU NAVRHOVATELE CEGELEC

7. Navrhovatel Cegelec úvodem svého návrhu rekapituluje průběh zadávacího řízení a uvádí, že se na základě stanovených zadávacích podmínek domnívá, že postup zadavatele ve svém důsledku směřuje k tomu, aby mu byl předmět plnění veřejné zakázky dodán ze strany dodavatele, který mu poskytl dodávku v předchozím případě, tj. dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. Dle navrhovatele Cegelec zadavatel stanovením zadávacích podmínek porušil zásadu transparentnosti, přiměřenosti a zákazu diskriminace dle § 6 odst. 1, odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), dále § 36 odst. 1, odst. 3 zákona a § 100 odst. 1 ve spojení s § 131 odst. 2 zákona.
8. Následně v návrhu navrhovatel Cegelec uvádí, že zadavatel v rozhodnutí o námitkách dospěl k závěru, že navrhovatel Cegelec není osobou oprávněnou k podání námitek, což dovozuje ze skutečnosti, že navrhovatel Cegelec „*není dodavatelem plnění, které tvoří předmět veřejné zakázky, konkrétně že stěžovatel nenabízí trolejbusy odpovídající požadavkům zadavatele*“. Uvedené zadavatel dle navrhovatele Cegelec vyvozuje z čl. II bod 8. námitek, v němž navrhovatel Cegelec poukázal mj. na to, že v důsledku nastavení zadávacích podmínek dochází k situaci, kdy každý dodavatel, jenž v okamžiku zahájení zadávacího řízení nedisponuje trolejbusem přesně vyhovujícím požadavkům zadavatele, nemá z objektivních důvodů možnost získat v rámci napadaného hodnotícího kritéria plný počet bodů. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí, že je dodavatelem, který je schopen a připraven poskytnout plnění veřejné zakázky a v důsledku postupu zadavatele mu hrozí újma popsaná v námitkách.
9. V další části návrhu se navrhovatel Cegelec zabývá jednotlivými argumenty obsaženými v námitkách a jejich vypořádáním ze strany zadavatele. Navrhovatel Cegelec uvádí, že

zadavatel stanovil hodnotící kritérium zohledňující délku dodací lhůty v takovém rozmezí, tj. 300–400 dnů, že dochází ke znevýhodnění dodavatelů, kteří ke dni zahájení zadávacího řízení nemají trolejbus odpovídající specifickým požadavkům zadavatele již vyroben a schválen pro provoz na území České republiky. Tito dodavatelé tak z důvodů ležících mimo jejich vůli spočívajících v délce procesu vývoje, výroby a schválení trolejbusového vozidla pro provoz na území České republiky dle navrhovatele Cegelec nemají ani při provedení všech nezbytných kroků ihned po zahájení zadávacího řízení možnost dosáhnout plného počtu bodů v rámci uvedeného hodnotícího kritéria, neboť za hraniční lhůtu pro dodání trolejbusu je dle navrhovatele Cegelec třeba považovat lhůtu nejméně 400 dnů. Navrhovatel Cegelec k tomu dále uvádí, že dodávky trolejbusových vozidel jsou natolik specifickým plněním, které je do značné míry utvářeno dílčími požadavky zadavatelů v rámci konkrétních veřejných zakázek, že po dodavateli nelze obecně požadovat, aby měl ještě před zahájením zadávacího řízení vyrobeno několik typů vozidel vyhovujících odlišným technickým kritériím zadavatelů v různých státech EU, EHP či třetích zemích. Navrhovatel Cegelec považuje takové nastavení zadávacích podmínek za rozporné s § 6 odst. 1, odst. 2 zákona a s § 36 odst. 1 zákona.

10. Navrhovatel Cegelec dále upřesňuje, že nenapadá maximální lhůtu pro dodání trolejbusů v délce 400 dnů, kterou lze za určité konstelace a při vynaložení maximálního úsilí na straně dodavatelů splnit.
11. Navrhovatel Cegelec je dále toho názoru, že zadavatel by při vymezení zadávacích podmínek měl reflektovat nejen své potřeby, ale také základní zásady pro zadávání zakázek a situaci na předmětném trhu. K tomu navrhovatel Cegelec odkazuje na rozhodnutí Úřadu sp. zn. ÚOHS-S0062/2020/VZ ze dne 3. 7. 2020 a poukazuje na to, že trh s trolejbusy je značně uzavřený a dominuje na něm jediný dodavatel. Tato skutečnost je dle navrhovatele Cegelec dána právě tím, že úprava schvalování typů trolejbusů není unifikována a každý typ trolejbusu je vyráběn na míru požadavků konkrétního objednatele a schvalován ze strany Drážního úřadu.
12. K požadavku na předložení dokladů a vzorku navrhovatel Cegelec uvádí, že v důsledku uvedeného požadavku je ze strany zadavatele jako podmínka pro uzavření rámcové dohody vyžadováno předložení de facto hotového trolejbusového vozidla způsobilého k provozu v České republice, navíc splňujícího vybrané technické parametry určené zadavatelem, v krátké lhůtě do 15 dnů od doručení výzvy zadavatele. Podle délky trvání zadávacího řízení takový okamžik může dle navrhovatele Cegelec nastat od zahájení zadávacího řízení nanejvýš ve lhůtě 2–3 měsíců, přičemž tato lhůta je s ohledem na všechny úkony, které musí dodavatel pro předložení vzorku vozidla s vlastnostmi vyžadovanými zadavatelem učinit, objektivně nesplnitelná.
13. Výše uvedené požadavky zadavatele dle navrhovatele Cegelec vedou k tomu, že zadávací podmínky je schopen splnit pouze dodavatel, který již k okamžiku zahájení zadávacího řízení disponuje požadovaným vzorkem trolejbusového vozidla, který vyhovuje obecně závazným právním předpisům platným na území ČR, v důsledku čehož jsou z hospodářské soutěže vyloučeni všichni dodavatelé, kteří dosud trolejbus pro provoz na území České republiky nedodávali, ač by jej ve lhůtě určené zadavatelem byli schopni za konkurenční cenu dodat. Trolejbusy nejsou dle navrhovatele Cegelec sériově vyráběná vozidla unifikovaná pro vícero států a v každém státě EU, EHP i třetích zemích jsou požadavky na trolejbusy zcela odchylné.

14. Dle navrhovatele Cegelec uvedený požadavek dále nutí dodavatele vynakládat významné finanční prostředky v řádech milionů Kč pro výrobu či zásadní úpravu trolejbusu za účelem předvedení vzorku, a to v situaci, kdy dodavatel nemůže mít jistotu, že s dodavatelem bude uzavřena alespoň rámcová dohoda, což nelze dle navrhovatele Cegelec považovat za přiměřené. Navrhovatel Cegelec považuje takové nastavení zadávacích podmínek v rozporu s § 6 odst. 1, odst. 2 zákona a s § 36 odst. 1 zákona.
15. Navrhovatel Cegelec k tomu dále uvádí, že lhůtu určenou zadavatelem považuje za nedostatečnou, neboť celý proces výroby či přizpůsobení a schválení trolejbusového vozidla pro provoz na území ČR vyžaduje objektivně lhůtu nejméně 400 dní. Doba výroby trolejbusu dle navrhovatele Cegelec činí zpravidla 5–6 měsíců od objednání (mechanická část), načež dochází k montáži elektrické části, oživení vozidla a zahájení zkoušek (8. měsíc od objednání). Navrhovatel Cegelec konstatuje, že zkoušky podle české legislativy jsou poměrně náročné, zahrnují téměř sto parametrů, které musí být prověřeny. Zkušební provoz je dle navrhovatele Cegelec možné zahájit zpravidla v 9. měsíci od objednání a při zajištění dostatečného nájezdu kilometrů je nutné počítat s ukončením nejdříve na konci 12. měsíce. S ohledem na lhůty pro vydání Průkazu způsobilosti drážního vozidla je tedy dle navrhovatele Cegelec nejkratší možná doba při zkouškách jednoho vozidla 13 měsíců.
16. Dále k tomu navrhovatel Cegelec uvádí, že zadavatelem vyjádřené přesvědčení, že dodavatelé trolejbusů vzorky svých vozidel běžně disponují, neodpovídá realitě v oboru. Trolejbusy jsou dle navrhovatele Cegelec vyráběny pro každého konkrétního zákazníka na míru, což plyne z roztržité legislativy a rozličnosti konkrétních požadavků zákazníků vzhledem k jejich specifickým potřebám. Dále k tomu navrhovatel Cegelec uvádí, že je v úzkém kontaktu s různými výrobci karoserií trolejbusů, přičemž mu není známo, že by některý z výrobců momentálně disponoval nevyužitým vzorkem trolejbusu. Dle navrhovatele Cegelec ze subjektů pohybujících se na trhu momentálně disponují neadresnými prototypy výrobci „Ekova Electron a Solaris Bus & Coach“, v obou případech se však jedná o vozidla, která by dle navrhovatele Cegelec nemohla být pro účely prezentace vzorku použita, přičemž obě zmíněná vozidla byla vyrobena výrobcem jako prototypy v rámci vývoje zcela nových typů vozidel, nikoli proto, aby sloužila jako vzorky.
17. Dále navrhovatel Cegelec poukazuje na to, že i v případě, že by vybraný dodavatel měl v době doručení výzvy zadavatele k předložení vzorku schválený trolejbus vyhovující požadavkům zadavatele, musel by ve stanovené lhůtě zajistit převoz trolejbusu do vozovny zadavatele, přičemž převoz trolejbusu by představoval zvláštní užívání pozemní komunikace ve smyslu § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a k takové přepravě nadměrného nákladu by bylo zapotřebí povolení silničního správního úřadu, který rozhoduje o žádosti do 30 dnů. Žádost o vydání povolení silničního správního úřadu přitom účastník zadávacího řízení nemůže podat dříve, než je mu doručena výzva zadavatele, neboť tato žádost musí obsahovat mj. dobu přepravy, návrh trasy přepravy, přibližné uvedení časového rozvrhu přepravy, druh, typ a státní poznávací značky vozidel, jichž má být při přepravě použito.
18. Dle navrhovatele Cegelec zadavatel svou argumentaci opírá o závěry obsažené v rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0722/2016/VZ-02335/2017/542/PKn ze dne 20. 1. 2017, jehož předmětem byl přezkum otázek spojených s požadavkem na předložení vzorku v zadávacím řízení k zadání veřejné zakázky na dodávku autobusů. Navrhovatel Cegelec k tomu poukazuje

na rozdíl mezi trolejbusy jako drážními vozidly schvalovanými Drážním úřadem a autobusy jako silničními vozidly se sériovou výrobou, kdy požadavky jsou v jednotlivých státech unifikované (pro autobusy se vydává homologace, která je platná v rámci celé EU). Oproti tomu v případě trolejbusů je nutné plnit požadavky každého jednotlivého státu samostatně, přičemž v některých státech jsou považovány trolejbusy za silniční vozidla, v jiných za drážní vozidla a proces schvalování se liší.

19. Dále navrhovatel Cegelec nesouhlasí s předpokladem zadavatele, že když vyžaduje reference na dodání vozidel do zemí EU, EHK či Švýcarska, má tak zajištěno, že tato vozidla budou odpovídat normám a schvalovacímu procesu v České republice. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí, že schvalovací proces na Ukrajině je výrazně blíže české legislativě než například schvalovací proces v Rakousku či Polsku. Přesto zadavatel účast dodavatelů z této země (a dalších třetích států) omezením referencí nepřipouští, čímž dle navrhovatele Cegelec dochází k diskriminaci podstatné části dodavatelů.
20. Dále navrhovatel Cegelec poukazuje na argument zadavatele, že míra případného nutného uzpůsobení trolejbusu dodávaného výrobcí trolejbusů pro účely zkoušky vzorku nepředstavuje překážku v účasti v zadávacím řízení. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí, že vozidlo, které zadavatel požaduje předložit jako vzorek, musí odpovídat v základních otázkách české legislativě. Co se týče požadované dojezdové vzdálenosti, výrobci, kteří nemají vozidla uzpůsobená pro jízdu na vzdálenost 12 km bez baterií, by dle navrhovatele Cegelec museli investovat výrazné sumy do změny baterií (náklady na baterie pro kloubový trolejbus se mohou pohybovat při požadovaném dojezdu okolo 2–3 mil. Kč v závislosti na použité technologii).
21. Dle navrhovatele Cegelec je zavádějící tvrzení zadavatele, že jím určené požadavky ověřované při zkoušce vzorku jsou „standardní“ a že „nejde o požadavky na zcela unikátní drážní vozidlo“, neboť již ze samotného požadavku na předložení vozidla odpovídajícího českým právním normám, způsobilého k provozu v síti zadavatele, vyplývají požadavky na jedinečné trolejbusové vozidlo. K tomu pak navíc ještě přistupují další technické požadavky zadavatele mj. délka, šířka, provedení dveří a konkrétní dojezd bez trakční baterie, které ve svém souhrnu dle navrhovatele Cegelec vytváří požadavky na zcela specifické drážní vozidlo, které není z objektivních důvodů možné v zadavatelem stanovené lhůtě pro předložení vzorku opatřit. Navrhovatel Cegelec zdůrazňuje, že za znevýhodňující považuje kombinaci všech v předmětném bodě zadávací dokumentace uvedených požadavků.
22. K nastavení technické kvalifikace navrhovatel Cegelec uvádí, že za nepřiměřený považuje požadavek na dodávku 10 trolejbusů v posledních 3 letech, požadavek na trolejbus s nezávislým pohonem, kdy nezávislý pohon je takový, který umožňuje jízdu obsazeného trolejbusu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení, požadavek na schválení trolejbusu k provozu výlučně v kterémkoli státě Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace. Navrhovatel považuje takové nastavení zadávacích podmínek za rozporné s § 6 odst. 1, odst. 2 zákona a s § 36 odst. 1 zákona.
23. Co do konkrétního vymezení nedostatků navrhovatel Cegelec odkazuje na body 28. – 36. námitek. Navrhovatel Cegelec k tomu předně uvádí, že zadavatel se s touto částí námitek vypořádal zcela obecným způsobem a nijak se nevyjádřil ke konkrétní argumentaci

navrhovatele, což lze považovat za porušení povinnosti dle § 245 odst. 1 zákona. Jakkoli lze dle poslední rozhodovací praxe Úřadu dovodit přípustnost nevypořádání některých dílčích tvrzení v případě, kdy jsou tato z povahy věci a materiálně v rámci rozhodnutí o námitkách zadavatelem vypořádána, o takovou situaci se v tomto případě dle navrhovatele Cegelec nejedná.

24. Navrhovatel Cegelec předně poukazuje na to, že požadavkem na dodání 10 trolejbusů v krátkém období posledních 3 let zadavatel supljuje spíše ekonomickou kvalifikaci a ve spojení s ostatními podmínkami je dle navrhovatele Cegelec tento požadavek nepřiměřený. V úvahu je třeba vzít i praxi v oboru, kdy dochází k uzavírání rámcových smluv na výrazně delší období než 3 roky. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí příklad, že pokud by některý dodavatel uzavřel hned několik rámcových smluv, jejichž předmětem by byla dodávka splňující požadavky zadavatele, nemusel by v posledních 3 letech zadavatelem požadovaný počet vozidel dodat.
25. Ve vztahu k napadanému požadavku na dojezd trolejbusu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení navrhovatel Cegelec uvádí, že zadavatel zcela opomíjí pravou podstatu jeho argumentace obsaženou v námitkách, když obecně pouze uvádí, že cílem tohoto požadavku je ověření dostatečné zkušenosti dodavatele. Navrhovatel Cegelec poukazuje především na to, že tento požadavek v technické kvalifikaci ve vztahu k významným dodávkám je nedůvodný, neboť k výše uvedenému cíli nevede, neboť pro kteréhokoli dodavatele nečiní obtíž nabídnout vozidlo s dojezdem na baterii v rozmezí 1 – 100 km, tato skutečnost je ovlivněna konkrétními potřebami a požadavky daného zadavatele a to, zda dodavatel vozidlo s takovým dojezdem dodával, nijak nevypovídá o jeho odborných schopnostech a schopnosti takové vozidlo vyrobit a dodat.
26. K omezení států, kde bylo vozidlo schváleno k provozu, navrhovatel Cegelec uvádí, že podmínky v jednotlivých státech jsou natolik odlišné, že omezením okruhu států, ve kterých mohly být referenční trolejbusy schváleny, na členské státy EU, EHP a Švýcarské konfederace zadavateli žádnou jistotu kompatibility nepřináší. Na úrovni těchto států neexistuje žádná unifikovaná soustava požadavků a předpisy jsou zcela roztříštěné. Dle navrhovatele Cegelec se tak může stát, že požadavky pro schválení vozidla budou paradoxně bližší ve státě mimo zadavatelem povolený okruh, spíše než ve státě sousedícím s Českou republikou nebo členském státě EU. Dle navrhovatele Cegelec je požadavek na technickou kvalifikaci v rozporu se závěry rozhodovací praxe správních soudů (k tomu odkazuje např. na rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 62 Ca 15/2009-71 ze dne 10.3.2011), nereflektuje situaci na relevantním trhu a ve svém důsledku tak představuje nepřímou diskriminaci.
27. K nastavení ekonomické kvalifikace navrhovatel Cegelec odkazuje na body 42. až 46. námitek a dále k tomu uvádí, že zadavatel především opomíjí nutnost zohlednění délky trvání rámcové dohody, která v tomto případě činí 8 let, v souvislosti s tím je navrhovatel Cegelec s odkazem na komentářovou literaturu přesvědčen, že by se v takovém případě měla hodnota ekonomické kvalifikace pohybovat v částkách, jejichž výpočet v rámci námitek vyjádřil. V této souvislosti dále navrhovatel Cegelec poukazuje na skutečnost, že požadavky na technickou či ekonomickou kvalifikaci dle něj nereflektují situaci na trhu s trolejbusy. Dle navrhovatele Cegelec trh s trolejbusy sice není novým trhem, avšak kvůli různorodé právní úpravě v různých státech nelze z hlediska geografického považovat za relevantní trh území celé EU, relevantním trhem je tak spíše pouze trh na území ČR. Administrativní překážky

(nutnost schvalování typů trolejbusů a jejich změn) a ekonomické překážky (nutnost vyvinout prototypy pro účely zkušebního provozu) kombinované s vysokou variabilitou požadavků objednatelů na technickou specifikaci trolejbusů dle navrhovatele Cegelec brání novým dodavatelům, aby získali referenční dodávky a aby získali odpovídající obrat.

28. V další části návrhu navrhovatel Cegelec namítá netransparentnost vymezení předmětu plnění veřejné zakázky, k čemuž odkazuje na body 43. – 46. námitek, kde jednotlivé nedostatky vymezuje a konstatuje k tomu, že všechny zadavatelem nedostatečně vymezené pojmy jsou svou povahou podmínky, při jejichž nesplnění dojde k vyloučení nabídky účastníka ze zadávacího řízení. Jejich neurčitost tak dle navrhovatele Cegelec dává zadavateli možnost uplatňovat prvky libovůle, kdy účastníkům nejsou předem dostatečně známa pravidla, kterými se zadavatel bude při hodnocení a posouzení nabídek řídit. Dále navrhovatel Cegelec v návrhu brojí proti stanovení hodnotícího kritéria „náklady životního cyklu“, k tomu odkazuje na body 55. a násl. námitek a uvádí, že kritéria hodnocení, tak jak byla zadavatelem uvedena v kapitole 9.1 zadávací dokumentace, jsou stanovena netransparentním způsobem, přičemž z důvodu překryvu jednotlivých kritérií hodnocení, bude docházet k rozdílným přístupům účastníků zadávacího řízení ohledně zpracování nabídkových cen, a následně k netransparentnosti procesu hodnocení nabídek.
29. Následně v návrhu navrhovatel Cegelec namítá netransparentní a nezákonné vymezení vyhrazené změny závazku. K tomu odkazuje na příslušné body námitek a uvádí, že skutečnost, že zadavatel z povahy rámcové dohody není povinen plnění odebrat vůbec, nevyklučuje dle navrhovatele Cegelec povinnost zadavatele v souladu s § 100 odst. 1 zákona (byť přiměřeně aplikovaným) konkrétně vymežit podmínky pro aplikaci vyhrazené změny. Pokud by měly platit závěry zadavatele, není dle navrhovatele Cegelec zřejmé, proč by si zadavatel takové oprávnění vyhrazoval prostřednictvím institutu vyhrazené změny, neboť by dle jeho výkladu mohl jakoukoli změnu rozsahu plnění provést bez dalšího, již jen z povahy rámcové dohody, a odebrat např. pouze kola, dle své potřeby. Takový postup však není dle navrhovatele Cegelec v souladu se zákonem.
30. Závěrem svého návrhu navrhovatel Cegelec shrnuje, že výše popsaným postupem zadavatele mu vzniká újma spočívající v nemožnosti podílet se na plnění veřejné zakázky. Navrhovatel Cegelec navrhuje, aby Úřad v souladu s § 263 odst. 3 zákona zrušil zadávací řízení.

III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ SP. ZN. S0121/2021/VZ

31. Úřad obdržel návrh navrhovatele Cegelec dne 29. 3. 2021 a tímto dnem bylo podle § 249 zákona ve spojení s ustanovením § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zahájeno správní řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele vedené pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
32. Účastníky řízení podle § 256 zákona jsou:
 - zadavatel,
 - navrhovatel Cegelec.
33. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-11443/2021/511/KZa ze dne 1. 4. 2021.

34. Dne 7. 4. 2021 Úřad obdržel od zadavatele prostřednictvím datové schránky dokumentaci o zadávacím řízení. Dne 8. 4. 2021 bylo Úřadu doručeno vyjádření zadavatele k návrhu z téhož dne.

Vyjádření zadavatele ze dne 8. 4. 2021

35. Zadavatel se úvodem svého vyjádření vyjadřuje k aktivní legitimaci navrhovatele Cegelec k podání návrhu. Zadavatel k tomu uvádí, že neoprávněnost navrhovatele Cegelec k podání námitek dovedl z informací uvedených v námitkách, ze kterých dle zadavatele vyplývá, že navrhovatel Cegelec není schopen vyrobit trolejbus dle požadavků zadavatele a získat příslušná povolení nezbytná pro uvedení trolejbusu do provozu na území České republiky v časovém rámci zahájeného zadávacího řízení, a že na trh EU, EHP anebo Švýcarska nedodal trolejbusy obdobné poptávce zadavatele alespoň v počtu 10 ks a že nemá trolejbus odpovídající požadavkům zadavatele stanoveným pro vzorek. Zadavatel uvádí, že nepřehlédl navrhovatelem Cegelec tvrzený potenciál stát se účastníkem zadávacího řízení, a to zejména ve spolupráci s jinými dodavateli. Zadavatel s ohledem na tuto skutečnost námitky navrhovatele Cegelec věcně vypořádal. Zadavatel dále plně odkazuje na rozhodnutí o námitkách a konstatuje, že rozhodnutí o námitkách dle jeho názoru splňuje požadavky stanovené v § 245 odst. 1 zákona.
36. K námitce týkající se délky dodací lhůty zadavatel uvádí, že pokládá dodací lhůtu v délce 300 až 400 dnů za zcela přiměřenou a umožňující výrobu trolejbusů na základě objednávky dle rámcové dohody. Zadavatel dle svého tvrzení dodací lhůtu učinil hodnotícím kritériem proto, aby měl možnost vybrat takového dodavatele, který bude schopen trolejbusy dodat co nejrychleji. Zájem zadavatele na dodání trolejbusů ve stanoveném rozmezí lhůt k plnění je dle něj odůvodněn tím, že objednávkami trolejbusů hodlá reagovat na své aktuální potřeby vyplývající mj. z požadavků objednatele dopravy (Statutárního města Ústí nad Labem), jakož i na dostupné možnosti případného financování z prostředků Evropské unie (viz bod 1.5 zadávací dokumentace).
37. Zadavatel dodává, že lhůtu pokládá za přiměřenou i k získání případného schválení typu vozidla ze strany Drážního úřadu. Zadavatel přitom pokládá za legitimní požadavek na dodání schváleného vozidla; možnost předložit jako vzorek dosud neschválené vozidlo, bude-li možno jej provozovat alespoň zkušebně, považuje zadavatel za zmírnění tohoto požadavku ve prospěch dodavatelů. Po zadavateli nelze dle jeho názoru požadovat, aby na sebe zcela převzal riziko, že mu bude dodáno plnění, které nebude moci při své činnosti vůbec provozovat pro nedostatek schválení ze strany Drážního úřadu.
38. K námitce omezení hospodářské soutěže v důsledku požadavku na předložení vzorku a dokladu zadavatel uvádí, že požadavek na předložení vzorku trolejbusu je dle něj přiměřený a že jej stanovil maximálně mírně tak, aby ještě splňoval svůj účel, jímž je ověření vlastností nabízeného plnění zadavatelem před uzavřením smlouvy na dodávky takového plnění. Podle zadavatele je plně legitimní očekávat, že dodavatelé trolejbusů disponují alespoň jedním vozidlem, které dodávají, nebo jsou schopni si toto vozidlo na jeden den k dispozici zajistit u svého zákazníka.
39. V návrhu navrhovatel Cegelec dle zadavatele uvádí, že v roce 2019 byly v Praze zahájeny zkoušky trolejbusu Ekova Electron 12T, který byl vybaven elektrickou výzbrojí z produkce navrhovatele a byl již schválen pro provoz v České republice, dále v návrhu navrhovatel

Cegelec dle zadavatele uvádí, že společnost EKOVA ELECTRIC a.s., disponuje prototypem trolejbusu o délce 12 m v provedení pro Dopravní podnik Ostrava a.s. Zadavatel k tomu podotýká, že právě takové vozidlo navrhovatel mohl předložit jako vzorek v zadávacím řízení. Zadavatel k tomu upozorňuje, že u vzorku stanovil pouze maximální délku 18,75 m, požadavky na provedení zkoušeného vozidla co do lakování, sedadel nebo informačního systému nestanovil žádné, přičemž podle veřejně dostupných informací o vozidlech EKOVA ELECTRIC a.s. vozidlo splňuje i požadavek na dojezdovou vzdálenost 12 km a je podle veřejně dostupných informací zapůjčováno pro testovací jízdy.

40. Pokud jde o předložení vzorku ve vozovně zadavatele v Ústí nad Labem, zadavatel uvádí, že toto místo zvolil z důvodu, že v tomto místě sídlí, má zde k dispozici infrastrukturu (vlastní trolejbusovou dráhu) a kvalifikovaný personál pro posouzení vzorku.
41. Zadavatel uvádí, že již v zadávací dokumentaci uvedl, že konkrétní termín předložení vzorku bude určen dohodou mezi zadavatelem a vybraným dodavatelem, zadavatel a vybraný dodavatel si tak mohou předat veškeré potřebné informace o době, resp. přibližném časovém rozvrhu přepravy, a to nepochybně hned poté, co se vybraný dodavatel stane vybraným dodavatelem, tedy případně ještě než mu zadavatel učiní oficiální výzvu k předložení vzorku. Uvedené dle zadavatele platí i v případě, jestliže by se vybraný dodavatel rozhodl realizovat přepravu sám a vyřizoval si ad hoc povolení pro přepravu nadměrného nákladu (pokud by nevyužil některého z přepravců disponujících trvalými povoleními pro tento účel). Ke správní lhůtě pro vydání povolení zadavatel uvádí, že Ministerstvo dopravy na svých webových stránkách informuje o tom, že v jednoduchých případech rozhodují silniční správní úřady bezodkladně. Zadavatel tak dle svého tvrzení pokládá lhůtu pro předložení vzorku za přiměřenou.
42. Dále zadavatel poukazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0722/2016/VZ-02335/2017/542/PKn ze dne 20. 1. 2017, které má za plně relevantní, neboť v něm Úřad ve vztahu k autobusům nastínil kritéria pro posuzování přiměřenosti požadavku na předložení vzorku v oblasti dodávek vozidel pro hromadnou dopravu osob.
43. Navrhovatel Cegelec dle zadavatele pomíjí, že právo zadavatele požadovat vzorek toho, co je předmětem dodávky, vyplývá přímo z § 79 odst. 2 písm. k) zákona, není přitom dle zadavatele pravdou, že by v rámci této své možnosti nepřihlížel k předmětu plnění nebo situaci na trhu. Zadavatel k tomu uvádí, že na předkládaný vzorek zadavatel stanovil pouze zcela základní požadavky tak, aby mohl ověřit, že sám bude moci dodaná vozidla ve své dopravní síti provozovat. Navrhovatel Cegelec dle zadavatele ve svých námitkách neoznačil žádné konkrétní požadavky zadavatele na vzorek, které by odůvodňovaly jeho námitku, že míra nutného uzpůsobení trolejbusů dodávaného navrhovatelem Cegelec, resp. jinými výrobci, pro účely zkoušky vzorku, je neúnosná. Dle zadavatele navrhovatel Cegelec v návrhu některé takové požadavky označil, dle zadavatele se však jedná o nové skutečnosti, ke kterým ve správním řízení nelze přihlížet.
44. Zadavatel dále uvádí, že jakékoliv jiné vozidlo než vozidlo schválené alespoň ke zkušebnímu provozu podle české legislativy by zadavatel dle svého tvrzení nemohl na své trolejbusové dráze provozovat, a to ani pro účely zkoušky vzorku.
45. K požadavkům na délku, šířku a provedení dveří zadavatel uvádí, že stanovil požadavek na maximální délku, a to jako 18,75 m, což je nejvyšší přípustná délka kloubového

dvoučlánkového trolejbusu vyplývající z § 7 odst. 1 písm. c) bod 4. vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v platném znění. Pokud jde o šířku vozidla, zadavatel stanovil požadavek v rozpětí 2,5 až 2,55 m, kdy spodní hranice této šířky je dána požadavkem na prostorový komfort ve vozidle, horní hranice pak vyplývá z nejvyšší přípustné šířky vozidla dle § 7 písm. a) bod 1. vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v platném znění. Pokud jde o provedení dveří, stanovil zadavatel u vzorku požadavek, aby byly vybaveny jištěním proti sevření cestujících se zpětným otevřením při kontaktu s překážkou s tím, že po automatické reverzaci se dveře mohou znovu zavřít až po dalším použití ovládacího prvku pro zavírání řidičem. Tento požadavek je naprosto standardním požadavkem na vozidlo hromadné dopravy, kde je třeba zabránit zraněním cestujících, kteří se ocitnou v prostoru dveří při jejich zavírání.

46. K námitce nepřiměřenosti a diskriminační povaze podmínky minimálního dojezdu trolejbusu bez napájení, minimálního počtu dodaných vozidel a omezení států, ve kterých byly tyto vozy schváleny k provozu v rámci technické kvalifikace, zadavatel uvádí, že navrhovatel Cegelec mu vytýká, že se v rozhodnutí o námitkách dostatečně nevyjádřil k námitce obsažené v bodech 28. až 36. námitek. Zadavatel v reakci na tuto námitku odkazuje na body 93. až 105. rozhodnutí o námitkách, kde se dle svého tvrzení vyjádřil ke každému jednotlivému bodu argumentace navrhovatele Cegelec. Dle zadavatele za samostatnou námitku nelze považovat poznámku, že k prověření ekonomické stability a síly dodavatele slouží ekonomická kvalifikace, jejíž prokázání zadavatel v rámci zadávacích podmínek veřejné zakázky rovněž vyžaduje. Zadavatel uvádí, že v rozhodnutí o námitkách odůvodnil své požadavky na technickou kvalifikaci i na ekonomickou kvalifikaci.
47. Dle zadavatele nelze za samostatnou námitku považovat ani tvrzení navrhovatele Cegelec, že v jiných blíže neurčených zadávacích řízeních na obdobný předmět plnění byl vyžadován nižší minimální počet dodaných trolejbusů či pouze prokázání předchozího dodání významných konstrukčních částí. Zadavatel k tomu upozorňuje, že v zadávacím řízení jde o rámcovou dohodu na dodávku trolejbusů, tedy nikoliv např. na dodávku jejich konstrukčních částí, a že trolejbusy jsou plněním, které pořizuje, a proto považuje za legitimní své požadavky na prokázání významných dodávek prokazující zkušenosti dodavatele právě s tímto plněním. Dále zadavatel konstatuje, že poznámka obsažená v bodu 84. návrhu o uzavírání rámcových smluv na déle než 3 roky a možnost, že ani na základě několika takových smluv nemusely být dodavatelem vozidla dodána, nebyla navrhovatelem Cegelec v samotných námitkách vznesena. Zadavatel k této námitce dále uvádí, že podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona je pro významné dodávky relevantní doba 3 let před zahájením zadávacího řízení, pokud navrhovatel Cegelec chtěl uvést, že podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona (věta za středníkem) zadavatel může stanovit, že budou zohledněny doklady i za dobu delší než poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení, pak jde dle zadavatele pouze o možnost zadavatele, podmíněnou nezbytností zajištění přiměřené úrovně hospodářské soutěže (neboť stanovení pevného tříletého období pro prokazování významných dodávek má zajistit právní jistotu a rovné postavení uchazečů – srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 11. 2013, č. j. 7 Afs 44/2013-37). Jestliže navrhovatel Cegelec v bodu 58. návrhu uvádí, že v Evropské unii bylo uvedeno v loňském roce do provozu 130 trolejbusů, nejví se závěr zadavatele o přiměřenosti požadavku na doložení dodávek v posledních 3 letech v rozsahu 10 trolejbusů jako nesplnitelný.

48. Zadavatel k námitce navrhovatele Cegelec ohledně omezeného výčtu států, v nichž musela být vozidla v rámci významných dodávek schválena uvádí, že schopnost určitého dodavatele dodat vozidla v potřebném rozsahu pro provoz v některém ze členských států ve smyslu § 6 odst. 3 písm. a) zákona velmi dobře vypovídá o schopnosti dodavatele dodávat na trh těchto členských států, byť nemusejí konkrétní požadavky všech takových států na trolejbusy být zcela unifikovány. Jelikož Česká republika, kde zadavatel hodlá trolejbusy provozovat, je takovým členským státem, je jeho požadavek dle jeho názoru plně legitimní.
49. Zadavatel dále dodává, že si je vědom toho, že na trhu s trolejbusy v České republice je významným dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s., a že je pravdou, že tento dodavatel již dodal trolejbusy i samotnému zadavateli, zadavatel však dle svého tvrzení nestanovil zadávací podmínky s cílem zajistit tomuto dodavateli výhodu. Hodnotit situaci na trhu z hlediska možného dominantního postavení některého ze soutěžitelů dle zadavatele nepřísluší jemu, nýbrž Úřadu, přičemž si zadavatel není vědom žádného řízení, v němž by se Úřad postavením ŠKODA ELECTRIC a.s. na trhu s trolejbusy zabýval, popřípadě označil tohoto dodavatele jako dominantního na relevantním trhu. Zadavatel uvádí, že v uplynulých letech byl na evropském trhu dostatek obchodních příležitostí pro výrobce trolejbusů, či dodavatelů jejich komponent, kteří se účastní dodávek jako poddodavatelé pro ŠKODA ELECTRIC a.s. anebo opačně.
50. K námitce nepřiměřenosti požadavku na stanovený roční obrat v rámci ekonomické kvalifikace zadavatel uvádí, že se nedomnívá, že by obrat 350 mil. Kč ročně v posledních třech letech byl na trhu výrobců trolejbusů nedosažitelný. Dle zadavatele se „menší“ dodavatelé mohou zadávacího řízení účastnit společně nebo jako poddodavatelé a své roční obraty sčítat, což zadavatel dodavatelům vysvětlil včas před uplynutím lhůty pro podání nabídek. Dále k tomu zadavatel uvádí, že navrhovatelem Cegelec citovaná rozhodovací praxe není pro projednávanou věc přílehlavá. Rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 62 Ca 15/2009-71 ze dne 10. 3. 2011 nelze dle zadavatele použít, protože trh s trolejbusy není novým trhem. Pokud jde o rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-09910/2020/512/PHn ze dne 31. 3. 2020, zde byly posuzovány požadavky na technickou, nikoliv ekonomickou kvalifikaci.
51. K námitce netransparentního způsobu vymezení předmětu veřejné zakázky v technické specifikaci a závazném vzoru kupní smlouvy zadavatel uvádí, že tento okruh námitek navrhovatele Cegelec má za absurdní, neboť navrhovatel Cegelec napadá jako údajně neurčité naprosto běžné pojmy. Zadavatel uvádí, že navrhovateli Cegelec poskytnul podrobné objasnění ke každému jednomu bodu jeho námitek a zároveň veškeré informace poskytnuté navrhovateli Cegelec zveřejnil jako vysvětlení zadávací dokumentace i pro ostatní potenciální dodavatele.
52. K námitce nejednoznačného vymezení podmínek pro vyhrazenou změnu závazku z rámcové dohody zadavatel uvádí, že podmínky pro vyhrazenou změnu závazku z rámcové dohody týkající se případného (ne)odebrání terminálu řidiče a komunikační centrály vymezil zcela dostatečně a transparentně s přihlédnutím k povaze rámcové dohody a přípustné míře podnikatelského rizika dodavatelů. Výklad navrhovatele Cegelec, podle něhož by zadavatel mohl na základě rámcové dohody odebrat např. jen kola trolejbusů nebo jejich zrcátka, neodpovídá dle zadavatele realitě projednávané věci a je v rozporu se závazným vzorem rámcové dohody. Zadavatel konstatuje, že předem transparentně stanovil, že může v závislosti na svých potřebách mít upotřebení pro trolejbusy samotné, ne však pro malou

část plnění spočívající v terminálu a komunikační centrále řidiče, a že v takovém případě tato plnění neodebere, a též stanovil, jak se v takovém případě upraví cena.

53. K námitce netransparentního stanovení hodnotícího kritéria „náklady životního cyklu“ zadavatel uvádí, že podle § 117 písm. a) zákona náklady životního cyklu musí zahrnovat nabídkovou cenu a mohou zahrnovat náklady zadavatele (nebo jiných uživatelů) v průběhu životního cyklu předmětu veřejné zakázky, kterými mohou být zejména náklady související s užíváním předmětu veřejné zakázky. V rámci hodnotícího kritéria nákladů životního cyklu se tak vždy ocitnou vedle sebe jak nabídková cena, tak další složka, v tomto případě náklady související s užíváním předmětu veřejné zakázky, byť o plnění související s užíváním předmětu veřejné zakázky se nesoutěží. V tomto ohledu dle zadavatele nedochází k žádnému nepřijatelnému překryvu nabídkové ceny a garantované výše nákladů na trakční baterie, jak tvrdí navrhovatel Cegelec, nýbrž jde doslova o naplnění kritéria popsaného jako přípustné v zákoně. Hodnota nabídkové ceny a garantované výše nákladů na trakční baterie se v nabídkách podle zadávací dokumentace uvádí zvlášť, nemůže proto dle zadavatele dojít k tomu, že by některý dodavatel náklady na baterie zahrnul do nabídkové ceny v užším slova smyslu. V širším slova smyslu nabídkové ceny pak dle zadavatele platí, že každý z dodavatelů by měl do nabídkové ceny promítnout veškeré náklady, které s plněním očekává, včetně ocenění případného rizika, že jím udaná garantovaná výše nákladů souvisejících s užíváním předmětu veřejné zakázky se ukáže nepravdivou, resp. nedostatečnou.
54. Na závěr svého vyjádření zadavatel shrnuje, že dle svého přesvědčení stanovil zadávací podmínky v souladu se zákonem. Zadavatel dále uvádí, že není povinen upravovat zadávací podmínky odůvodněné svými objektivními potřebami tak, aby vyhověl potřebám navrhovatele Cegelec, a upozadit své zájmy na dodání vyhovujícího plnění kvalifikovaným dodavatelem. Zadavatel konstatuje, že námitky navrhovatele Cegelec směřují často proti zadávacím podmínkám, v nichž lze spatřovat zcela základní požadavky na kvalifikaci z hlediska charakteristiky poptávaného plnění, k tomu zadavatel odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-35558/2020/500/JBě ze dne 6. 11. 2020. Zadavatel navrhuje, aby Úřad návrh navrhovatele Cegelec zamítl dle § 265 písm. a) zákona.

Další průběh správního řízení sp. zn. S0121/2021/VZ

55. Dne 9. 4. 2021 Úřad umožnil navrhovateli Cegelec nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
56. Usnesením č. j. ÚOHS-12017/2021/511/KZa ze dne 8. 4. 2021 určil Úřad zadavateli lhůtu pro podání informace Úřadu o úkonech, které zadavatel provedl, a dalších úkonech, které zadavatel provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení.

IV. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ SP. ZN. S0143/VZ/2021

57. Dne 26. 3. 2021 zadavatel obdržel od dodavatele – SOR Libchavy spol. s r.o., IČO 15030865, se sídlem Dolní Libchavy 48, 561 16 Libchavy (dále jen „navrhovatel SOR“) – námitky z téhož dne (dále jen „námitky“) proti zadávacím podmínkám, které rozhodnutím o námitkách ze dne 31. 3. 2021 (dále jen „rozhodnutí o námitkách“) doručeným navrhovateli SOR téhož dne odmítl.
58. Vzhledem k tomu, že navrhovatel SOR se způsobem vypořádání svých námitek nesouhlasil, podal dne 12. 4. 2021 návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele k Úřadu.

V. OBSAH NÁVRHU NAVRHOVATELE SOR

59. Navrhovatel SOR úvodem svého návrhu rekapituluje průběh zadávacího řízení a konstatuje, že zadávací podmínky jsou diskriminační, v rozporu se zásadou přiměřenosti a dále, že zásadně a nedůvodně omezují hospodářskou soutěž, jelikož neodpovídají aktuálním podmínkám na trhu a jsou nastaveny takovým způsobem, že je reálně schopen je splnit pouze jediný dodavatel na trhu, tj. ŠKODA ELECTRIC a.s., ačkoliv se na trhu vyskytuje více dodavatelů schopných realizovat předmět plnění, avšak nikoli bezpodmínečně schopných prokázat splnění kvalifikačních požadavků a dalších zadávacích podmínek. K tomu navrhovatel SOR odkazuje na rozhodnutí Úřadu ze dne 3. 7. 2020, sp. zn. ÚOHS-S0062/2020/VZ.
60. Dále navrhovatel SOR odkazuje na rozhodnutí Úřadu ze dne 29. 5. 2020, sp. zn. ÚOHS-S0058/2019/VZ a na rozsudek Krajského soudu v Brně ve věci sp. zn. 62 Ca 15/2009, v němž soud mj. uvádí, že podmínka promítající se do kvalifikačních předpokladů, která se na jednom trhu může jevit jako odůvodněná, přiměřená a v souladu se zákonem, může na jiném trhu vykazovat výrazně diskriminační charakter, a to typicky na trhu, který teprve vzniká a na kterém se jednotliví dodavatelé teprve etabloují. Dle navrhovatele SOR je trh parciálních trolejbusů trhem novým a různí dodavatelé se na něm snaží etablovat, avšak zadavatelé veřejných zakázek stanovením zadávacích podmínek, stejně jako v tomto případě, brání v otevření hospodářské soutěže.
61. Dále se navrhovatel SOR vyjadřuje k jednotlivým zadávacím podmínkám, jejichž nezákonnost namítá. K seznamu významných dodávek navrhovatel SOR uvádí, že stanovení konkrétních požadavků, které zadavatel považuje jako technické kvalifikační předpoklady za nezbytné, sice závisí na jeho rozhodnutí, současně však platí, že zadavatel je vázán limity zákona, kdy musí respektovat zásady zadávání veřejných zakázek. K tomu navrhovatel SOR odkazuje na rozsudek NSS sp. zn. 9 Afs 87/2008 ze dne 9. 7. 2009 a rozsudek NSS ve věci sp. zn. 7 Afs 44/2013 ze dne 7. 11. 2013. Navrhovatel SOR konstatuje, že požadavek, aby dodavatel měl zkušenosti s významnou dodávkou nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem, je dle něj zcela nepřiměřený a excesivní, neboť postup zadavatele bezdůvodně omezuje účast dodavatelů pouze na takové, kteří disponují zkušeností s kompletní dodávkou trolejbusů, což vzhledem k reálné situaci na relevantním trhu závažným způsobem omezuje volnou hospodářskou soutěž.
62. Navrhovatel SOR k tomu dále uvádí, že parciální trolejbusy jsou komodita, která je ve větší míře poptávána až v posledních cca 5 letech, přičemž od počátku rozvoje tohoto odvětví je dominantním dodavatelem parciálních trolejbusů společnost ŠKODA ELECTRIC a.s., která realizovala většinu plnění spočívajících v dodávce parciálních trolejbusů. Dle navrhovatele SOR na relevantním trhu nicméně nyní existují i další dodavatelé schopní a ochotní dodávku parciálních trolejbusů realizovat, např. navrhovatel SOR, navrhovatel Cegelec, společnost SOLARIS CZECH, spol. s r.o. a společnost TRAM FOR ENVI s.r.o.
63. Navrhovatel SOR konstatuje, že má rozsáhlou zkušenost obecně s dodávkou dopravních prostředků (autobusů, elektrických autobusů i trolejbusů), a má i zkušenost s dodávkou parciálních trolejbusů, neboť jednak již dodal parciální trolejbusy odběrateli Dopravný podnik města Banská Bystrica, akciová společnost na Slovensku, a jednak v řadě případů

spolupracoval s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. jako dodavatel karosérie. Navrhovatel SOR je tak dle svého názoru způsobilý vyrobit a dodat parciální trolejbusy v požadovaném počtu. Protože však v každé zmíněné spolupráci s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. byl tento dodavatel hlavním dodavatelem a navrhovatel SOR pouze poddodavatelem, je dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. dle navrhovatele SOR nositelem takto získané reference na dodávku celých parciálních trolejbusů a navrhovatel se tedy touto referencí prokázat nemůže. Obdobně jsou na tom dle navrhovatele SOR i ostatní výrobci.

64. Dle navrhovatele SOR měl zadavatel umožnit prokázat technickou kvalifikaci např. prostřednictvím dodávky významného podílu na výrobě parciálních trolejbusů, přičemž takovým podílem by měla být chápána zejména výroba a dodávka karoserie vozidla nebo elektrické výzbroje. Tyto zkušenosti jsou dle navrhovatele SOR relevantní pro prokázání schopnosti plnění předmětu veřejné zakázky, přičemž jsou zkušenostmi rovnocennými k pouhé „dodávce“ vozidla, tj. k pouhé kompletaci karoserie, elektrické výzbroje atd. do vozidla.
65. Navrhovatel SOR dále uvádí, že z pohledu subjektu majícího zkušenosti s výrobním procesem trolejbusů v konečném důsledku přímo nezáleží na počtu kusů dodaných trolejbusů, ale na přizpůsobení samotné výrobní linky na specifické požadavky objednatelů. Pokud je tedy dodavatel schopen přizpůsobit výrobní linku specifickým požadavkům, je poté dle navrhovatele SOR druhořadé, zda pouze pro výrobu dvou kusů trolejbusů, nebo 10. Mimo to to nejsou dle navrhovatele SOR dodavatelé, kteří rozhodují o počtu vyrobených a dodaných kusů, ale objednatelé. Postup zadavatele je dle navrhovatele SOR neekonomický a nevhodný, neboť je zřejmé, že v případě otevření soutěže více dodavatelům může zadavatel získat mnohem výhodnější cenu, než jakou obdrží v případě jedné nabídky.
66. Navrhovatel SOR shrnuje, že nastavení technické kvalifikace je v rozporu se § 6 odst. 1 a 2 zákona, a to se zásadou přiměřenosti a zásadou zákazu diskriminace.
67. K předložení vzorku předmětu plnění navrhovatel SOR uvádí, že i tato zadávací podmínka je nepřiměřená vzhledem k aktuální situaci na trhu, bezdůvodně omezuje hospodářskou soutěž a je reálně splnitelná pouze jedním dodavatelem, tj. společností ŠKODA ELECTRIC a.s.
68. Navrhovatel SOR upozorňuje, že předmětem plnění je dodávka parciálních trolejbusů dle určitých specifických parametrů konkrétně stanovených zadavatelem. V případě parciálních trolejbusů se dle navrhovatele SOR neprovádí výroba generických produktů „na sklad“, ale jedná se o příležitostná plnění na základě konkrétní objednávky. Navrhovatel SOR ani jiní dodavatelé tak nedisponují „předváděcím vozem“, který by bylo možno okamžitě přistavit jako vzorek, ale při podobných příležitostech (u navrhovatele SOR typicky při dodávkách autobusů) si výrobci „vypůjčí“ vzorek k prezentaci od svého předchozího zákazníka.
69. Dále navrhovatel SOR uvádí, že zadavatel vymezil zcela konkrétní požadavky na předmět plnění a stejně detailní a specifické funkcionality požaduje zadavatel i od vzorku před podpisem smlouvy. Pokud trolejbusy budou vznikat speciálně pro potřeby zadavatele, je dle navrhovatele SOR naprosto nepřiměřené, aby produkty s těmito detailními specifikacemi disponoval dodavatel již před podpisem smlouvy. Za zmiňované specifické požadavky lze dle navrhovatele SOR považovat např. to, zda se má jednat o kloubový trolejbus nebo nekloubový, jaké délky má být trolejbus, zda má být vybaven pro napájecí soustavu 600 V nebo 750 V, jakou má mít výdrž na 1 cyklus jízdy na trakční baterii (obvykle bývá stanoven

požadavek na 5 km, 10 km nebo 15 km) s ohledem na konkrétní trasu zákazníka apod. Dle navrhovatele SOR je tak téměř nemožné, aby dodavatelé měli k dispozici vzorek takového trolejbusu, který by odpovídal kumulativně všem specifickým požadavkům zadavatele na budoucí plnění (a současně tedy na vzorek) za situace výše uváděné, tj. s ohledem na malé množství realizovaných dodávek na relevantním trhu.

70. Navrhovatel SOR k tomu dále uvádí, že zadavatel stanovil, že dodavatel musí předložit vzorek do 15 kalendářních dnů ode dne doručení výzvy, což dle navrhovatele SOR předjímá, že dodavatel vzorkem disponuje již v okamžiku výzvy, a tedy i lhůta zvýhodňuje dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s., který odpovídající vzorky již provozuje u zadavatele. Dále navrhovatel SOR uvádí, že předložení vzorku s ohledem na specifické požadavky zadavatele pro dodavatele znamená dodatečné a vysoké náklady, přičemž je dle něj očividné, že dodavatel nebude vynakládat tyto dodatečné náklady v případě, že nebude mít postaveno najisto, že je vybraným dodavatelem. Dodavatel tedy zahájí činnosti k přípravě (úpravě či výrobě) vzorku plnění pro předložení až poté, co bude mít dostatečné indicie o tom, že je vybraným dodavatelem. Nadto v této „šibeniční“ lhůtě pro předložení vzorku musí být vzorek nejen vytvořen, ale i předložen v požadovaném místě. V této lhůtě tak musí být ze strany dodavatele zajištěna i doprava daného vzorku, přičemž vzorek je nutno přepravit prostřednictvím odpovídající přepravy speciálním kamionem na nadměrný náklad. Navrhovatel SOR dle svých slov trvá na tom, že ze všech uvedených důvodů je lhůta nepřiměřená, a to rovněž s ohledem na zadavatelem tvrzenou (ale v praxi vyloučenou) účast zahraničních dodavatelů, kteří by v této lhůtě museli nadměrný náklad dopravovat ze zahraničí. K tomu navrhovatel SOR odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0318/2018/VZ-28579/2018/541/SLa ze dne 3. 10. 2019.
71. Navrhovatel SOR dále v návrhu uvádí, že považuje stanovenou maximální lhůtu v délce 400 dnů pro dodání plnění předmětu veřejné zakázky za nepřiměřeně krátkou, jelikož se jedná o dodávku až 33 kusů trolejbusů, které budou vyráběny dle specifických požadavků zadavatele. Navrhovatel SOR k tomu dále uvádí, že uvedenou zadávací podmínkou jsou nedůvodně znevýhodněni dodavatelé, kteří v okamžiku zahájení zadávacího řízení nedisponují trolejbusy vyhovujícím požadavkům zadavatele (včetně jeho schválení ze strany příslušných orgánů). Navrhovatel SOR zdůrazňuje, že předmět plnění veřejné zakázky musí být podroben schválení Drážním úřadem, přičemž tento proces je velice zdlouhavý a jeho reálnou délku není schopen dodavatel jednoduše ovlivnit.
72. Na závěr svého návrhu navrhovatel SOR konstatuje, že mu v důsledku nezákonného nastavení zadávacích podmínek hrozí újma spočívající v nemožnosti účastnit se zadávacího řízení, navzdory tomu, že je objektivně kvalifikovaný předmět plnění poskytovat v odpovídající kvalitě. Navrhovatel SOR navrhuje, aby Úřad zadávací řízení zrušil.

Další průběh správního řízení S0143/2021/VZ

73. Úřad obdržel návrh navrhovatele SOR dne 12. 4. 2021 a tímto dnem bylo podle § 249 zákona ve spojení s ustanovením § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele vedené pod sp. zn. S0143/2021/VZ.
74. Účastníky řízení podle § 256 zákona jsou:
- zadavatel,

- navrhovatel SOR.

75. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-12726/2021/511/KZa ze dne 14. 4. 2021.

76. Dne 20. 4. 2021 bylo Úřadu doručeno vyjádření zadavatele k návrhu z téhož dne.

Vyjádření zadavatele ze dne 20. 4. 2021

77. Zadavatel úvodem svého vyjádření konstatuje, že odmítá tvrzení, že zadávací podmínky nastavil záměrně s vyloučením hospodářské soutěže ve prospěch jediného dodavatele, tj. ŠKODA ELECTRIC a.s. Dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. dle zadavatele není zvýhodněn tím, že v minulosti zadavateli již dodal trolejbusy, neboť v předchozím zadávacím řízení na dodávku trolejbusů požadoval zadavatel dojezd na trakční baterii pouze 5 km, trolejbusy, které byly zadavateli na základě tohoto předchozího zadávacího řízení dodány dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s., tak dle zadavatele nejsou pro uvedeného dodavatele použitelné pro splnění požadavku na významné dodávky ani pro účely předložení vzorku. Zadavatel k tomu dále uvádí, že se ani nezavázal, že tyto již dodané trolejbusy umožní upravit anebo poskytne za účelem zkoušky vzorku. Dle zadavatele na trhu existuje více potenciálních dodavatelů schopných řádně plnit předmět veřejné zakázky a zadávací podmínky plně umožňují takovým dodavatelům účast.

78. Jestliže zadávací podmínky neumožňují samostatnou účast např. dodavatelům výhradně části poptávaného plnění (karoserie, nebo naopak pouze elektrické části vozidla), jedná se dle zadavatele o přípustné omezení hospodářské soutěže přirozeně vyplývající ze skutečnosti, že zadavatel poptává kompletní plnění (trolejbusy) a nikoliv pouze jejich součástky.

79. Dle zadavatele z návrhu plyne, že navrhovatel SOR má jen dílčí zkušenosti s dodávkou komplexního plnění, které zadavatel poptává, přesto se dožaduje toho, aby byl považován za kvalifikovaného dodavatele. Požadavky zadavatele dle něj nejsou ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, č. j. 1 Afs 20/2008-152 zjevně nepřiměřené ve vztahu k velikosti, složitosti a technické náročnosti veřejné zakázky. Dle zadavatele trh s parciálními trolejbusy není trhem zcela novým, nýbrž jde o plnění, které je již několik let na evropský trh dodáváno.

80. Zadavatel se dále ve svém vyjádření vyjadřuje k jednotlivým námitkám navrhovatele SOR a dále odkazuje na rozhodnutí o námitkách. K seznamu významných dodávek zadavatel uvádí, že podle něj nemůže být bezdůvodným omezením hospodářské soutěže, jestliže zadavatel požaduje, aby zakázku plnil pouze takový dodavatel, který má zkušenost s kompletní dodávkou poptávaného plnění. Takovým omezením dle zadavatele dochází k zúžení okruhu potenciálních dodavatelů právě na ty dodavatele, u nichž je dán objektivní předpoklad, že jsou schopni veřejnou zakázku plnit, což je dle zadavatele v souladu se zákonem. Zadavatel uvádí, že nesouhlasí s tím, že ze zkušenosti navrhovatele SOR s dodávkou jednotek kusů trolejbusů anebo se subdodávkou části plnění potřebného pro konstrukci trolejbusu plyne, že by byl navrhovatel SOR jednoznačně způsobilý realizovat předmět plnění, tedy vyrobit a dodat parciální trolejbusy v požadovaném počtu až 33 ks. Zadavatel k tomu dodává, že není povinen přijmout jako záruku řádného plnění jen příležitostnou zkušenost dodavatele s plněním pouze v rozsahu zlomku poptávaného plnění. Dodávka několika málo jednotlivých

kusů trolejbusů by dle zadavatele dostatečně nevyovídala o dostatku lidských a technických zdrojů a zkušenostech dodavatele. Zkušenost s dodávkou části plnění dle zadavatele zjevně není rovnocenná zkušenosti s dodávkou kompletního plnění.

81. Podle zadavatele neexistuje jediné rozhodnutí Úřadu ani správního soudu, které by označovalo za nezákonný požadavek na kvalifikaci spočívající ve zkušenosti s předmětem plnění veřejné zakázky na podkladě toho, že by takovým požadavkem byli diskriminováni dodavatelé, kteří běžně dodávají pouze část předmětu veřejné zakázky. Zadavatel dále uvádí, že je oproti navrhovateli SOR přesvědčen, že dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. není jediným dodavatelem, který disponuje jím požadovanou referencí. Zadavatel dále zdůrazňuje vedle možnosti dodavatelů prokazovat kvalifikaci společně nebo pomocí poddodavatele dále fakt, že požadovaná reference se neomezovala na dodávky trolejbusů na území České republiky, nýbrž mohlo jít o dodávky do kterékoliv země (tj. členského státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace). Dle zadavatele z veřejně dostupných informací vyplývá, že v posledních letech byly realizovány významné dodávky trolejbusů v dostatečném počtu nejen dodavatelem ŠKODA ELECTRIC, ale např. i dodavateli Solaris Bus & Coach, HESS, Van Hool nebo IVECO. Skutečnost, že zahraniční dodavatelé dle navrhovatele SOR neprojevují o zakázky na území České republiky zájem, není dle zadavatele důkazem nezákonnosti zadávacích podmínek, neboť jde o rozhodnutí dodavatelů, zda se hospodářské soutěže zúčastní, či nikoliv.
82. K předložení vzorku předmětu plnění zadavatel uvádí, že vzhledem k tomu, že není pravdou, že veškeré dodávky trolejbusů v posledních třech letech realizoval pouze dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s., není dle něj pravdou ani to, že pouze tento dodavatel si může z tohoto důvodu vzorek k prezentaci od předchozího zákazníka vypůjčit. Zadavatel k tomu upozorňuje, že nepožaduje u vzorku stejně detailní a specifické funkcionality jako u předmětu plnění samotného, zejména nestanovil požadavek na kloubový trolejbus, nestanovil ani přesný požadavek na délku trolejbusu, nýbrž pouze požadavek na maximální délku (který se odvíjí od § 7 odst. 1 písm. c) bod 4. vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel). Požadavek na napájecí soustavu 600 V je dán objektivními podmínkami infrastruktury zadavatele a je dle přesvědčení zadavatele splnitelný i vozem navrženým pro napětí 750 V se zcela minimálním případným zásahem. Požadavek na výdrž na 1 cyklus jízdy na trakční baterii byl stanoven podle předmětu veřejné zakázky coby jeden ze zcela základních parametrů plnění, které zadavatel požaduje, a který potřebuje ověřit.
83. Zadavatel dále uvádí, že nesouhlasí s navrhovatelem SOR, že pro účely zadávacího řízení by stačilo ověření jednotlivých požadovaných komponent vozidla a jejich prezentace na jiném druhu plnění, např. na autobusech. Zadavateli totiž nelze upřít možnost ověřit, že dodané vozidlo bude schopen používat ve své trolejbusové síti, což lze ověřit právě a jen na trolejbusu. Zadavatel trvá na tom, že přenastavení konfigurace trolejbusu co do napájecí sítě 600 / 750 V anebo co do případného přidání baterií je jednoduchým dílenským úkolem, zadavatel přitom vychází z technických znalostí svých dílenských zaměstnanců, přičemž v oboru je dle zadavatele obecně známo, že konkrétně nastavení na napájecí síť je zpravidla otázkou jednoduché softwarové změny. Zadavatel k tomu odkazuje na svou předchozí zkušenost, kdy v případě předchozího zadávacího řízení na dodávku trolejbusů byl zadavateli předkládán vzorek trolejbusu provozovaný v Českých Budějovicích, kde je napájecí soustava 750 V, a uchazeč upravil trolejbus na síť 600 V během několika minut.

84. Zadavatel dále odmítá tvrzení, že by byl požadavek na předložení vzorku schopen splnit pouze dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. Podle zadavatele je běžné, že výrobci trolejbusů disponují přímo předváděcím vozem, anebo testovacím vozem či prototypem, který využívají či zapůjčují ke zkušebnímu provozu. Tak tomu podle veřejně dostupných informací je i u navrhovatele SOR v případě trolejbusu zhotoveného na platformě SOR NS 12 testovaného v Ostravě nebo trolejbusu SOR TNB 12 testovaného v Praze nebo u vozu Ekova Electron 12T dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s. Dle zadavatele z hlediska kritérií nastavených v rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0318/2018/VZ-28579/2018/541/SLa ze dne 3. 10. 2019 požadavek zadavatele na předložení vzorku ob stojí.
85. Pokud jde o stanovenou lhůtu k předložení vzorku, zadavatel se neztotožňuje s navrhovatelem SOR, že by účastníci neměli činit žádné přípravné kroky směřující k zajištění schopnosti předložit vzorek dříve, než se stanou vybranými dodavateli, a že lhůta by měla být stanovena ve lhůtě postačující k výrobě celého nového trolejbusu. Dle zadavatele je naopak na odpovědnosti dodavatelů se ujistit o tom, že v případě výběru jejich nabídky dostojí požadavkům zadavatele na součinnost před uzavřením smlouvy. Po zadavateli nelze dle jeho názoru požadovat, aby vedl několik let zadávací řízení pouze s vyhlídkou, že dodavatel mu bude snad schopen vyrobit vzorek, který nakonec nemusí ani obstát ve zkoušce vzorku. Zadavatel k tomu dále uvádí, že vybranému dodavateli ve vlastním zájmu poskytne maximální součinnost tak, aby bylo možno zkoušku provést, a to i ohledně dopravy vzorku. Zadavatel již v zadávací dokumentaci uvedl, že konkrétní termín předložení vzorku bude určen dohodou mezi zadavatelem a vybraným dodavatelem. Zadavatel a vybraný dodavatel si tak mohou předem předat veškeré potřebné informace, a to nepochybně hned poté, co se vybraný dodavatel stane vybraným dodavatelem, tedy případně ještě než mu zadavatel učiní oficiální výzvu k předložení vzorku. Uvedené dle zadavatele platí i v případě, že by se vybraný dodavatel rozhodl realizovat přepravu sám a vyřizoval si ad hoc povolení pro přepravu nadměrného nákladu, tzn., pokud by nevyužil některého z přepravních prostředků disponujících trvalými povoleními pro tento účel. Dle zadavatele Ministerstvo dopravy na svých webových stránkách informuje o tom, že v jednoduchých případech rozhodují silniční správní úřady o takových ad hoc žádostech bezodkladně. Zadavatel proto pokládá lhůtu pro předložení vzorku za přiměřenou.
86. K dodací lhůtě zadavatel uvádí, že navrhovatel SOR v námitkách ani v návrhu neidentifikoval žádné konkrétní technické požadavky zadavatele, které jsou podle něj nerealizovatelné ve lhůtě 300 až 400 dnů. Zadavatel uvádí, že lhůtu pokládá za přiměřenou i pro získání případného schválení typu ze strany Drážního úřadu.
87. Na závěr zadavatel uvádí, že není povinen upravovat zadávací podmínky odůvodněné svými objektivními potřebami tak, aby vyhověl potřebám navrhovatele SOR a upozadit své zájmy na dodání vyhovujícího plnění kvalifikovaným dodavatelem. Zadavatel navrhuje, aby Úřad návrh navrhovatele SOR zamítl podle § 265 písm. a) zákona. Zadavatel dále navrhuje, aby Úřad spojil řízení vedená pod spisovými značkami ÚOHS-S0121/2021/ /VZ a ÚOHS-S0143/2021/VZ a vedl o nich společné řízení.

VI. KE SPOLEČNÉMU SPRÁVNÍMU ŘÍZENÍ SP. ZN. S0121/2021/VZ

88. Usnesením č. j. ÚOHS-13895/2021/511/KZa ze dne 26. 4. 2021 Úřad spojil podle § 140 odst. 1 správního řádu správní řízení vedená u Úřadu pod sp. zn. S0121/2021/VZ a sp. zn. S0143/2021/VZ do společného správního řízení vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
89. Usnesením č. j. ÚOHS-14503/2021/511/KZa ze dne 29. 4. 2021 Úřad stanovil zadavateli lhůtu k označení všech zadavateli známých potenciálních dodavatelů předmětu plnění rámcové dohody, kteří by k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení, tj. ke dni 29. 3. 2021, splnili požadavky na ekonomickou kvalifikaci bodu 3.3.3. zadávací dokumentace; dále k označení všech zadavateli známých potenciálních dodavatelů předmětu plnění rámcové dohody, kteří by k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení, tj. ke dni 29. 3. 2021, splnili požadavky na technickou kvalifikaci ve smyslu bodu 3.3.4. zadávací dokumentace; a nakonec ke sdělení konkrétních věcných důvodů, pro něž za dodavatele způsobilého k realizaci předmětu plnění považuje pouze dodavatele, který prokáže v rámci kvalifikačního kritéria podle bodu 3.3.4. zadávací dokumentace poskytnutí významných dodávek nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů, které byly schváleny k provozu v kterémkoli členském státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace, a nikoli dodavatele, který poskytl významné dodávky nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů v jiném státě.
90. Dne 4. 5. 2021 Úřad umožnil navrhovateli SOR nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
91. Usnesením č. j. ÚOHS-14945/2021/511/KZa ze dne 4. 5. 2021 Úřad stanovil navrhovateli Cegelec lhůtu ke sdělení stanoviska k argumentaci, kterou zadavatel uvedl ve vyjádření k návrhu ze dne 8. 4. 2021 jako reakci na tvrzení navrhovatele Cegelec obsažené v návrhu, podle něhož výrobce EKOVA ELECTRIC a.s. momentálně disponuje neadresným prototypem trolejbusu, který by však nemohl být pro účely prezentace vzorku použit, tj. uvedení konkrétních důvodů, proč by nemohl být prototyp vozidla výrobce EKOVA ELECTRIC a.s. o délce 12 m v provedení pro Dopravní podnik Ostrava a.s. použit pro účely prezentace vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace.
92. Usnesením č. j. ÚOHS-14950/2021/511/KZa ze dne 4. 5. 2021 Úřad stanovil navrhovateli SOR lhůtu ke sdělení stanoviska k argumentaci, kterou zadavatel uvedl ve vyjádření k návrhu ze dne 20. 4. 2021 jako reakci na tvrzení navrhovatele SOR obsažené v návrhu, podle něhož navrhovatel SOR ani jiní dodavatelé nedisponují „předváděcím vozem“, který by bylo možno okamžitě přistavit jako vzorek, a že požadavek zadavatele na předložení vzorku je schopen splnit pouze dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s., tj. sdělení, zda by trolejbusy, které zadavatel uvedl ve vyjádření k návrhu v reakci na navrhovatele SOR, tj. trolejbus zhotovený na platformě SOR NS 12 testovaný v Ostravě a trolejbus SOR TNB 12 testovaný v Praze, mohly být použity pro účely prezentace vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace, a v případě, že nikoli, sdělení konkrétních důvodů, proč by tyto trolejbusy nemohly být pro účely prezentace vzorku použity.
93. Dne 5. 5. 2021 Úřad obdržel vyjádření zadavatele jako reakci na usnesení č. j. ÚOHS-14503/2021/511/KZa ze dne 29. 4. 2021.

Vyjádření zadavatele ze dne 5. 5. 2021

94. Zadavatel označil následující jemu známé dodavatele, kteří by dle něj k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení splnili požadavky na ekonomickou kvalifikaci podle bodu 3.3.3. zadávací dokumentace: Carrosserie HESS AG, SOLARIS CZECH spol. s r.o., ŠKODA ELECTRIC a.s., Van Hool NV a navrhovatel SOR. Zadavatel k tomu poznamenává, že na trhu s trolejbusy je dle něj běžné, že se dodavatelé za účelem podání nabídek sdružují, ať již pro podání společné nabídky nebo jako subdodavatelé, přičemž tuto možnost zadavatel nijak neomezil (k tomu poukazuje na navrhovatele Cegelec a dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s.).
95. Dále zadavatel označil následující jemu známé dodavatele, kteří by dle něj k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení splnili požadavky na technickou kvalifikaci podle bodu 3.3.4. zadávací dokumentace: Carrosserie HESS AG, SOLARIS CZECH spol. s r.o., ŠKODA ELECTRIC a.s. a Van Hool NV.
96. K důvodům, pro něž za dodavatele způsobilého k realizaci předmětu plnění zadavatel považuje pouze dodavatele, který prokáže v rámci kvalifikačního kritéria podle bodu 3.3.4. zadávací dokumentace poskytnutí významných dodávek nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů, které byly schváleny k provozu v kterémkoli členském státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace, a nikoli dodavatele, který poskytl významné dodávky nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů v jiném státě, zadavatel uvádí, že bez ohledu na stupeň unifikace požadavků na schvalovaná vozidla považuje zadavatel za významnou odlišnost legislativy v nečlenských státech v oblastech, které se výroby a dodávky trolejbusů dotýkají nepřímo, zejm. bezpečnostní předpisy a předpisy v oblasti požadavků na výrobky, které jsou v členských státech do značné míry harmonizovány a zajišťují tak určitou úroveň materiálů a výrobků. Dále zadavatel dle svého tvrzení vycházel z toho, že v členských státech jsou obdobné nároky na kvalitu provedení, standard komfortu cestujících a bezpečnosti provozu, přičemž tato kritéria nemusí být v každém jednotlivém případě přesně kvantifikovatelná, nicméně dle zadavatele představují obecně prosazovaný standard, který zadavatel očekává a vyžaduje u jím provozovaných vozidel. Dále k tomu zadavatel uvádí, že dle něj dodavatel, který se dokázal zorientovat ve schvalovacím procesu trolejbusu v některém z členských států natolik, že dosáhl jeho schválení, má předpoklady pro zorientování se ve schvalovacím procesu a dosažení schválení trolejbusu v České republice.

Další průběh společného správního řízení sp. zn. S0121/2021/VZ

97. Úřad prostřednictvím přípisů ze dne 6. 5. 2021 požádal o poskytnutí informací dodavatele působící na trhu parciálních trolejbusů, konkrétně dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o., dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s., dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o., kterých se dotázal na to, zda by byli k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení schopni splnit kritérium ekonomické kvalifikace stanovené v bodě 3.3.3. zadávací dokumentace a dále kritérium technické kvalifikace stanovené v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace. Dále se Úřad uvedených dodavatelů dotázal na to, zda disponují předváděcím vozem, prototypem či jiným vozidlem, které by v případě účasti v zadávacím řízení a za předpokladu, že by se stali vybraným dodavatelem, mohli využít k prezentaci vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace, a zda by byli schopni splnit i další požadavky zadavatele související s prezentací vzorku dle bodu 7.2. zadávací dokumentace. Následně Úřad uvedené

dodavatele požádal, aby uvedli stručný popis obvyklého procesu výroby parciálního trolejbusu v případě, že je vyráběn podle konkrétních požadavků určitého objednatele a dobu, kterou považují obecně za nejkratší potřebnou k výrobě a dodání parciálního trolejbusu uzpůsobeného dle konkrétních požadavků určitého objednatele, tak aby takový trolejbus splňoval všechny požadavky dle příslušných právních předpisů a byl by připravený k provozu v České republice. Nakonec Úřad uvedené dodavatele požádal, aby uvedli, z jakých konkrétních důvodů se nezúčastnili zadávacího řízení.

98. Dále Úřad prostřednictvím přípisů ze dne 10. 5. 2021 požádal o poskytnutí informací zahraniční dodavatele Van Hool NV a Carrosserie HESS AG, kterých se dotázal na to, zda by byli k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení schopni splnit kritérium ekonomické kvalifikace stanovené v bodě 3.3.3. zadávací dokumentace a dále kritérium technické kvalifikace stanovené v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace. Dále se Úřad uvedených dodavatelů dotázal na to, zda by byli schopni splnit požadavky zadavatele související s prezentací vzorku dle bodu 7.2. zadávací dokumentace a zda je pro ně obvyklé disponovat předváděcím vozidlem, které by mohli použít jako vzorek pro objednatele trolejbusu. Následně Úřad uvedené dodavatele požádal, aby uvedli stručný popis a dobu trvání obvyklého procesu výroby parciálního trolejbusu v případě, že je vyráběn podle konkrétních požadavků určitého objednatele. Dále Úřad uvedené dodavatele požádal o sdělení, zda by byli schopni dodat trolejbus odpovídající požadavkům určitého objednatele, který by splňoval všechny legislativní podmínky pro provoz v České republice do 400 dnů. Nakonec Úřad uvedené dodavatele požádal, aby uvedli, z jakých konkrétních důvodů se nezúčastnili zadávacího řízení.
99. Dne 10. 5. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele Cegelec k usnesení č. j. ÚOHS-14945/2021/511/KZa ze dne 4. 5. 2021 a vyjádření navrhovatele SOR k usnesení č. j. ÚOHS-14950/2021/511/KZa ze dne 4. 5. 2021.

Vyjádření navrhovatele Cegelec ze dne 10. 5. 2021

100. K použitelnosti prototypu výrobce EKOVA ELECTRIC a.s. navrhovatel Cegelec uvádí, že základním nedostatkem vozidla EKOVA ELECTRON 12T je jeho nevyhovující délka, dle bodu 3.1. technické specifikace (na který odkazuje bod 7.2. zadávací dokumentace) je požadována délka vozidla kategorie 18m bez sběračů max. 18,75 m, tj. tzv. kloubový či článkový trolejbus, tím uvedený prototyp však není. K tomu navrhovatel Cegelec dodává, že pokud zadavatel v rámci vyjádření tvrdí, že předmětný prototyp délky 12 m by bylo možné pro účely předvedení vzorku využít, dokládá to nejen zmatečné nastavení zadávacích podmínek, ale především zřejmou nepřiměřenost a neodůvodněnost požadavku na předvedení vzorku a deklarovaných parametrů zkoušky, neboť trolejbus o délce 12 m a kloubový trolejbus vyžadovaný dle bodu 3.1. zadávací dokumentace jsou vozidla zcela odlišná, jak co do jízdních, tak konstrukčních a dalších vlastností. Dle navrhovatele Cegelec je zřejmé, že účel požadavku na předložení vzorku uvedený zadavatelem, tj. ověření vlastností nabízeného plnění, by předložení prototypu o délce 12 m nemohlo splnit, neboť v rámci rámcové dohody má být dodáno plnění představované trolejbusem kategorie 18 m.
101. Dále k tomu navrhovatel Cegelec uvádí, že jestliže zadavatel hodlá prověřovat mj. délku vozidla a dále schopnost „*průjezdu trasou zkušební jízdy, aniž by došlo k poškození vozidla, okolních staveb a/nebo terénních úprav*“ (viz bod 7.2. zadávací dokumentace), byla by

realizace takové zkoušky s prototypem zcela nevypovídající ve vztahu k ověření vlastností poptávaného plnění, neboť kloubový trolejbus například může (s ohledem na připuštěnou max. délku 18,75 m) opisovat zcela jiný poloměr zatáčení, těžko by tak bylo možné vyhovět požadavku zadavatele na ověření průjezdnosti vzorku v síti zadavatele, neboť 12m trolejbus by měl v tomto směru jistě jiné parametry než kloubový trolejbus.

102. Navrhovatel Cegelec dále namítá, že trolejbusy o délce 12 m a 18 m mají zcela odlišné požadavky na kapacitu baterie umožňující dojezd bez napojení na trakční vedení, konkrétně je spotřeba elektrické energie u 18 m trolejbusů přibližně dvojnásobná. Pokud tedy zadavatel hodlá v rámci zkoušky vzorku provádět mj. ověření schopnosti vozidla ujet na trakční baterii vzdálenost 12 km a připustil by předvedení této vlastnosti s uvedeným prototypem či jiným trolejbusem délky 12 m, neposkytovaly by výsledky takové zkoušky žádnou garanci o schopnosti dodavatele dodat 18 m trolejbus s takovým dojezdem, protože takové vozidlo by muselo být vybaveno baterií zcela jinou (s vyšší kapacitou).
103. Navrhovatel Cegelec uvádí, že předmětný prototyp byl výrobcem vyroben jako zcela nový prototyp v rámci vývoje nových typů vozidel, nikoli proto, aby sloužil jako vzorek poskytovaný k užití širšímu okruhu třetích osob. Tento fakt není dle navrhovatele Cegelec článkem citovaným ze strany zadavatele žádným způsobem překlenut, neboť z něho vyplývá pouze to, že předmětné vozidlo bylo zapůjčeno společnosti Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. a Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, tedy potenciálním zadavatelům veřejné zakázky na pořízení trolejbusových vozidel. Z uvedeného článku dle navrhovatele Cegelec neplyne, že je vozidlo zapůjčováno jiným dodavatelům za účelem jejich účasti v zadávacím řízení.
104. Dále navrhovatel Cegelec uvádí, že uvedený prototyp nevlastní a nemá možnost žádným způsobem přimět vlastníka vozidla k tomu, aby mu jej pro účely účasti v zadávacím řízení zapůjčil, resp. aby spolu s navrhovatelem Cegelec podal společnou nabídku do zadávacího řízení.
105. Navrhovatel Cegelec k tomu dodává, že 100% obchodní podíl na společnosti EKOVA ELECTRIC a.s. byl v roce 2020 koupen skupinou Škoda Transportation, do které spadá i společnost ŠKODA ELECTRIC a.s. Za uvedené konstelace je zřejmé, že faktická možnost navrhovatele zapůjčit si prototyp pro účely účasti v zadávacím řízení se rovná nule, neboť společnost ze skupiny Škoda Transportation nebude v rámci zadávacího řízení podporovat konkurenty dalších dodavatelů z uvedené skupiny. Nad rámec výše uvedeného navrhovatel Cegelec uvádí, že i kdyby se měl možnost účastnit zadávacího řízení ve spolupráci se společností EKOVA ELECTRIC a.s., nemělo by takové sdružení s ohledem na nastavená kritéria technické kvalifikace šanci dospět k uzavření rámcové dohody.
106. Dále se navrhovatel Cegelec vyjadřuje k dalším tvrzením zadavatele obsaženým ve vyjádření. K nastavení hodnotícího kritéria zohledňujícího lhůty pro dodání předmětu plnění navrhovatel Cegelec dodává, že ve vyjádření zadavatel argumentuje tím, že dodací lhůta není lhůtou na vývoj trolejbusu, tato skutečnost je však dle navrhovatele Cegelec zřejmá, neboť vývoj samotného trolejbusu od počátku až k jeho uvedení do provozu by samozřejmě trval mnohem déle (standardně vývoj zcela nových vozidel ze strany dodavatelů trvá 3 a více let). Co do tvrzení zadavatele, dle kterého navrhovatel Cegelec údajně neuvedl konkrétní technické požadavky, které jsou nesplnitelné, zadavatel odkazuje na podané námítky a

návrh, kde se uvedeným přinejmenším v rámci bodů 15. – 20. námitek a v bodě 63. návrhu konkrétně zabývá.

107. K požadavku na předložení vzorku navrhovatel Cegelec dodává, že z tvrzení zadavatele, že každý dodavatel potřebným vzorkem vozidla buď disponuje, nebo je schopen si jej ve lhůtách stanovených zadavatelem může opatřit, vyplývá, že zadavatel o situaci na trhu nemá povědomí. Dále k tomu navrhovatel Cegelec uvádí, že nerozporuje skutečnost, že zadavatel požaduje předložení vzorku v místě, kde zadavatel sídlí, a ve kterém je umístěna jeho trolejbusová dráha. Navrhovatel Cegelec však zadavateli vytýká, že pro předložení vzorku v daném místě stanovil takové podmínky (zejm. lhůty), ve kterých žádný dodavatel (s výjimkou toho, který již zadavateli vozidlo vyhovující požadavkům zadavatele v minulosti dodal) není objektivně schopen do tohoto místa vozidlo dopravit.
108. Dále navrhovatel Cegelec uvádí, že i pokud by vyřízení povolení pro přepravu vzorku trvalo 14 dní, tak během 15denní lhůty není dle navrhovatele Cegelec možné sjednat přepravce, získat souhlasy vlastníka komunikace a Policie, obstarat povolení od Ministerstva dopravy a poté ještě samotnou přepravu realizovat. Dodavatel se dle navrhovatele Cegelec nemůže spolehnout na očekávání bezodkladného rozhodnutí Ministerstva dopravy, které je navíc v současné době probíhající pandemie a souvisejícího omezení činnosti státní správy velmi nepravděpodobné.
109. Navrhovatel Cegelec dále upřesňuje, že za problematický považuje požadavek na to, aby parametr určitého dojezdu na trakční baterii splňoval již vzorek předložený ze strany vybraného dodavatele před podpisem smlouvy. Jak navrhovatel Cegelec v rámci námitek a návrhu vysvětlil, délka dojezdu na trakční baterii je parametr daný specifickými potřebami zákazníků a dodavatel tak pro účely předložení vzorku nemusí disponovat potřebným vozidlem, které je schopné požadavku zadavatele již před uzavřením smlouvy vyhovět. Dodavatelům však v praxi nečiní dojezd vozidla dle potřeb a požadavků zákazníka uzpůsobit, a proto tento požadavek na předložení vzorku zakládá pouze nedůvodnou překážku účasti některých dodavatelů.
110. K nastavení technické kvalifikace navrhovatel Cegelec dodává, že argumentace zadavatele je zcela zavádějící, neboť fakt, že v minulém roce bylo v rámci celé Evropské unie dodáno pouze 130 trolejbusů (tedy okolo 400 vozidel za poslední 3 roky), což je již samo o sobě velmi nízké číslo, neznamená, že všichni dodavatelé těchto vozidel mohou splnit technickou kvalifikaci stanovenou zadavatelem. Dále navrhovatel Cegelec poukazuje na to, že schvalovací proces v ČR a Ukrajině si je vzájemně blíže než ve státech, které zadavatel připustil (Rakousko, Polsko). Ani k těmto skutečnostem zadavatel žádné stanovisko nezaujal. I co se týče zákonných požadavků na samotná vozidla jako předmět plnění (kdy zadavatel vypíchnul rozdílnost v úpravě statického měniče mezi ČR a Ukrajinou), pak lze konstatovat, že takové odchylky se objevují i v případě členských zemí EU, které naopak zadavatel jako přípustné pro referenci připustil.
111. K nastavení ekonomické kvalifikace navrhovatel Cegelec dodává, že trh s trolejbusy v České republice sice není novým trhem, ale trhem, na kterém po dlouhou dobu působil jediný dominantní dodavatel, přičemž ostatní dodavatelé se na trhu teprve etabloují. Ani relativizace odkazu na rozhodnutí Úřadu ke sp. zn. ÚOHS-S0317/2018/VZ není přiléhavá, neboť dle navrhovatele Cegelec není relevantní, zda se závěry Úřadu v předmětném rozhodnutí

obsažené vztahují k ekonomické nebo technické kvalifikaci, jedná se o obecné závěry týkající se vztahu mezi požadavky na kvalifikaci dodavatelů a charakteristikami předmětného trhu a jako takové jsou přenositelné na tento případ.

Vyřádění navrhovatele SOR ze dne 10. 5. 2021

112. Navrhovatel SOR k použitelnosti trolejbusů SOR NS 12 a SOR TNB 12 jako vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace uvádí, že detailní technické požadavky zadavatele na vzorek žádný z označených trolejbusů nespĺňuje, proto by žádný nemohl být použit jako předváděcí vozidlo. Dle navrhovatele SOR výše uvedené trolejbusy nespĺdají do zadavatelem požadované kategorie 18 m, protože mají délku pouze 12 m, navíc to nejsou kloubové trolejbusy, a tedy ani z tohoto důvodu by nespĺňovaly technické požadavky zadavatele. SOR NS 12 je pak dle navrhovatele SOR označení pro naftový městský autobus, který nebyl nikdy testován v Dopravním podniku Ostrava a nejedná se o trolejbus, tedy nemůže sloužit jako předváděcí vůz pro trolejbusy. Pokud zadavatel z monitoringu tisku nabyl dojem, že v Ostravě se nachází trolejbus navrhovatele SOR, pak tento dojem je nesprávný – jediný kontakt navrhovatele SOR v tom smyslu s Ostravou spočíval v tom, že Dopravní podnik Ostrava pro navrhovatele SOR zajišťoval za účelem homologace testování trolejbusu, který byl následně prodán Dopravnímu podniku Banská Bystrica. Jedná se o trolejbus SOR TNB 12, který byl Dopravním podnikem Praha testován v roce 2017–18. Jednalo se však o dlouhodobý zkušební provoz od října 2017 do června 2018. Tento trolejbus je aktuálně provozován Dopravním podnikem Banská Bystrica a je přestavěn na provoz v síti 750 V. Navíc garantované ujetí na trakční baterii zde bylo 10 km, nikoliv 12 km, jak pro vzorek požaduje zadavatel. V důsledku uvedeného je dle navrhovatele SOR zřejmé, že bez podstatné úpravy (tj. zpětné přestavby a změny baterií) by nemohl být provozován u zadavatele, přičemž předmětný trolejbus již není v majetku navrhovatele SOR.
113. Navíc navrhovatel SOR dodává, že jen tato přestavba by představovala dodatečný a zbytečný náklad v řádu 200 tis. Kč bez DPH, přičemž rovněž by bylo nezbytné připočítat náklad na dopravu a zpět, který by rovněž představoval cca 90 tis. Kč bez DPH. V neposlední řadě pak platí, že veškeré tyto úpravy by nebylo možné provést v časové dotaci 15 dnů, kterou zadavatel určil pro přistavení vzorku.

Další průběh společného správního řízení sp. zn. S0121/2021/VZ

114. Dne 12. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele SOLARIS CZECH, spol. s r.o. Dne 13. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o.
115. Dne 12. 5. 2021 Úřad vydal rozhodnutí č. j. ÚOHS-15842/2021/500/Alv z téhož dne, kterým nařídil zadavateli předběžné opatření spočívající v uložení zákazu uzavřít rámcovou dohodu v zadávacím řízení.
116. Usnesením č. j. ÚOHS-15959/2021/511/KZa ze dne 17. 5. 2021 Úřad přerušil správní řízení s cílem získat odborná stanoviska, a to do doby doručení poslední z vyžádaných stanovisek.
117. Dne 17. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o informace od dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s.
118. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-16711/2021/511/KZa ze dne 19. 5. 2021 vyžádal odborné stanovisko od Drážního úřadu k otázkám týkajícím se podmínek, průběhu a doby trvání

schvalovacího procesu potřebného k tomu, aby nový typ parciálního trolejbusu bylo možné použít k provozu v České republice, možnosti užití parciálního trolejbusu schváleného k provozu v některém státě Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo v třetích zemích ke zkušebnímu provozu v České republice a možnost užití parciálního trolejbusu schváleného k provozu v některém státě Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo v třetích zemích k provozu v České republice. Dne 31. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.

119. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-16885/2021/511/KZa ze dne 21. 5. 2021 vyžádal odborné stanovisko od Ministerstva dopravy k otázkám týkajícím se unifikace trolejbusů, resp. požadavků na jejich schválení a provoz, v rámci Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru a v třetích zemích, a průběhu a doby trvání povolenacího procesu přepravy nadměrného nákladu u silničního správního úřadu. Dne 2. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.
120. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-17172/2021/511/KZa ze dne 24. 5. 2021 vyžádal odborné stanovisko od dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o. k otázce možnosti přizpůsobení parciálního trolejbusu na napájecí síť 600 V nebo 750 V, náročnost a doba trvání takového postupu, a k otázce možnosti změny dojezdu parciálního trolejbusu na trakční baterii, náročnost a doba trvání takového postupu. Dne 27. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.
121. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-17173/2021/511/KZa ze dne 24. 5. 2021 vyžádal odborné stanovisko od dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. k otázce možnosti přizpůsobení parciálního trolejbusu na napájecí síť 600 V nebo 750 V, náročnost a doba trvání takového postupu, a k otázce možnosti změny dojezdu parciálního trolejbusu na trakční baterii, náročnost a doba trvání takového postupu. Dne 25. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.
122. Dne 2. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele Carrosserie HESS AG.
123. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-18529/2021/511/KZa ze dne 3. 6. 2021 vyžádal odborné stanovisko od Drážního úřadu týkající se doplňujících otázek k odbornému stanovisku ze dne 31. 5. 2021. Dne 14. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.
124. Dne 4. 6. 2021 Úřad umožnil navrhovateli SOR nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
125. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-18737/2021/511/KZa ze dne 7. 6. 2021 požádal dodavatele Carrosserie HESS AG o poskytnutí doplňujících informací. Úřad se dotázal, jaký minimální časový limit by potřeboval k výrobě trolejbusu dle specifických požadavků objednatele, který by splňoval všechny legislativní požadavky pro provoz v České republice. Dále se Úřad dotázal, proč uvedený dodavatel nepodal nabídku do zadávacího řízení, když ve svém vyjádření tvrdí, že má zájem se účastnit. Následně se Úřad dotázal, zda se dodavatel Carrosserie HESS AG účastní zadávacích řízení ve členských státech EU, EHP, příp. v dalších státech v Evropě. Dále Úřad zopakoval svůj dotaz z předchozí žádosti ohledně schopnosti dodavatele předložit vzorek trolejbusu splňující specifické požadavky zadavatele v místě určeném zadavatelem ve lhůtě 15 dnů od výzvy zadavatele. K přípisu Úřad obdržel odpověď

dne 9. 6. 2021, ve které dodavatel Carrosserie HESS AG uvádí, že došlo k nedorozumění, neboť se domníval, že se jedná o zadávací řízení v Praze, kterého se účastní, a nikoli v Ústí nad Labem, o kterém nemá žádné povědomí, z toho důvodu odpovědi, které poskytl dne 2. 6. 2021, nejsou platné.

126. V reakci na výše uvedené Úřad přípisem č. j. ÚOHS-19495/2021/511/KZa ze dne 10. 6. 2021 opětovně požádal dodavatele Carrosserie HESS AG o dříve vyžadované informace, přičemž uvedenému dodavateli podrobně vysvětlil, že Úřad není zadavatelem, nýbrž ústředním orgánem státní správy s pravomocemi v oblasti dohledu nad zadáváním veřejných zakázek, a na otázky, které mu Úřad pokládá, je způsobilý odpovědět kterýkoli dodavatel působící na trhu s trolejbusy, nikoli pouze ten, který se účastní předmětného zadávacího řízení.
127. Dne 7. 6. 2021 Úřad umožnil zadavateli nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
128. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-20212/2021/511/KZa ze dne 16. 6. 2021 vyžádal odborné stanovisko od Drážního úřadu týkající se doplňujících otázek k odbornému stanovisku ze dne 14. 6. 2021. Dne 22. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o odborné stanovisko.
129. Dne 21. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele Carrosserie HESS AG.
130. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-21044/2021/511/KZa ze dne 23. 6. 2021 oznámil účastníkům řízení pokračování správního řízení.
131. Dne 29. 6. 2021 Úřad umožnil zadavateli a navrhovateli SOR nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
132. Dne 1. 7. 2021 Úřad umožnil navrhovateli Cegelec nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
133. Usnesením č. j. ÚOHS-23670/2021/511/KZa ze dne 14. 7. 2021 Úřad stanovil účastníkům řízení lhůtu, v níž se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí.
134. Dne 19. 7. 2021 Úřad umožnil zadavateli nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
135. Dne 21. 7. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele Cegelec k podkladům pro rozhodnutí z téhož dne, ve kterém navrhovatel Cegelec shrnuje, že dle něj shromážděnými podklady, zejména odbornými stanovisky a vyjádřeními ostatních dodavatelů na relevantním trhu, byla potvrzena důvodnost námitek, které proti zadávacím podmínkám z důvodu jejich diskriminační povahy vznesl. Navrhovatel Cegelec dále upozorňuje na nízkou relevanci vyjádření dodavatele Solaris Bus & Coach, který, jak nepřímo vyplynulo z jeho sdělení k dotazům vzneseným ze strany Úřadu, se zadávacího řízení účastní jako poddodavatel společnosti ŠKODA ELECTRIC a.s. a má tak zájem na výsledku tohoto správního řízení. Dále navrhovatel Cegelec upozorňuje na skutečnost, že dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. (který se stal součástí skupiny Škoda Transportation) dotazy Úřadu odmítl zodpovědět, což jen svědčí o tom, že svými potenciálními odpověďmi nechtěl zhoršit pozici společnosti ŠKODA ELECTRIC a.s.
136. Dne 21. 7. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele SOR k podkladům pro rozhodnutí z téhož dne.

137. Dne 22. 7. 2021 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k podkladům pro rozhodnutí z téhož dne.

Vyjádření navrhovatele SOR k podkladům pro rozhodnutí ze dne 21. 7. 2021

138. Navrhovatel SOR ve svém vyjádření shrnuje hlavní argumenty týkající se v jeho návrhu specifikovaných zadávacích podmínek, které dle navrhovatele SOR sice odpovídají předmětu plnění, a tedy jsou v tomto smyslu odůvodnitelné, ale i přesto jsou tyto požadavky nezákonné, neboť neodpovídají aktuálním podmínkám na trhu. Ve vztahu k namítaných zadávacím podmínkám navrhovatel SOR ve vyjádření opakovaně apeluje na Úřad, aby posuzoval zadávací podmínky komplexně, nikoli jednotlivě.
139. K argumentu zadavatele, že v uplynulých letech byl na evropském trhu dostatek obchodních příležitostí pro dodavatele trolejbusů a jejich komponent, kteří se účastní dodávek jako poddodavatelé pro ŠKODA ELECTRIC a.s., navrhovatel SOR uvádí, že pokud by zadávací podmínky byly nastaveny přiměřeně a nediskriminačně, dodavatelé by se mohli o veřejné zakázky ucházet samostatně a nikoli v rámci poddodavatelského řetězce. Současně navrhovatel SOR uvádí, že ani takto poskytnuté plnění by nebylo pro zadavatele dostatečné, jelikož požaduje zkušenost s kompletní dodávkou trolejbusů.
140. Navrhovatel SOR se dále obecně vymezuje proti přístupu zadavatele, který odmítá veškerá navrhovatelem uvedená judikatorní rozhodnutí tím, že tato neodpovídají současnému skutkovému stavu a pojednávají o jiné věci. Navrhovatel SOR k uvedenému dodává, že jím odkazovaná rozhodnutí je nepochybně možné aplikovat analogicky s tím, že skutkový stav pro vydání předmětných rozhodnutí nikdy nebude 100% korelovat s nyní projednávanou věcí, což však nevylučuje jejich aplikovatelnost.
141. Dále ve svém vyjádření navrhovatel SOR zdůrazňuje, že i přesto, že má navrhovatel SOR pouze dílčí zkušenost, tato je podstatná a srovnatelná s dodávkou kompletního vozidla a dostatečně prokazující, že navrhovatel je schopen požadované plnění dodat.
142. K tvrzení zadavatele, že není povinen přijmout jako záruku řádného plnění případnou zkušenost dodavatele pouze s částí plnění, navrhovatel SOR uvádí, že zadavatel generálně není povinen, avšak v tomto konkrétním případě to je namístě. Ostatně u referencí dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. je míra jeho podílu na plnění stejná nebo i menší než např. podíl navrhovatele SOR, pokud se na těchto referencích podílel v pozici poddodavatele jako dodavatel karosérie. Skutečnost, že formálně byla generálním dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. tak dle navrhovatele SOR nevyovídá o reálné vyšší zkušenosti oproti navrhovateli SOR, který se na stejné zakázce rovněž podílel, avšak v důsledku obchodního nastavení pouze jako poddodavatel.
143. Dále navrhovatel SOR konstatuje, že souhlasí s tvrzením dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. uvedeným v odpovědi na žádost o informace ze dne 13. 5. 2021, týkajícím se nastavení technické kvalifikace.
144. Co se týče vymezení relevantních dodavatelů na trhu, navrhovatel SOR odkazuje rovněž na odpovědi dodavatele Carrosserie HESS AG, ze kterých je dle navrhovatele SOR jednoznačně patrné, že se svou účastí v tomto zadávacím řízení vůbec nepočítá, neměl o něm žádné povědomí. Jakkoli navrhovatel SOR nemá vědomost o jeho konkrétních plánech, tento dodavatel registruje poptávku v rámci hlavního města Prahy, což by pro něj jistě byla žádaná reference jakožto o významného evropského města, nicméně dle názoru navrhovatele SOR

je zřejmé, že do menších českých měst typu zadavatele se tento dodavatel nechystá. Nadále je tedy pravdivé tvrzení navrhovatele SOR, že se nejedná o dodavatele, který by běžně usiloval o veřejné zakázky v ČR, hodlal se v ČR etablovat, a tedy nadále se nejedná o dodavatele, který by byl jakkoli relevantní pro posuzování podmínek na trhu v ČR.

145. Ve vztahu k možnosti změny dojezdu a k napájecí soustavě u vzorku předmětu plnění navrhovatel SOR upozorňuje na vyjádření dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o. ze dne 27. 5. 2021 jakožto jednoho z aktuálních spolupracovníků dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s., který takové dodatečné náklady prakticky bagatelizuje tvrzením, že se jedná o jednoduchý softwarový zásah. Navrhovatel SOR k tomu konstatuje, že o softwarový zásah se jedná v případě výrobků dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s., produkty navrhovatele SOR jsou konstruovány odlišně. V této souvislosti pak musí navrhovatel SOR zdůraznit, že se v žádném případě nejedná o jakýkoli doklad případné vyšší kvality produktů dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s., protože způsob úpravy mezi 600 V a 750 V je z pohledu uživatelů zcela bezpředmětný – trolejbus se dodá do konkrétního města v konkrétním napětí a v tomto napětí bude zákazníkem provozován, bez nutnosti změn napětí.
146. Ve vztahu k vzorku předmětu plnění dále navrhovatel SOR uvádí, že nenamítal převoz vozidla jako nadměrného nákladu, pouze namítá, že samotná přeprava je náročná a představuje zbytečný dodatečný náklad (a tedy znevýhodnění navrhovatele SOR). Dále pak navrhovatel SOR podotýká, že jím dodané vozidlo je v majetku jeho zákazníka, který jednak vůbec nemusí toto vozidlo zapůjčit, případně vůbec nemusí dát souhlas k jeho přestavbě „tam a zpátky“, za zabudování dodatečných baterií a podobně.
147. K dodací lhůtě navrhovatel SOR dále zdůrazňuje, že předmět plnění veřejné zakázky musí být podroben homologaci, přičemž tento proces je velice zdouhavý a jeho reálnou délku není schopen dodavatel jednoduše ovlivnit. Pokud v této souvislosti Drážní úřad uvádí, že ke schválení dochází do 30 dnů, navrhovatel SOR konstatuje, že toto není vyloučeno, avšak obvykle se jedná o lhůty delší.

Vyjádření zadavatele k podkladům pro rozhodnutí ze dne 22. 7. 2021

148. Zadavatel se ve svém vyjádření nejprve vyjadřuje k tvrzením navrhovatelů. K argumentům navrhovatele Cegelec ohledně nemožnosti použít trolejbus Ekova Electron 12T jako vzorek předmětu plnění zadavatel uvádí, že bodě 7.2 zadávací dokumentace jednoznačně uvedl, že na vzorcích bude zkoušet jen vybrané parametry z technické specifikace. Z bodu 7.2 zadávací dokumentace je dle zadavatele zjevné, že zadavatel bude při zkoušce vzorku ověřovat pouze maximální délku vozidla, jak v tomto bodě zadávací dokumentace specifikoval, a nikoliv kategorii vozidla dle bodu 3.1 technické specifikace.
149. Dále dle zadavatele navrhovatel Cegelec nepředložil v řízení jediný důkaz nebo konkrétní informaci, která by nasvědčovala tomu, že je vůbec potenciálním dodavatelem předmětu plnění. Pokud jde o dřívější spolupráci navrhovatele s dodavatelem EKOVA, ten pro Úřad uvedl, že výrobek poptávaný zadavatelem nikdy nevyvíjel a ani vyvíjet nehodlá. Zadavatel tak nadále navrhovatele Cegelec nepovažuje za dodavatele, který by byl potenciálně schopen veřejnou zakázku plnit.
150. K argumentům navrhovatele SOR ohledně nemožnosti použít trolejbus SOR TNB 12 jako vzorek zadavatele uvádí, že v bodě 7.2 zadávací dokumentace výslovně a jednoznačně uvedl,

že na vzorcích bude zkoušet jen vybrané parametry z technické specifikace, nikoliv veškeré tyto parametry. Kategorie vozidla ani kloubovost nepatří mezi vybrané parametry, které jsou v bodě 7.2 zadávací dokumentace uvedeny.

151. Dále zadavatel opakovaně uvádí, že na trhu jsou dodavatelé, kteří splňují kvalifikační požadavky, a že tito dodavatelé by byli schopni trolejbusy dodat v zadavatelem požadované lhůtě a dále, že dodavatelé běžně disponují vozidlem pro předváděcí či zkušební účely a jeho případné úpravy pro účely zkoušky vzorku by byly realizovatelné v krátkém čase a s minimálními náklady. Nelze klást k tíži zadavatele, že výrobky některých dodavatelů, jmenovitě navrhovatele SOR, neodpovídají jeho poptávce do takové míry, že – jak tento navrhovatel tvrdí – by musel u svých výrobců provádět úpravy rozsáhlé.
152. K podkladům rozhodnutí zadavatel konstatuje, že obsah spisu svědčí o správném a zákonném nastavení podmínek zadávacího řízení. K vyjádření dodavatelů SOLARIS CZECH spol. s r.o., TRAM FOR ENVI s.r.o. a Carrosserie HESS AG konstatuje, že obsah těchto vyjádření vyvrací námitky obou navrhovatelů. Dle zadavatele dodavatelé SOLARIS a HESS, které zadavatel pokládá za zkušené dodavatele trolejbusů, potvrdili, že by splnili kritéria technické a ekonomické kvalifikace. Oba tito dodavatelé trolejbusů zároveň dle zadavatele potvrdili běžnou praxi předvedení vzorku, kdy jako vzorek je využíváno obdobné vozidlo dřívějšího zákazníka splňující požadavky na vzorek, od něhož si dodavatel vozidlo pro tyto účely vypůjčí (pronajme).
153. Dále zadavatel poukazuje na stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 2. 6. 2021, které potvrzuje, že povolení přepravy nadměrných a nadrozměrných nákladů se vydává ve lhůtách dle správního řádu, tj. bezodkladně a nejpozději do 30 dnů podle § 71 odst. 1 a 3 správního řádu. Jsou ovšem vydávána i povolení pro opakovanou přepravu, kde není stanovena maximální délka časového období. Dle zadavatele je tak potvrzeno, že dodavatelé pro přepravu vzorku mohou využít některého z držitelů trvalých povolení, anebo si požádat o vlastní povolení, které jim bude vydáno bezodkladně. Oba dodavatelé SOLARIS a HESS dále ve svých vyjádřeních uvedli dodací lhůty odpovídající rozpětí požadovanému zadavatelem, které činí 300 až 400 dní. Dodavatel SOLARIS konkrétně uvedl dobu dodání 44 týdnů, což odpovídá 308 dnům, a dodavatel HESS 12 měsíců (bez procesu homologace), což odpovídá 365 dnům.
154. Dodavatel SOLARIS dle zadavatele ve svém doplňujícím odborném stanovisku potvrdil, že případné dílčí přizpůsobení trolejbusu pro účely zkoušky vzorku je možné a je v obou konkrétně namítaných případech (delší dojezd na trakční baterii, jiná napájecí soustava) otázkou jednoduchého technického zásahu v řádu jednotek minut, prakticky bez finančních nákladů.
155. Dodavatel HESS dle zadavatele uvedl, že se zadávacích řízení v Evropě i v České republice účastní, nicméně zdejší zadávací řízení zřejmě přehlédl. Podle (opravného) vyjádření dodavatele HESS jeho trolejbusy nesplňují požadavek na akceleraci vozidla z rychlosti 0 km/h na 40 km/h do 10 s na rovině při přímém směru pohybu a požadavek na výšku nástupové hrany bez aktivované funkce kneelingu max. 340 mm, jinak veškeré požadavky zadavatele splňují. Zadavatel je přesvědčen, že vyjádření dodavatelů trolejbusů plně dokládají, že zadávací podmínky byly stanoveny přiměřeně a žádného potenciálního dodavatele nedůvodně nediskriminovaly. K tomu zadavatel dodává, že požadavek na akceleraci vozidla a

výšku nástupové hrany, které jsou problematické pro dodavatele HESS, se neobjevil v žádné z námitek ani v návrzích. Oba tyto požadavky jsou přitom odůvodněny potřebami zadavatele. U požadavku na zrychlení má zadavatel zájem na dostatečné dynamice jízdy a výkonu vozidel v kopcovitém terénu Ústí nad Labem, stejně jako na rychlých odjezdech trolejbusů od zastávek, aby mohla být jediná zastávka obsloužena více spoji v krátkém časovém úseku při dopravní špičce a nedocházelo ke zpoždění oproti jízdnímu řádu. U požadavku na výšku nástupové hrany má zadavatel zájem na komfortu nastupování cestujících.

156. Dále se zadavatel vyjadřuje k postavení dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. Zadavatel dle svých slov nepřehlédl, že dodavatel TRAM FOR ENVI se k zadávacím podmínkám naopak vyjádřil ostře kriticky. Podle zadavatele je však vyjádření tohoto dodavatele motivováno spíše tím, že není z objektivních důvodů schopen dodat kvalitní předmět plnění. Není naopak motivováno nedůvodnou diskriminací ze strany zadavatele. Tento dodavatel předně uvedl, že on ani jeho ukrajinský obchodní partner označený jako DCEŘINÝ PODNIK „AVTOSKLADALNYJ ZÁVOD Č. 1“ VEŘEJNÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI „AVTOMOBILNA KOMPANIJA BOHDAN MOTORS“ nesplňují ekonomickou kvalifikaci. Ovšem přinejmenším další 3 dodavatelé trolejbusů (dodavatel ŠKODA ELECTRIC, SOLARIS a HESS) ekonomickou kvalifikaci nastavenou zadavatelem splňují, zatímco obchodní partner TRAM FOR ENVI náleží do ukrajinské skupiny „Bogdan Motors“, jejíž finanční situace je přinejmenším nejasná. Konkrétně k tomu zadavatel uvádí, že soukromá akciová společnost "AVTOMOBILNA KOMPANIYA "BOHDAN MOTORS", je od 6. 7. 2021 v úpadku a vstoupila do likvidace. Dle zadavatele ekonomickou kvalifikaci tak nelze pokládat za bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže, která neodůvodněně TRAM FOR ENVI vyloučila z okruhu možných dodavatelů. Její význam, tedy ověřit ekonomickou kondici dodavatele a uchránit zadavatele případných negativních důsledků ekonomického selhání dodavatele, je na příkladu Bogdan Motors zcela zjevný. Pokud jde o odpověď dodavatele TRAM FOR ENVI na žádost Úřadu o odborné stanovisko, má zadavatel za to, že i ona je poplatná spíše obecnému negativnímu postoji tohoto dodavatele k zadavateli a posuzovanému zadávacímu řízení. Jako taková je odpověď nehodnověrná. K tomu zadavatel dodává, že i dodavatel TRAM FOR ENVI přes celkové vyznění svého stanoviska nevyklučuje ani úpravu dříve vyrobeného trolejbusu na delší dojezd na trakční baterii, ani přizpůsobení na jinou napájecí soustavu.
157. Co se týče Úřadem shromážděných oznámení o výsledcích zadávacích řízení na parciální trolejbusy s uzavřenou smlouvou v České republice, zadavatel opětovně uvádí, že mu nepřísluší hodnotit výsledky jiných zadávacích řízení jiných zadavatelů a postavení dodavatelů na trhu. Zadavatel nastavil zadávací podmínky přezkoumávané zakázky podle svých odůvodněných potřeb způsobem, který umožňuje hospodářskou soutěž, a jak ze spisu plyne, dodavatelé trolejbusů se mohli do této hospodářské soutěže zapojit.
158. Zadavatel dále shrnuje skutečnosti vyplývající z odborných stanovisek Drážního úřadu. Ze stanovisek Drážního úřadu ze dne 14. 6. 2021 a 22. 6. 2021 dle zadavatele vyplývá, že dodací lhůta trolejbusů akceptovaná zadavatelem v rozpětí 300 až 400 dní by byla plně dostačující pro získání schválení typu i u takového dodavatele, který by teprve pro účely předložení vzorku zahajoval zkušební provoz. Takto stanovená dodací lhůta totiž odpovídá 10 až 12 měsícům a Drážní úřad ve svých stanoviscích konstatuje, že zkušební provoz zpravidla trvá 6 měsíců, typové zkoušky, jejichž povaha nevyžaduje zkušební provoz, 2 měsíce (z toho 1 měsíc pro samotné zkoušky a 1 měsíc pro vyhodnocení) a rozhodnutí, potažmo průkazy

způsobilosti, jsou vydávány ve 30denních lhůtách. Nelze tedy než konstatovat, že dodavatel, který vyrobil alespoň jedno vozidlo přibližující se požadavkům zadavatele natolik, aby mohlo být zadavatelem před koupí vyzkoušeno, by měl dostatek času projít celým schvalovacím řízením před Drážním úřadem ve stanovené dodací lhůtě.

159. Na závěr zadavatel navrhuje, aby byly podklady rozhodnutí doplněny o přílohy tohoto vyjádření, jimiž jsou články z médií a vyrozumění o úpadku a zahájení likvidace dlužníka z internetových stránek ukrajinského soudu. Tyto podklady rozhodnutí potvrzují, že dodavatele TRAM FOR ENVI, který dle svého vlastního vyjádření spolupracuje pro účely dodávek trolejbusů právě s ukrajinskou Bohdan Group, nelze považovat za relevantního dodavatele v posuzované věci, když jeho uvedený klíčový obchodní partner se potýká s ekonomickými potížemi. Podle zadavatele je tato skutečnost důvodem, aby Úřad při rozhodování o návrzích k vyjádřením tohoto dodavatele vůbec nepřihlížel, neboť nejde o soutěžitele, který by působil na relevantním trhu.

Další průběh společného správního řízení

160. Usnesením č. j. ÚOHS-25100/2021/511/LHI ze dne 26. 7. 2021 Úřad stanovil účastníkům řízení novou lhůtu, v níž se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí.
161. Dne 28. 7. 2021 Úřad umožnil zadavateli nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
162. Dne 2. 8. 2021 Úřad umožnil navrhovateli SOR nahlédnout do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0121/2021/VZ.
163. Usnesením č. j. ÚOHS-26211/2021/511/KZa ze dne 3. 8. 2021 Úřad s ohledem na žádost navrhovatele SOR o prodloužení lhůty k vyjádření k podkladům pro rozhodnutí stanovil účastníkům řízení novou lhůtu, v níž se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí.
164. Dne 9. 8. 2021 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k podkladům pro rozhodnutí, ve kterém zadavatel opakovaně uvádí totožné skutečnosti, jako již uvedl ve svých předchozích vyjádřeních. Zadavatel především zdůrazňuje, že dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. zjevně není jediným dodavatelem schopným splnit požadavky zadavatele, neboť dodavatelů schopných tyto požadavky splnit se na relevantním trhu pohybuje několik (k tomu zadavatel uvádí, že dodavatele SOLARIS CZECH spol., s. r.o., Carrosserie HESS AG, Van Hool a i navrhovatele SOR lze považovat za dodavatele, kteří jsou na trhu s trolejbusy etablovaní). Dále zadavatel konstatuje, že skutečnost, že trh je vzhledem ke své specifičnosti poměrně úzký a že to, aby se na něm jiní dodavatelé rovněž výrazně prosadili, vyžaduje čas, náklady a strategická obchodní rozhodnutí na straně těchto dalších dodavatelů, není projevem deformace trhu v důsledku zadávacích podmínek, nýbrž jde o vlastnost tohoto segmentu trhu, která je určena požadovaným předmětem plnění. Z doplněných pokladů rozhodnutí má zadavatel dle svého tvrzení za prokázané, že trolejbusy jsou delší dobu dodávaným výrobkem a že na trhu existuje několik jejich dodavatelů, z nichž někteří spolupracují nebo si poskytují vzájemně poddodávky. V tomto kontextu zadavatel podotýká, že nepokládá za potřebné spekulovat, zda dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. má jakýkoliv zájem na výsledku zadávacího řízení, a dále že zadavatel pokládá za věrohodné vyjádření dodavatele SOLARIS CZECH spol., s. r.o. Dále dle zadavatele doplněné podklady rozhodnutí ohledně trolejbusu SOR TNB 12 svědčí o spolupráci obou navrhovatelů, přičemž zadavatel by dle svého tvrzení pokládal za

přínosnější, kdyby se navrhovatelé pokusili koordinovat své snahy při podání kvalifikované nabídky než při neodůvodněném napadání postupu zadavatele.

165. Dne 9. 8. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele SOR k podkladům pro rozhodnutí z téhož dne, ve kterém se tento navrhovatel vyjadřuje k vyjádření zadavatele k podkladům pro rozhodnutí ze dne 22. 7. 2021. Navrhovatel SOR k tomu především zdůrazňuje, že dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. je dle něj relevantní soutěžitel trhu a zpochybňování jeho odbornosti vyznívá dle navrhovatele SOR spíše jako argumentace jeho konkurenta směřující ke zpochybnění relevantnosti prvního úspěchu dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. v boji proti nezákonným zadávacím podmínkám formulovaným ve prospěch dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. Dále navrhovatel SOR zdůrazňuje, že argumentovat kvalifikací dodavatele Carrosserie HESS AG je dle něj irrelevantní, neboť tento dodavatel se standardně obdobných veřejných zakázek na území České republiky neúčastní. Následně navrhovatel SOR opětovně konstatuje, že odmítá argumentaci zadavatele, že navrhovatel SOR mohl použít pro účely prezentace vzorku trolejbus, který nesplňuje požadavek na kloubovost a není v kategorii 18m, neboť takový trolejbus není dle navrhovatele SOR předmětem plnění, který zadavatel v zadávacím řízení poptává. Dále navrhovatel SOR k podkladům pro rozhodnutí doplňuje, že co se týče jeho dvou prototypů parciálních trolejbusů, v současnosti jedná se o tři trolejbusy provozované v Banské Bystrici, přičemž jinými parciálními trolejbusy, které by mohly být využity jako vzorek, navrhovatel SOR dle svého tvrzení nedisponuje.

VII. ZÁVĚRY ÚŘADU

166. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména relevantních částí obdržené dokumentace o zadávacím řízení a vyjádření účastníků řízení, a na základě vlastního zjištění, konstatuje, že zadavatel stanovil zadávací podmínky zadávacího řízení na uzavření rámcové dohody v rozporu s § 36 odst. 1 zákona a se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona, když v rámci podmínek účasti stanovil podmínky kvalifikace, ve kterých současně požadoval splnění kritéria ekonomické kvalifikace dle § 78 odst. 1 zákona spočívajícího v požadavku na minimální výši ročního obrátu za poslední tři roky před zahájením zadávacího řízení v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.3. zadávací dokumentace a kritéria technické kvalifikace dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona spočívajícího v požadavku na předložení seznamu významných dodávek v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace, přičemž při stanovení výše uvedených kritérií kvalifikace nereflekoval specifika předmětu plnění rámcové dohody a nezohlednil aktuální podmínky na relevantním trhu, čímž vytvořil bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Dále Úřad konstatuje, že zadavatel stanovil zadávací podmínky při uzavírání rámcové dohody v rozporu s § 36 odst. 1 zákona a se zásadou přiměřenosti zakotvenou v § 6 odst. 1 zákona, když v zadávacím řízení stanovil v bodě 7.2. zadávací dokumentace jako podmínku pro uzavření rámcové dohody dle § 104 písm. a) a b) zákona předložení dokladu a vzorku vztahujících se k předmětu plnění rámcové dohody a úspěšný výsledek zkoušek vzorků způsobem, který vzhledem ke specifikům poptávaného předmětu plnění rámcové dohody činí tento požadavek zadavatele nepřiměřeným a zároveň vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.

K aktivní legitimaci navrhovatele Cegelec

167. Nejprve Úřad považuje za nezbytné vypořádat se s argumentem zadavatele uvedeným ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec, resp. v rozhodnutí o námitkách, a sice že dle zadavatele návrhu navrhovatele Cegelec předcházelo podání námitek, které ve smyslu § 245 odst. 1 zákona odmítl jako podané neoprávněnou osobou. Neoprávněnost navrhovatele Cegelec k podání námitek zadavatel dle svého tvrzení dovedl z informací uvedených v námitkách. Z námitek dle zadavatele vyplývá, že navrhovatel Cegelec není schopen vyrobit trolejbus dle požadavků zadavatele a získat příslušná povolení nezbytná pro uvedení trolejbusu do provozu na území České republiky v časovém rámci zahájeného zadávacího řízení, a že na trh EU, EHP anebo Švýcarska nedodal trolejbusy obdobné poptávce zadavatele alespoň v počtu 10 ks a že nemá trolejbus odpovídající požadavkům zadavatele stanoveným pro vzorek. Zadavatel uvádí, že nepřehlédl navrhovatelem Cegelec tvrzený potenciál stát se účastníkem zadávacího řízení, a to zejména ve spolupráci s jinými dodavateli.
168. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí, že zadavatel výše uvedené skutečnosti vyvozuje z čl. II bod 8. námitek, v němž navrhovatel Cegelec poukázal mj. na to, že v důsledku nastavení zadávacích podmínek dochází k situaci, kdy každý dodavatel, jenž v okamžiku zahájení zadávacího řízení nedisponuje trolejbusem přesně vyhovujícím požadavkům zadavatele, nemá z objektivních důvodů možnost získat v rámci napadaného hodnotícího kritéria plný počet bodů. Toto konstatování však dle navrhovatele Cegelec žádným způsobem nepodporuje závěr zadavatele ve vztahu k aktivní legitimaci navrhovatele. Navrhovatel Cegelec k tomu dále uvádí, že je dodavatelem, který je schopen a připraven poskytnout plnění veřejné zakázky. Navrhovatel Cegelec je dle svého tvrzení subjektem, který se od roku 2002 v rámci relevantního trhu aktivně podílí na výrobě a dodávce trolejbusových vozidel či jejich komponent, v minulosti se tedy opakovaně podílel na dodávce plnění, které tvoří předmět veřejné zakázky. Z uvedeného je dle navrhovatele Cegelec zřejmé, že je dodavatelem plnění tvořícího předmět veřejné zakázky a v důsledku postupu zadavatele mu hrozí újma popsaná v námitkách.
169. Úřad k tomu Úřad uvádí, že podle § 241 odst. 1 zákona může námitky podat dodavatel, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky hrozí nebo vznikla újma. Z ustanovení § 249 zákona pak vyplývá, že řízení o přezkoumání úkonů zadavatele zahajuje na písemný návrh stěžovatele nebo z moci úřední. Ve světle shora citovaných zákonných ustanovení zákona je aktivní legitimace konkrétní osoby k podání návrhu tedy dána za kumulativního splnění dvou předpokladů: jedná se o dodavatele ve smyslu § 5 zákona, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky hrozí nebo vznikla újma.
170. Co se týká specifikace újmy, resp. povinnosti prokázat vznik újmy, Úřad uvádí, že touto problematikou se podrobně zabývalo mj. rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. R158/2009/VZ-10447/2010/310/ASc ze dne 15. 7. 2010, v němž předseda Úřadu konstatoval, že „(...) v zásadě postačí, aby byla újma prokázána aspoň v tom smyslu, že uchazeč ztratil minimálně teoretickou možnost veřejnou zakázku získat“. Úřad dodává, že ačkoliv se uvedený závěr vztahuje k již neplatnému zákonu č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, je aplikovatelný i v případě zákona, neboť princip prokazování újmy zůstal zachován, resp. na prokázání újmy dodavatele neklade zákonodárce žádné další (speciální) požadavky.

171. Z toho důvodu se Úřad dále zabýval tím, zda námitky (potažmo návrh) podané navrhovatelem Cegelec byly podány oprávněnou osobou dle § 241 zákona.
172. Z informací uvedených na internetové stránce navrhovatele Cegelec dostupné z <https://www.cegelec.cz/> vyplývá, že navrhovatel Cegelec je výrobcem elektrických zařízení pro prostředky hromadné dopravy a pro napájecí systémy MHD, přičemž z internetových stránek dále vyplývá, že navrhovatel Cegelec se zabývá vývojem výzbrojí pro klasické trolejbusy a trolejbusy s bateriovým pohonem, které mohou část trasy absolvovat i mimo trolejové vedení, dále zajišťuje jak dodávky samostatných výzbrojí, tak ve spolupráci s partnery i celých vozidel, podobně jako u kolejových vozidel realizuje také u trolejbusů projekty elektrických částí, supervizi elektromontáže vozidel a oživení a uvedení trolejbusů do provozu, dále nabízí komplexní návrhy systémů trolejbusové dopravy na klíč, včetně výpočtů optimální velikosti trakčních baterií pro konkrétní podmínky daného systému. Navrhovatel Cegelec tedy evidentně působí na relevantním trhu. Samotná skutečnost, že navrhovatel Cegelec zajišťuje dodávky celých trolejbusů pouze ve spolupráci se svými partnery, neznamená, že navrhovatel Cegelec není schopen realizovat dodávku až 33 ks parciálních trolejbusů, jak požaduje zadavatel. Ostatně ani sám zadavatel nevyvrací možnost, že by byl navrhovatel Cegelec schopný realizovat předmět plnění rámcové dohody ve spolupráci s dalším dodavatelem, když ve vyjádření k návrhu uvádí, že nepřehlédl navrhovatelem Cegelec tvrzený potenciál stát se účastníkem zadávacího řízení, a to zejména ve spolupráci s jinými dodavateli.
173. K argumentu zadavatele obsaženému ve vyjádření k podkladům rozhodnutí, dle kterého navrhovatel Cegelec nepředložil v řízení jediný důkaz nebo konkrétní informaci, která by nasvědčovala tomu, že je vůbec potenciálním dodavatelem předmětu plnění, a pokud jde o dřívější spolupráci navrhovatele s dodavatelem EKOVA ELECTRIC a.s., ten uvedl, že výrobek poptávaný zadavatelem nikdy nevyvíjel a ani vyvíjet nehodlá, Úřad konstatuje, že navrhovatel Cegelec na svých internetových stránkách nespécifikuje svoje partnery, se kterými trolejbusy momentálně dodává nebo hodlá v budoucnu dodávat. Skutečnost, že navrhovatel Cegelec v minulosti spolupracoval s některým dodavatelem při výrobě parciálního trolejbusu, ještě neznamená, že by měl v úmyslu s tímto dodavatelem spolupracovat i při plnění předmětné rámcové dohody.
174. Obecně není v šetřeném případě ani vyloučeno, aby případná realizace veřejné zakázky byla plněna prostřednictvím přepraveckého obchodního modelu, a tedy případný dodavatel by ani nemusel být výrobcem nabízených trolejbusů. Přílohou zadávací dokumentace č. 2 a č. 4 je rovněž verze čestného prohlášení o prokázání základní způsobilosti a krycího listu nabídky v případě podání nabídky fyzickou osobou. Úřadu tak v kontextu tvrzení zadavatele není zřejmé, jak by zadavatel posuzoval aktivní legitimaci v případě podání návrhu takovou fyzickou osobou, která by trolejbusy (ani jejich část) nevyráběla, ale pouze zajišťovala dodávky, což obdobně může platit i pro právnickou osobu.
175. Dále Úřad podotýká, že pokud stěžovatel podá námitky směřující proti zadávacím podmínkám, z jejichž obsahu vyplývá, že stěžovatel nesplňuje napadané zadávací podmínky s ohledem na jejich namítanou nezákonnost, a právě z toho důvodu námitky podal, nelze z obsahu námitek automaticky vyvozovat, že byly podány neoprávněnou osobou. Takový výklad by pak dle Úřadu popíral účel institutu námitek, jímž je primární ochrana dodavatelů před nezákonným postupem zadavatele, a tedy i před stanovením zadávacích podmínek

v rozporu se zákonem. Skutečnost, že navrhovatel Cegelec dle svého tvrzení nesplňuje namítané zadávací podmínky, obecně nemusí vypovídat o schopnosti dodavatele účastnit se zadávacího řízení.

176. Navrhovatel Cegelec v podaných námitkách a návrhu shodně uvedl, že újma, která mu v důsledku porušení zákona zadavatelem vznikla nebo hrozí, je újma spočívající v nemožnosti podílet se na plnění veřejné zakázky, nesoucí s sebou ztrátu v podobě ušlého zisku vyplývající z nemožnosti realizovat ziskový obchodní případ a současně z nemožnosti čerpat ostatní pozitivní důsledky plnění předmětu veřejné zakázky. Dle Úřadu tak navrhovatel Cegelec újmu zjevně specifikoval a popsal a bezesporu se v případě navrhovatele Cegelec jedná o subjekt působící na relevantním trhu, jak bylo Úřadem popsáno výše.
177. V návaznosti na výše uvedené skutečnosti Úřad uzavírá, že navrhovatel Cegelec je aktivně legitimován k podání návrhu. Dle Úřadu tak nejsou dány zákonem předvídané důvody pro zamítnutí návrhu dle § 265 písm. b) zákona.

K namítané nezákonnosti rozhodnutí o námitkách navrhovatele Cegelec

178. Navrhovatel Cegelec v návrhu namítá mj. nezákonnost rozhodnutí o námitkách. Konkrétně navrhovatel Cegelec uvádí, že zadavatel se s částí námitek směřující proti nastavení technické kvalifikace co do požadavku na dojezd trolejbusu bez napájení, počet dodaných vozidel a omezení států, ve kterých byla vozidla schválena, vypořádal zcela obecným způsobem a nijak se nevyjádřil ke konkrétní argumentaci navrhovatele Cegelec, což lze dle navrhovatele Cegelec považovat za porušení povinnosti stanovené v § 245 odst. 1 zákona. Navrhovatel Cegelec k tomu dodává, že jakkoli lze dle poslední rozhodovací praxe Úřadu dovodit přípustnost nevypořádání některých dílčích tvrzení v případě, kdy jsou tato z povahy věci a materiálně v rámci rozhodnutí o námitkách zadavatelem vypořádána, o takovou situaci se v tomto případě nejedná.
179. Navrhovatel Cegelec v části námitek směřující proti nastavení technické kvalifikace namítal, že považuje za problematický již samotný počet dodaných vozidel požadovaný zadavatelem v krátké době posledních 3 let, vzhledem k tomu, že předmětem veřejné zakázky je dodávka jediného typu vozidla, považuje stěžovatel zadavatelem požadovaný počet vozidel za nepřiměřený. Zadavatel k tomu v rozhodnutí o námitkách uvedl, že jeho požadavek je zcela přiměřený předmětu rámcové dohody, jímž je dodávka až 33 ks trolejbusů, požadavek na méně než třetiny trolejbusů z tohoto počtu tak nelze dle zadavatele pokládat za nepřiměřený. Stejně tak při zohlednění doby trvání rámcové dohody (8 let) je počet 10 trolejbusů za 3 roky přiměřený.
180. Dále navrhovatel Cegelec v části námitek směřující proti nastavení technické kvalifikace namítal, že považuje za nepřiměřený požadavek na trolejbus s nezávislým pohonem umožňujícím jízdu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení. K tomu uvedl, že dojezd trolejbusu bez napájení z trolejového vedení přitom záleží čistě na požadavcích konkrétního zadavatele a pro kteréhokoli dodavatele není problém nabídnout vozidlo s dojezdem bez napájení v rozmezí 1 – 100 km, neboť dojezd vozidla je dán pouze kapacitou použitého bateriového řešení. Zadavatel k tomu v rozhodnutí o námitkách uvedl, že účelem stanovení tohoto požadavku je ověření, že dodavatel má dostatečné zkušenosti s plněním, které zadavatel poptává. Vzhledem k tomu, že zadavatel poptává trolejbusy s minimálním dojezdem alespoň 12 km na trakční baterii, je dle něj odůvodněné a přiměřené, aby i

významné dodávky, jimiž se bude dodavatel prokazovat, zahrnovaly zkušenosti s dodáním trolejbusů právě takové, resp. případně vyšší, dojezdové vzdálenosti na trakční baterii. Jestliže i podle stěžovatele není problém nabídnout vozidlo s dojezdem bez napájení v rozmezí 1 až 100 km, nepředpokládá zadavatel, že by zkušení dodavatelé běžně nerealizovali dodávky trolejbusů s dojezdem bez napájení alespoň 12 km.

181. Následně navrhovatel Cegelec v části námitek směřující proti nastavení technické kvalifikace namítal, že za nedůvodné je třeba považovat i omezení významných dodávek na trolejbusy schválené k provozu pouze ve státech EU, EHP nebo Švýcarské konfederace. Ve vztahu k předmětu plnění dle navrhovatele Cegelec platí, že podmínky pro schválení provozu trolejbusů se i v rámci okruhu zadavatelem vymezených států natolik významně liší (tj. neexistuje unifikovaná soustava norem jednotně aplikovaná členskými státy), že dodání trolejbusu do některého z těchto a do třetích států již nepředstavuje významný rozdíl z hlediska míry přizpůsobení a nutných úprav provedených ze strany dodavatele. Tímto nastavením zadavatel dle navrhovatele Cegelec nedůvodně omezil okruh dodavatelů veřejné zakázky. Zadavatel k tomu v rozhodnutí o námitkách uvedl, že je dle něj nerozhodné, zda dodavatel realizoval významné dodávky v členském státě ve smyslu § 6 odst. 3 zákona nebo ve třetí zemi. Rozhodné je, zda byl trolejbus, který byl předmětem této dodávky, schválen k provozu ve kterémkoliv členském státě ve smyslu daného ustanovení. Zadavatel opět konstatuje, že účelem stanovení tohoto požadavku na technickou kvalifikaci je ověření, že dodavatel má dostatečné zkušenosti s plněním, které zadavatel poptává. Zadavatel má zájem pořídit trolejbusy, které bude možné provozovat v Ústí nad Labem, tedy v České republice, která je členem Evropské unie. Je proto plně odůvodněný jeho požadavek na zkušenosti dodavatele s dodávkou trolejbusů schválených k provozu ve státech Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace, neboť i trolejbusy pořízené do Ústí nad Labem mají mít kvalitu vyžadovanou na území EU, EHS a Švýcarska.
182. Následně navrhovatel Cegelec v části námitek směřující proti nastavení technické kvalifikace namítal, že zadavatel výše popsanou kombinací podmínek technické kvalifikace vytvořil stav, kdy dochází k omezení okruhu způsobilých dodavatelů na již tak úzkém trhu s trolejbusy, a lze dle něj předpokládat, že kritéria budou schopni splnit pouze dodavatelé Solaris Bus Coach, ŠKODA ELECTRIC a.s., Van Hool a HESS. Vzhledem k tomu, že poslední dva jmenovaní nemají na českém trhu zastoupení a zadávacích řízení v rámci České republiky se dlouhodobě neúčastní, a první dva jmenovaní nabízejí dodávky na českém území zpravidla společně, navrhovatel Cegelec konstatuje, že hospodářská soutěž je takovým nastavením zadávacích podmínek fakticky vyloučena. Zadavatel k tomu v rozhodnutí o námitkách uvedl, že nesouhlasí se stěžovatelem, že nastavením zadávacích podmínek je hospodářská soutěž fakticky vyloučena pouze proto, že stěžovatel předpokládá, že splnění požadavků budou schopni dostat jen čtyři hospodářské subjekty. Není vinou zadavatele, jestliže určité technicky specifické plnění, jímž trolejbusy v mnoha ohledech nepochybně jsou, je schopen nabídnout jen omezený okruh dodavatelů. Zadavatel je nicméně přesvědčen o tom, že na trolejbusový trh v posledních letech pronikají i nové subjekty a že požadavek na významné dodávky je stanoven přiměřeně tak, aby umožnil úspěšnou účast v zadávacím řízení širokému okruhu takovýchto dodavatelů.
183. Úřad k tomu konstatuje následující. Z rozhodnutí o námitkách vyplývá, že se zadavatel zabýval každou dílčí námitkou navrhovatele Cegelec ve vztahu k nastavení kritérií technické

kvalifikace. Rozhodnutí o námitkách tak vyjadřuje ucelený pohled zadavatele na namítané nastavení kritérií technické kvalifikace, byť by odůvodnění patrně mohlo být i obsáhlejší. Dle Úřadu je však z rozhodnutí o námitkách zřejmé, proč zadavatel s argumenty navrhovatele Cegelec nesouhlasí, stejně tak je z něj patrné, proč považuje zadavatel nastavení kritérií technické kvalifikace za adekvátní a souladné se zákonem, a rovněž v šetřeném případě nejde o pouhé formální odmítnutí námitek bez odůvodnění. Dle Úřadu tak lze dovodit, že je rozhodnutím o námitkách postihnuto gros námitek, přičemž takové rozhodnutí je tak dle Úřadu v souladu s § 245 odst. 1 zákona dostačující a přezkoumatelné.

184. S ohledem na výše uvedené Úřad nepovažuje předmětné rozhodnutí o námitkách za rozporné s ustanovením § 245 odst. 1 zákona, a přistoupil tedy k věcnému přezkoumání návrhu navrhovatele Cegelec.

K výroku I. rozhodnutí – diskriminační nastavení ekonomické a technické kvalifikace

Relevantní ustanovení právních předpisů

185. Podle § 6 odst. 2 zákona musí zadavatel ve vztahu k dodavatelům dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
186. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se pro účely zákona zadávacími podmínkami rozumí veškeré zadavatelem stanovené
1. podmínky průběhu zadávacího řízení,
 2. podmínky účasti v zadávacím řízení,
 3. pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení,
 4. pravidla pro hodnocení nabídek,
 5. další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104 zákona.
187. Podle § 36 odst. 1 zákona nesmí být zadávací podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
188. Podle § 37 odst. 1 zákona podmínky účasti v zadávacím řízení může zadavatel stanovit jako
- a) podmínky kvalifikace,
 - b) technické podmínky vymezující předmět veřejné zakázky včetně podmínek nakládání s právy k průmyslovému nebo duševnímu vlastnictví vzniklými v souvislosti s plněním smlouvy na veřejnou zakázku,
 - c) obchodní nebo jiné smluvní podmínky vztahující se k předmětu veřejné zakázky, nebo
 - d) zvláštní podmínky plnění veřejné zakázky, a to zejména v oblasti vlivu předmětu veřejné zakázky na životní prostředí, sociálních důsledků vyplývajících z předmětu veřejné zakázky, hospodářské oblasti nebo inovací.
189. Podle § 73 odst. 6 zákona pokud zadavatel požaduje prokázání ekonomické nebo technické kvalifikace, musí v zadávací dokumentaci přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky stanovit,

- a) která kritéria ekonomické nebo technické kvalifikace požaduje a
- b) minimální úroveň pro jejich splnění.

190. Podle § 78 odst. 1 zákona zadavatel může požadovat, aby minimální roční obrat dodavatele nebo obrat dosažený dodavatelem s ohledem na předmět veřejné zakázky dosahoval zadavatelem určené minimální úrovně, a to nejdéle za 3 bezprostředně předcházející účetní období; jestliže dodavatel vznikl později, postačí, předloží-li údaje o svém obratu v požadované výši za všechna účetní období od svého vzniku.
191. Podle § 78 odst. 2 zákona podmínka minimální výše ročního obratu nesmí přesahovat dvojnásobek předpokládané hodnoty veřejné zakázky. V případě zadávacího řízení, v němž má být uzavřena rámcová dohoda s obnovením soutěže, nesmí tato podmínka přesáhnout dvojnásobek průměrné předpokládané hodnoty veřejných zakázek, které budou prováděny na základě rámcové dohody současně, nebo není-li známa, dvojnásobek předpokládané hodnoty rámcové dohody. V případě zadávacího řízení, v němž má být zaveden dynamický nákupní systém, nesmí tato podmínka přesahovat dvojnásobek maximální předpokládané hodnoty jednotlivých veřejných zakázek, které mají být v dynamickém nákupním systému zadány.
192. Podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona k prokázání kritérií technické kvalifikace zadavatel může požadovat seznam významných dodávek nebo významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatele; zadavatel může stanovit, že budou zohledněny doklady i za dobu delší než poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení, pokud je to nezbytné pro zajištění přiměřené úrovně hospodářské soutěže.

Skutečnosti zjištěné z dokumentace o zadávacím řízení

193. Dle bodu 3.3.3. zadávací dokumentace zadavatel k prokázání ekonomické kvalifikace požaduje „*předložit roční obrat dodavatele za 3 bezprostředně předcházející účetní období. Dodavatel doloží roční obrat za poslední 3 předcházející období v minimální výši 350 mil. Kč ročně. Jestliže dodavatel vznikl později, postačí, předloží-li údaje o svém obratu v požadované výši za všechna účetní období od svého vzniku*“.
194. Dle bodu 3.3.4. zadávací dokumentace zadavatel k prokázání kritérií technické kvalifikace požaduje „*předložení seznamu významných dodávek poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatele (§ 79 odst. 2 písm. b/ zákona)*“.

Rozsah požadovaných informací a dokladů, způsob prokázání splnění technické kvalifikace a jejich minimální úroveň, odpovídající druhu, rozsahu a složitosti předmětu plnění veřejné zakázky, jsou dále popsány takto:

Dodavatel předloží seznam významných dodávek poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení. Významnými dodávkami se rozumí dodávka nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem v tomto zadávacím řízení jednomu nebo více objednatelům (kupujícím).

Pro účely posuzování splnění této kvalifikační podmínky zadavatel stanoví, že trolejbusem shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem se rozumí trolejbus splňující všechny následující podmínky:

- *trolejbus s nezávislým pohonem; nezávislý pohon je takový, který umožňuje jízdu obsazeného trolejbusu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení;*
- *trolejbus, který byl schválen k provozu v kterémkoli členském státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace;*
- *trolejbus, který splňuje podmínku nízkopodlažnosti v rozsahu 100 % plochy pro stojící cestující a dále všechny ostatní podmínky a definice dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M₂ nebo M₃ z hlediska jejich celkové konstrukce“.*

195. Z bodu 4.28 technické specifikace vyplývá, že podmínkou výdrže na 1 cyklus jízdy na trakční baterii bez trolejového vedení je garantované ujetí 12 km jízdy po celou záruční dobu trakční baterie při plném vytižení vozidla rychlostí min. 50 km/hod, při současném zastavování v zastávkách, křižovatkách a ostatních překážkách, při 30 % výkonu topení popřípadě chlazení, při osvětlení salonu pro cestující a plném výkonu topení popřípadě chlazení kabiny řidiče a dále 10 minut odstavu vozidla s dostatečným výkonem topení, popřípadě chlazení kabiny řidiče (bez ohledu na profil jízdní trasy trolejbusové linky).

196. Dle bodu 3.1. rámcové dohody tato rámcová dohoda zakládá kupujícímu oprávnění, nikoliv však povinnost, poptat a odebrat od prodávajícího trolejbusy, a to na základě písemných objednávek trolejbusů, jímž prodávajícího vyzve k poskytnutí plnění a v níž bude obsažen zejména přesný počet trolejbusů, které kupující žádá dodat.

197. Dle bodu 3.2. rámcové dohody za doby trvání této rámcové dohody může kupující prodávajícímu zaslat jednu nebo více závazných objednávek, a to až na 33 ks trolejbusů, celkem na základě všech takových objednávek nejvýše na 33 ks trolejbusů.

Skutečnosti zjištěné průzkumem trhu mezi potenciálními dodavateli parciálních trolejbusů

Poskytnutí informací od dodavatele SOLARIS CZECH, spol. s r.o.

198. Dodavatel SOLARIS CZECH, spol. s r.o. ve své odpovědi na žádost o poskytnutí informací ze dne 12. 5. 2021 mj. uvádí, že by byl schopen ke dni uplynutí lhůty pro podání nabídek splnit kritérium ekonomické i technické kvalifikace dle zadávací dokumentace. Uvedený dodavatel uvádí, že nabídku na toto konkrétní zadávací řízení byl připraven podat, nakonec se dohodl, jako v několika předchozích případech, s jiným účastníkem, a soutěže se účastní jako poddodavatel. Následně dodavatel SOLARIS CZECH, spol. s r.o. uvádí, že všechny trolejbusy dodávané v EU jsou vyráběné dle konkrétních požadavků určitého objednatele; vývoj podobného typu vozidla absolvoval dříve, jedná se o jeho standardní produkt. Hlavní výrobní fáze trolejbusu jsou podle něj přibližně následující:

- cca 2 týdny vytvoření výrobní specifikace a příprava výrobní dokumentace,
- cca 22 týdnů výroba kompletního skeletu karoserie + dodávky klíčových komponent (trakční baterie, elektrická výzbroj),
- cca 6 týdnů finální montáž + oživení,

- cca 14 týdnů schválení dle legislativy platné v konkrétním státě zadavatele. Dodávky parciálních trolejbusů vyrobených dle konkrétních požadavků určitého objednatele tak, aby takový trolejbus plnil všechny požadavky dle příslušných právních předpisů a byl by připraven k provozu v ČR, je schopen zahájit cca 44 týdnů od podpisu příslušné kupní smlouvy.

Poskytnutí informací od dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o.

199. Dne 13. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o., ve které tento dodavatel uvádí, že nedisponuje za poslední období požadovanou výší obratu k prokázání ekonomické kvalifikace. K technické kvalifikaci uvedený dodavatel uvádí, že v rámci zadávacího řízení byly podmínky nastaveny tak, že on ani jeho obchodní partner (tj. DCEŘINÝ PODNIK „AVTOSKLADALNYJ ZAVOD č. 1“ VEŘEJNÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI „AVTOMOBILNA KOMPANIJA „BOHDAN MOTORS“) nemohl podmínky splnit, a to mj. právě v otázce technické kvalifikace. Uvedený dodavatel by dle svého tvrzení splnil pouze podmínku nízkopodlažní plochy a všech dalších předpisů souvisejících s předpisem EHK OSN č. 107. Ačkoli výše uvedený obchodní partner uvedeného dodavatele patří k největším výrobcům trolejbusů na světě, nedodal trolejbusy do zadavatelem striktně vymezeného počtu zemí. I když se dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. může na první pohled jevit, že jde o značnou část Evropy, realita je taková, že například v Belgii či Nizozemsku trolejbusy vůbec nejezdí, v Norsku, ve Španělsku a v Portugalsku se pak nachází vždy po jednom trolejbusovém provozu, v celé Francii a Německu vždy pouze tři provozy atp., na rozdíl od autobusové dopravy, které je provozována takřka v každém větším městě. Trolejbusová doprava dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. zůstala v minulosti zachována především v zemích východní Evropy, z čehož také vyplývá těžiště dodávek řady potenciálních producentů. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. se dle svého tvrzení domnívá, že zadavatel záměrně požadavkem na schválení ve vybraných státech omezil hospodářskou soutěž, protože mu musí být známo, že na takto vymezeném trhu působí jen velmi omezený počet subjektů (konkrétně 4), z nichž se navíc dva vůbec soutěží v ČR na dodávku nových trolejbusů neúčastní a zbylí dva spolu na českém trhu spolupracují. Navíc je dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. nutné říci, že schvalovací procesy vozidel v rámci EU, EHP a Švýcarské konfederaci jsou diametrálně odlišné, neboť předpisová základna upravující schvalování a provoz trolejbusů se v každém státu odlišuje, na rozdíl od jednotné evropské legislativy v případě silničních vozidel - např. autobusů. Například v Polsku je dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. trolejbus považován za silniční vozidlo a z tohoto titulu vůbec neprochází náročným zkušebním provozem, jako je tomu u trolejbusů v ČR. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. k tomu podotýká, že současně by muselo být splněno, aby dodané trolejbusy, jimiž se prokazuje splnění reference, měly dojezd min. 12 km na trakční baterie. Takových typů vozů je dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. na trhu omezený počet a podle jeho znalostí trhu má tuto konkrétní hodnotu dojezdu ve vztahu k dodaným vozidlům jen jeden výrobce (resp. dva, avšak ti spolu na českém trhu spolupracují). Dále k tomu dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. konstatuje, že dojezd na baterie se přitom odvíjí od přání zákazníka, pakliže například zákazník požaduje nižší dojezd na trakční baterie, dodá pochopitelně výrobce vozidla s tímto dojezdem, neboť velikost baterie značně ovlivňuje cenu. Dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. přitom obecně platí, že výrobce jakéhokoli trolejbusu je dnes schopen vyrobit trolejbus s trakčními bateriemi s jakýmkoli dojezdem, neboť vše je jen otázkou požadavků zákazníka a disponibilních nabíjecích časů. I výrobce, který dosud nedodal trolejbus s trakčními

bateriemi, je tak dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. bez problémů schopen splnit požadavek na dodání vozidla s trakčními bateriemi.

200. Dále k tomu dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. uvádí, že některá výběrová řízení z nedávné minulosti přitom ukazují, že si jsou zadavatelé vědomi toho, jak omezený trh s trolejbusy je a jak náročné je vycházet vstříc úzce specifikovaným požadavkům v rámci technické kvalifikace. K tomu dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. uvádí, že soutěže na nové trolejbusy pro Dopravní podnik města Brna z let 2019 a 2020 proto připouštěly pro splnění referenčních požadavků nejen dodávku kompletních trolejbusů, ale dokonce i pouze elektrických výbrojí či pouze karoserií pro montáž trolejbusů. Tím dané soutěže dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. reflektovaly skutečnost na trhu, kdy někteří výrobci elektrických výbrojí používají různé typy karoserií a samy pak figurují jako finální dodavatel vozidel. Současně tak dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. umožnil Dopravní podnik města Brna i účast subjektům, které byly v minulosti právě jen dodavateli karoserií, ale samy nefigurovaly v roli finálního zhotovitele (nelze však říci, že by s výrobou trolejbusů neměly tyto subjekty zkušenosti). Obdobně dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. postupoval také Dopravní podnik hl. m. Prahy, Dopravní podnik města Prešova a Dopravní podnik města Banská Bystrica. Z veřejných zdrojů či z účasti v profesních sdruženích (Sdružení DP ČR) zadavatel dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. jistě ví, jaké subjekty se na trhu v ČR momentálně pohybují a že vstup těchto subjektů na dosud dominantně ovládaný trh přinesl za poslední dva roky snížení cen nových trolejbusů o cca 10–20 %, přesto jsou parametry výběrového řízení nastaveny tak, že firmy pohybující se na daném trhu s výjimkou jediné (resp. dvojice, jež spolu ale vzájemně na českém trhu spolupracují a vozidla prodávají pod jednou značkou společně) nemohou podmínky zadávacího řízení splnit.
201. Dále uvedený dodavatel k důvodům, proč se zadávacího řízení nezúčastnil, uvádí, že se snaží o vstup na český trh v konsorciu se svým partnerem od roku 2019, od té doby se účastnil výběrových řízení v Brně (3x), Ostravě (2x), Opavě a Jihlavě. Vítězem s podepsaným kontraktem se stal dosud pouze v jednom případě, a sice v Jihlavě, a to „*po neuvěřitelných obstrukcích ze strany dosavadního monopolního dodavatele*“. Dle uvedeného dodavatele zadavatelé neměří v České republice stejným metrem a k uchazečům přistupují nerovným způsobem. Předmětná soutěž je z pohledu uvedeného dodavatele napsána ve prospěch jediného uchazeče.

Poskytnutí informací od dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s.

202. Dne 17. 5. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o informace od dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s., ve které konstatuje, že žádosti Úřadu nemůže vyhovět, a to zejména z důvodů, že předmětem veřejné zakázky je dodávka výrobku, který dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. nikdy nevyvíjel a ani v dohledné budoucnosti vyvíjet nehodlá, dále že časová lhůta poskytnutá Úřadem je nepřiměřeně krátká a neexistuje žádná zákonná povinnost zdůvodňovat účast či neúčast v zadávacím řízení. Dále uvádí, že pro statutární orgán jakékoli právnické osoby je nepřípustné, aby uváděl spekulace „co by bylo kdyby“ vůči orgánu státu, aniž by se vystavoval riziku možného postihu, zejména trestního.

Poskytnutí informací od dodavatele Carrosserie HESS AG

203. Dne 2. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele Carrosserie HESS AG, ve které tento dodavatel uvádí, že by splnil ke dni uplynutí lhůty pro

podání nabídek kritéria ekonomické i technické kvalifikace. Dále uvedený dodavatel konstatuje, že je většinou schopen poskytnout objednateli předváděcí vozidlo. Za tím účelem sjednává nájemní smlouvu se svým zákazníkem. Dále k tomu uvádí, že vzorek trolejbusu nesplní všechny požadavky na technickou specifikaci podle předmětu plnění kupní smlouvy. Dodavatel Carrosserie HESS AG konstatuje, že není schopen vyrobit trolejbus se specifickými vlastnostmi, který by současně nebyl předmětem plnění dle kupní smlouvy, tzn., že jako vzorek poskytne již existující vozidlo od svého předchozího zákazníka, který provozuje vozidlo co nejvíc podobné poptávanému. Dodavatel Carrosserie HESS AG dále uvádí, že je schopný dodat trolejbus dle specifických požadavků objednatele, který by splňoval veškeré legislativní požadavky pro provoz v České republice do 400 pracovních dnů, přičemž zpoždění vzniklá v důsledku homologačního procesu v České republice, které nemůže dodavatel ovlivnit, do uvedených 400 pracovních dnů nezapočítává. Na otázku, proč se neúčastnil zadávacího řízení, uvedený dodavatel odpověděl, že má zájem se zadávacího řízení účastnit.

204. Úřad přípisem č. j. ÚOHS-18737/2021/511/KZa ze dne 7. 6. 2021 požádal dodavatele Carrosserie HESS AG o poskytnutí doplňujících informací. Úřad se dotázal, jaký minimální časový limit by potřeboval k výrobě trolejbusu dle specifických požadavků objednatele, který by splňoval všechny legislativní požadavky pro provoz v České republice. Dále se Úřad dotázal, proč uvedený dodavatel nepodal nabídku do zadávacího řízení, když ve svém vyjádření tvrdí, že má zájem se účastnit. Následně se Úřad dotázal, zda se dodavatel Carrosserie HESS AG účastní zadávacích řízení ve členských státech EU, EHP, příp. v dalších státech v Evropě. Dále Úřad zopakoval svůj dotaz z předchozí žádosti ohledně schopnosti dodavatele předložit vzorek trolejbusu splňující specifické požadavky zadavatele v místě určeném zadavatelem ve lhůtě 15 dnů od výzvy zadavatele. K přípisu Úřad obdržel odpověď dne 9. 6. 2021, ve které dodavatel Carrosserie HESS AG uvádí, že došlo k nedorozumění, neboť se domníval, že se jedná o zadávací řízení v Praze, kterého se účastní, a nikoli v Ústí nad Labem, o kterém nemá žádné povědomí, z toho důvodu odpovědi, které poskytl dne 2. 6. 2021, nejsou platné.
205. V reakci na výše uvedené Úřad přípisem č. j. ÚOHS-19495/2021/511/KZa ze dne 10. 6. 2021 opětovně požádal dodavatele Carrosserie HESS AG o dříve vyžadované informace, přičemž Úřad uvedenému dodavateli podrobně vysvětlil, že Úřad není zadavatelem, nýbrž ústředním orgánem státní správy s pravomocemi v oblasti dohledu nad zadáváním veřejných zakázek, a na otázky, které mu Úřad pokládá, je způsobilý odpovědět kterýkoli dodavatel působící na trhu s trolejbusy, nikoli pouze ten, který se účastní předmětného zadávacího řízení.
206. Dne 21. 6. 2021 Úřad obdržel odpověď na žádost o poskytnutí informací od dodavatele Carrosserie HESS AG, ve které uvádí, že minimální časový limit pro výrobu trolejbusu dle specifických požadavků je pro něj 12 měsíců bez času potřebného pro schválení. Dále uvádí, že se účastnil zadávacích řízení v Evropě, např. v Německu, v Nizozemí, Rakousku, Portugalsku, Francii, Itálii, Rumunsku, a dokonce i v České republice. K otázce týkající se schopnosti dodavatele předložit vzorek trolejbusu splňující specifické požadavky zadavatele v místě určeném zadavatelem ve lhůtě 15 dnů od výzvy zadavatele uvedený dodavatel sdělil, že by nebyl schopen poskytnout vzorek splňující požadavky na zrychlení vozidla (neboť by jako vzorek mohl nabídnout vozidlo se zrychlením z 0 km/h na 40 km/h za 10,9 s) a maximální výšku nástupní hrany (neboť by jako vzorek mohl nabídnout vozidlo s maximální

výškou nástupní hrany 350 mm). Dále dodavatel Carrosserie HESS AG potvrdil, že by ke dni uplynutí lhůty pro podání nabídek splnil ekonomickou i technickou kvalifikaci, a dále potvrdil, že je většinou schopen poskytnout objednateli předváděcí vozidlo. Za tím účelem sjednává nájemní smlouvu se svým zákazníkem. Dále k tomu uvedl, že vzorek trolejbusu nespĺní všechny požadavky na technickou specifikaci podle předmětu plnění kupní smlouvy. Dodavatel Carrosserie HESS AG konstatoval, že není schopen vyrobit trolejbus se specifickými vlastnostmi, který by současně nebyl předmětem plnění dle kupní smlouvy, tzn., že jako vzorek poskytne již existující vozidlo od svého předchozího zákazníka, který provozuje vozidlo co nejvíc podobné poptávanému.

Skutečnosti zjištěné z odborných stanovisek

207. Prostřednictvím žádostí o odborné stanovisko ze dne 24. 5. 2021 Úřad požádal dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. a dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o., jako dodavatele působícího mj. na trhu s trolejbusy, o poskytnutí následujících informací:

- *„Uvedte, zda je možné měnit dojezd existujícího parciálního trolejbusu, tzn. provést takovou změnu, aby parciální trolejbus ujel v rámci jednoho cyklu jízdy na trakční baterii bez trolejového vedení méně či více km, než na kolik byl původně při výrobě uzpůsoben. V případě, že ano, popište náročnost a přibližnou dobu trvání takového postupu. Dále popište případné rozdíly v náročnosti postupu nastavení dojezdu parciálního trolejbusu v případě, kdy se nastavuje dojezd parciálního trolejbusu již v průběhu jeho výroby, oproti případu, kdy je potřeba změnit dojezd u parciálního trolejbusu již vyrobeného a uvedeného do provozu.“*
- *Uvedte, zda je možné měnit přizpůsobení parciálního trolejbusu z napájecí soustavy 600 V na napájecí soustavu 750 V (a opačně). V případě, že ano, popište náročnost a přibližnou dobu trvání takového postupu. Dále popište případné rozdíly v náročnosti postupu přizpůsobení parciálního trolejbusu na konkrétní napájecí soustavu v případě, kdy se parciální trolejbus přizpůsobuje na konkrétní napájecí soustavu již v průběhu jeho výroby, oproti případu, kdy je potřeba změnit přizpůsobení na napájecí soustavu u parciálního trolejbusu již vyrobeného a uvedeného do provozu.“*

208. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. ve své odpovědi ze dne 24. 5. 2021 uvedl k jednotlivým otázkám:

- *„Délka dojezdu trolejbusu na baterie je daná jejich kapacitou elektrické energie (podobně jako je dojezd auta dán objemem nádrže). Ujet tedy menší počet kilometrů, než na jakou byla baterie naprojektována, není žádný problém. Komplikace přicházejí v okamžiku, kdy by měl trolejbus ujet delší vzdálenost. Je to totéž, jako byste chtěli s autem s nádrží na 500 km ujet 1 000 km. Jedinou možností je buďto dotankovat (v případě parciálního trolejbusu baterie dobít), anebo zvětšit objem nádrže (v případě trolejbusu tedy přidat baterie). V případě, že by byl požadavek na dojezd třeba jen nepatrně větší (například by baterie byla konstruována na pravidelný dojezd 5 km a požadavkem by byl dojezd 6 km), lze řešit prodloužení dojezdu poměrně jednoduchou softwarovou úpravou, která ale stejně znamená již nějaký kompromis (například pomalejší rozjezd, snížení výkonu topení a klimatizace atp., a to vše s cílem snížit spotřebu elektrické energie). Obecně je ale nutné baterie vybírat pro každý projekt a zákazníka samostatně.“*

V případě, že by například byl trolejbus již vybaven baterií na dojezd 5 km a požadována by byla úprava na 10 km, znamenalo by to zcela jistě užití odlišného typu baterie, u níž lze analogicky očekávat zhruba 2x vyšší cenu (pro dojezd 10 km by šlo zřejmě o částku okolo 1–1,2 mil. Kč). Nutným předpokladem by ale bylo, že konstrukce trolejbusu byla pro takovou baterie naprojektována, tedy že by ve vozidle bylo na umístění takové (větší) baterie místo. Dopravci z pochopitelných důvodů chtějí maximalizovat obsaditelnost vozidel, a tak se minimalizují zástavbové prostory pro jednotlivé komponenty na nejnutnější riziko. Jednoduše by tak mohla nastat situace, že by na větší baterii u vozidla, které bylo navrženo jen pro baterii s dojezdem 5 km, nebylo místo. Bylo by sice možné hledat jiné umístění (například na střeše vozidla), to by však vynucovalo změnu vysokonapěťové kabeláže trolejbusu, protože kabely by musely být k nové pozici baterií přivedeny. K tomu se přičítají další požadavky (například na chlazení baterií, pakliže bude požadován vyšší výkon), což by mohlo ovlivňovat zásadně i další komponenty (například velikost tzv. statického měniče zodpovědného z chlazení baterií).

Lze konstatovat, že takový proces by nejspíše vyžadoval náročnou přípravu projektu úpravy vozidla v rádech desítek hodin, takže jen příprava podkladů (tedy ryze „papírová práce“) úpravy již existujícího vozidla by se vyšplhala na statisíce korun a zabrala nejméně 1 měsíc přípravy. Samotná úprava by pak byla spojena s objednávkou vhodné baterie (dodací lhůta činí podle našich zkušeností min. 7 měsíců) a s následnou implementací do vozidla, kde by záleželo, jak již bylo řečeno, na zástavbových možnostech. Pokud by bylo nutné upravovat rám vozidla či zasahovat do řešení interiéru vozidla (snižít počet míst k sezení či k stání), zabrala by jen tato úprava zhruba 1–2 měsíce, stejnou dobu je nutné odhadovat na případnou úpravu kabeláže (tyto činnosti však mohou běžet paralelně).

S přidáním baterie do již existujícího vozidla mohou nastat také další komplikace, například je nutné ověřit nosnost karoserie pro dodatečnou implementaci, případně je zapotřebí redukovat počet pasažérů (což může být u již schváleného typu trolejbusu problém, neboť by bylo zapotřebí řešit změnu typu vozidla).

Obecně lze konstatovat, že upravovat stávající trolejbus s bateriemi na nové provedení s větším dojezdem je nesmírně komplikované a je bezpochyby náročnější než implementovat požadavky zákazníka pro konkrétní projekt v rámci novovýroby vozidla. Z výše uvedeného výčtu možných úskalí (které musí být minimálně z hlediska projektu úpravy odborně prověřeny) je zřejmé, že náklady na takovou úpravu se mohou vyšplhat k nižším milionům korun. Pokud bychom se přidrželi zjednodušeného příkladu s osobním automobilem, je jistě pro automobilku lepší nabídnout zákazníkovi nové auto s delším dojezdem než se pokoušet zvětšit nádrž u stávajícího automobilu. Lze říci, že jde o konstrukční i ekonomický nesmysl.

Určitou výjimkou by mohl být projekt staršího parciálního trolejbusu, u kterého již baterie dožily a u kterého je možné použít díky technologickému skoku nové baterie s větší kapacitou (a tím i větším dojezdem), které by bylo možné instalovat do původního prostoru. V takovém případě ale hovoříme o parciálním trolejbusu, který je v provozu například 8 či 10 let.

Tím byla v podstatě zodpovězená i druhá část otázky, tj.: „Dále popište případné rozdíly v náročnosti postupu nastavení dojezdu parciálního trolejbusu v případě, kdy se nastavuje

dojezd parciálního trolejbusu již v průběhu jeho výroby, oproti případu, kdy je potřeba změnit dojezd u parciálního trolejbusu již vyrobeného a uvedeného do provozu.“ V rámci výroby je trolejbus od počátku plánován na daný dojezd a projekt je tomu uzpůsoben, takže takový proces je výrazně jednodušší než dělat změnu na již existujícím voze.

- *Takové řešení možné je, ale záleží na tom, jak byl trolejbus konstruován. Některé trolejbusy jsou od počátku konstruovány tak, že je možné u nich měnit velikost napětí v troleji pouze softwarově. I to sice vynucuje určitý čas, ověření a odzkoušení, nicméně náklady by se nemusely pohybovat v částkách přesahujících desetitisíce korun. Řada výrobců ale striktně rozlišuje při konstrukci trakční části, zda bude trolejbus používán pro napětí 600 V, nebo 750 V. V takovém případě jsou konstrukční prvky elektrické části uzpůsobeny například jen pro nižší napětí (600 V) a v žádném případě nelze trolejbus použít na síti 750 V, protože konstrukční prvky nesplňují bezpečnostní parametry v normou stanoveném rozsahu. Úprava ze 600 V na 750 V by tak znamenala nutnost výměny elektrické výzbroje, a tedy v podstatě nový projekt vozidla. Náklady by v takovém případě byly astronomické (nižší miliony korun).*

Opačný postup – u trolejbusu s napětím na 750 V DC na 600 V DC by nemusela být úprava tak náročná, vždy ale záleží na konkrétním řešení elektrické části vozidla. Hranice 600 V je na spodním rozmezí, v němž by měla elektrická výzbroj konstruována na 750 V DC v podstatě bez problémů fungovat. Omezen však bude výkon trolejbusu, vůz bude „línější“ a nemusí dosahovat například požadovaných parametrů zrychlení, anebo rychlosti dobíjení baterií. V případě, že by měly být právě tyto parametry nějakým způsobem ověřovány, může to vypadat, že vozidlo nesplnilo očekávané hodnoty. Záleží také na tom, jak by trolejbus schválen (pokud byl v dané zemi schválen), zda pro obě napěťové soustavy, anebo jen pro jednu. Pokud by byl schválen jen pro jednu, mohlo by to znamenat vyžádání stanoviska Drážního úřadu a žádost o změnu typu. Zde by bylo nutné počítat se zhruba 30 dny, během nichž by se měl Drážní úřad vyjádřit k požadované změně.“

209. Dodavatel SOLARIS CZECH spol. s.r.o. ve své odpovědi ze dne 27. 5. 2021 uvedl k jednotlivým otázkám:

- *„Nejedná se o zcela obvyklou praxi, aby výrobce parciálního trolejbusu prováděl změny v technickém řešení, které by vedly u již provozovaného trolejbusu k prodloužení dojezdu na trakční baterii. Nicméně je tato možnost technicky možná, existují v podstatě 3 varianty, jak tohoto efektu docílit:*
 - *Přidáním bateriových článků nad rámec článků původně instalovaných. Pokud by k takovému požadavku došlo, potom by tato změna trvala v řádu jednotek dnů. Finanční zátěž by spočívala v ceně vlastních přidávaných článků + práce technika při instalaci.*
 - *Snížením spotřeby vozu při jízdě na trakční baterii – například snížení výkonu topení nebo klimatizace; komfort pro běžné cestující by tímto zásahem ovlivněn nebyl.*
 - *Snížením povolené hloubky vybití baterie; každý výrobce se s ohledem na požadovanou životnost trakční baterie jistí omezením, jakou hloubku vybití*

provozovateli umožní. Uvedenou variantu umožňujeme pouze v případě jednorázového požadavku na prodloužení dojezdu.

- *Obě poslední uvedené varianty znamenají pouze SW úpravu v řádu jednotek minut prakticky bez finančních nákladů.*

Přizpůsobení parciálního trolejbusu z napájecí soustavy 600 V na napájecí soustavu 750 V (a opačně) je možné. Trolejbusy nejsou vyráběny extra pro jednotlivé napájecí soustavy, technické provedení je pro obě soustavy shodné a pro konkrétní soustavu se nastaví až v průběhu ožívování trolejbusu při jeho výrobě. Protože existují pouze uvedené 2 napájecí soustavy (600 a 750 V), spočívá přizpůsobení z jedné soustavy na druhou pouze v SW úpravě trvajících v řádech jednotek minut. Finanční náklady s tímto spojené jsou nulové.“

Právní posouzení

210. Úvodem Úřad nejprve uvádí, že zadávací podmínky jsou nejvýznamnějším zdrojem informací, na jejichž základě zpracovávají dodavatelé své nabídky, a proto zákon zadavateli ukládá povinnost vymezit jejich prostřednictvím veškeré podrobnosti nezbytné pro účast dodavatele v zadávacím řízení, přičemž mezi tyto zadávací podmínky patří i požadavky na prokázání ekonomické a technické kvalifikace (pokud je zadavatel stanoví, tedy pokud hodlá ekonomickou či technickou kvalifikaci dodavatelů pro plnění veřejné zakázky ověřovat).
211. K požadavkům na ekonomickou kvalifikaci Úřad obecně konstatuje, že smyslem prokazování ekonomické kvalifikace je potvrzení schopnosti účastníka plnit své finanční závazky. Je zřejmé, že řádnou realizaci veřejné zakázky může zajistit pouze způsobilý (tzn. kvalifikovaný) dodavatel, který zadavateli prokáže svou ekonomickou stabilitu. Stanovení výše obrátu za poslední tři účetní období je pak důležité zejména při veřejných zakázkách, při kterých vykonává dodavatel pro zadavatele činnosti zpravidla v delším časovém úseku a pro zadavatele je tedy nezbytné vybrat dodavatele, který vyšší obrátu prokáže jistou míru stability a rovněž míru existenční závislosti, resp. nezávislosti, na dané veřejné zakázce, neboť případné neplnění ze strany dodavatele by ohrozilo realizaci veřejné zakázky.
212. K požadavkům na technickou kvalifikaci Úřad v obecné rovině uvádí, že při posuzování takových požadavků zadavatele je třeba vycházet z jejich účelu, kterým je objektivním, transparentním a nediskriminačním způsobem zajistit, aby zadavatel vybíral dodavatele veřejné zakázky pouze z okruhu subjektů, kteří poskytují záruky o své schopnosti veřejnou zakázku řádně, včas a v odpovídající kvalitě realizovat. Zadavatel však také může vymezením kritérií technické kvalifikace, zejména stanovením příliš přísných kritérií prokázání způsobilosti dodavatele, výrazným způsobem ovlivnit okruh dodavatelů, mezi jejichž nabídkami bude v závěrečné fázi zadávacího řízení vybírat. Stanovení konkrétních kritérií technické kvalifikace je tak sice plně v gesci zadavatele, ten je však při jejich výběru nucen respektovat jednotlivá zákonná ustanovení, v nichž se zároveň odráží i základní zásady postupu zadavatele uvedené v § 6 zákona. Pokud by požadavky zadavatele vybočovaly z jeho oprávněných potřeb ve vztahu k dané veřejné zakázce, porušil by zadavatel jednu ze zásad postupu zadavatele vymezených v § 6 odst. 1 zákona, a sice zásadu přiměřenosti, přičemž takovým postupem by mohlo zároveň dojít i k porušení zásady zákazu diskriminace (§ 6 odst. 2 zákona), protože takové excesivní stanovení požadavků na technickou kvalifikaci by mohlo nedůvodně omezit okruh dodavatelů, kteří by se mohli zadávacího řízení zúčastnit. Zadavatel je s ohledem na dodržení základních zásad zadávacího řízení povinen stanovit kritéria

technické kvalifikace takovým způsobem, aby zajistil rovné příležitosti všem dodavatelům, kteří jsou objektivně schopni předmětnou zakázku plnit.

213. Úřad k samotné zásadě zákazu diskriminace stanovené v § 6 odst. 2 zákona sděluje, že její porušení nelze vztahovat jen na diskriminaci zjevnou (přímou), tedy na případ, kdy zadavatel otevřeně postupuje jinak vůči jednotlivému dodavateli a jinak vůči dalším dodavatelům, ale též na diskriminaci skrytou (nepřímou), neboť stanovení požadavků na kvalifikaci, včetně jejich minimální úrovně, nemůže vést k bezdůvodnému omezení možnosti dodavatelů účastnit se zadávacího řízení, či k jakémukoliv zvýhodnění některého z potenciálních dodavatelů na úkor dodavatelů jiných, kteří by byli taktéž objektivně schopni danou veřejnou zakázku plnit. Naopak, pokud je účelem požadavků na kvalifikaci umožnění účasti pouze těm dodavatelům, kteří jsou zakázku objektivně způsobilí plnit, musí být nastaveny tak, aby umožňovaly účast opravdu všem takto objektivně způsobilým dodavatelům.
214. Požadavky na ekonomickou a technickou kvalifikaci, které jsou dle zadavatele podmínkou účasti v zadávacím řízení, jsou tak zadávacími podmínkami dle § 28 odst. 1 písm. a) bod 2. zákona. Pravidla pro zadávací podmínky upravuje § 36 odst. 1 zákona a ten mj. říká, že zadávací podmínky nemohou vytvářet bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Toto ustanovení tak jednak umožňuje zadavateli požadovat v zadávacím řízení plnění způsobilé naplnit potřeby zadavatele, které jsou sledovány realizací zadávacího řízení, na druhé straně chrání férovou soutěž o veřejnou zakázku. Je nepochybné, že po zadavateli nelze požadovat, aby stanovené zadávací podmínky měly na všechny dodavatele stejný dopad. Přesto případné omezení musí být vždy odůvodnitelné oprávněnými potřebami zadavatele a je to právě on, kdo musí unést důkazní břemeno, že se skutečně nejedná o bezdůvodnou překážku v hospodářské soutěži dodavatelů o veřejnou zakázku. Případným porušením se tak zadavatel nedopouští pouze porušení ustanovení § 36 odst. 1 zákona, ale také porušení základních zásad dle § 6 zákona.
215. Úřad tedy shrnuje, že účelem požadavků na prokázání kvalifikace je objektivním, přiměřeným, transparentním a nediskriminačním způsobem zajistit, aby zadavatel vybíral dodavatele veřejné zakázky pouze z okruhu subjektů, kteří poskytují záruky o své schopnosti veřejnou zakázku řádně, včas a v odpovídající kvalitě realizovat. Zadavatel však nemůže vymezením kvalifikačních kritérií, zejména stanovením nepřiměřeně přísných kritérií prokázání způsobilosti dodavatele či určitou kombinací požadavků nereflektujících podmínky na trhu, na který s nabídkou na uzavření smlouvy s dodavatelem vstupuje, ovlivnit okruh dodavatelů tak, že se zadávacího řízení z důvodu takto nastavených kritérií kvalifikace nebude moci účastnit dodavatel, který by jinak byl objektivně způsobilý veřejnou zakázku realizovat.
216. V posuzovaném případě zadavatel stanovil, že kvalifikovaným účastníkem pro plnění veřejné zakázky je v souladu s § 73 zákona účastník, který mimo jiné prokáže jednak ekonomickou způsobilost dle § 78 odst. 1 zákona spočívající v předložení ročního obratu dodavatele za 3 bezprostředně předcházející účetní období, a jednak technickou způsobilost dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona spočívající v předložení seznamu významných dodávek poskytnutých dodavatelem za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatelů.

217. Navrhovatel Cegelec ve svém návrhu uvádí, že požadavky na technickou či ekonomickou kvalifikaci nereflektují situaci na trhu s trolejbusy, přičemž jejich hlavním cílem je dle něj vyloučit potenciální způsobilé dodavatele z možnosti podat nabídku a umožnit zadání veřejné zakázky dodavateli, který má dominantní postavení na trhu, tj. dodavateli ŠKODA ELECTRIC a.s.
218. Navrhovatel SOR ve svém návrhu konstatuje, že požadavek zadavatele, aby dodavatel měl zkušenosti s významnou dodávkou nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem, je dle něj zcela excesivní, neboť postup zadavatele bezdůvodně omezuje účast dodavatelů pouze na takové, kteří disponují zkušeností s kompletní dodávkou trolejbusů, což vzhledem k reálné situaci na relevantním trhu závažným způsobem omezuje volnou hospodářskou soutěž.¹
219. Úkolem Úřadu v šetřené věci pak v souvislosti s nastavením kritérií ekonomické a technické kvalifikace bylo zjistit, zda stanovením požadavků na kvalifikaci nemohlo dojít k bezdůvodnému omezení hospodářské soutěže. Za tím účelem Úřad posoudil, zda požadovaná kritéria ekonomické a technické kvalifikace včetně minimální úrovně pro jejich splnění, jednotlivě i ve vzájemné kombinaci, mají vazbu na předmět veřejné zakázky, zda jsou stanovena přiměřeně jeho rozsahu, složitosti a technické náročnosti a zda odpovídají zjištěným specifickým relevantního trhu a zároveň, zda nejsou v rozporu se zásadou zákazu diskriminace.
220. Za účelem posouzení požadavků na ekonomickou a technickou kvalifikaci jednotlivě i v kombinaci a za účelem posouzení toho, zda takovým nastavením mohl zadavatel porušit zásadu zákazu diskriminace a nezákonně tak omezit, popř. vyloučit soutěžní prostředí, bylo tedy podstatné zjistit, zda jsou požadavky na prokázání ekonomické a technické kvalifikace objektivně splnitelné ze strany dodavatelů působících na příslušném trhu, tj. trhu s parciálními trolejbusy, neboť požadavky na kvalifikaci je třeba posuzovat i vzhledem k podmínkám panujícím na relevantním trhu; pokud se jedná o relativně nový trh, popř. o poměrně úzce specializovaný trh, kde vystupuje malý počet dodavatelů, pak zadavatel musí při stanovení kvalifikačních požadavků spočívajících v doložení osvědčení o obdobném plnění z minulosti požadovat splnění kvalifikace přiměřeně tak, aby byla zohledněna specifika tohoto relativně nového trhu, popř. poměrně úzce specializovaného trhu, přičemž stanovení kvalifikačních požadavků nemůže vést k „neotevření“ hospodářské soutěže pro subjekty, které by jinak byly schopny plnění pro zadavatele kvalifikovaně realizovat. Úřad k tomu upozorňuje, že i požadavky na kvalifikaci, které se jeví jako přiměřené vzhledem k předmětu plnění, mohou být nezákonné s ohledem na specifickou situaci na trhu.
221. Předně Úřad uvádí, že předmětem plnění rámcové dohody je dodávka až 33 ks parciálních nízkopodlažních trolejbusů.
222. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR mj. konstatuje, že na trhu existuje více potenciálních dodavatelů schopných řádně plnit předmět veřejné zakázky, a že zadávací podmínky plně umožňují takovým dodavatelům účast. Úřad tedy vyzval zadavatele, aby tyto potenciální dodavatele označil. Zadavatel označil následující jemu známé dodavatele, kteří by dle něj k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení splnili požadavky

¹ Pozn. Navrhovatel SOR svým návrhem nebrojí proti nastavení ekonomické kvalifikace.

na ekonomickou kvalifikaci podle bodu 3.3.3. zadávací dokumentace: Carrosserie HESS AG, SOLARIS CZECH spol. s r.o., ŠKODA ELECTRIC a.s., Van Hool NV a navrhovatel SOR. Dále zadavatel označil následující jemu známé dodavatele, kteří by dle něj k okamžiku uplynutí lhůty pro podání nabídek v zadávacím řízení splnili požadavky na technickou kvalifikaci podle bodu 3.3.4. zadávací dokumentace: Carrosserie HESS AG, SOLARIS CZECH spol. s r.o., ŠKODA ELECTRIC a.s. a Van Hool NV.

223. Úřad dále na základě vlastních zjištění dospěl k závěru, že dalším potenciálně způsobilým dodavatelem předmětu plnění rámcové dohody je dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o., neboť tento dodavatel se účastní zadávacích řízení týkajících se dodávek parciálních trolejbusů a na svých internetových stránkách uvádí, že je mj. dodavatelem parciálních trolejbusů.²
224. Níže Úřad popíše charakteristiku zadavatelem označených dodavatelů a dalších subjektů působících na relevantním trhu s parciálními trolejbusy.
225. Dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. je jediným dodavatelem, který v předmětném zadávacím řízení podal nabídku. Tento dodavatel se v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení stával jako jediný vybraným dodavatelem v zadávacích řízeních na dodávky parciálních trolejbusů.
226. Dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. Úřadu na základě žádosti o poskytnutí informací sdělil, že by byl schopen ke dni uplynutí lhůty pro podání nabídek splnit kritérium ekonomické i technické kvalifikace dle zadávací dokumentace. K důvodům, proč se předmětného zadávacího řízení neúčastní, dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. uvedl, že nabídku na toto konkrétní zadávací řízení byl připraven podat, nakonec se dohodl (jako v několika předchozích případech s jiným účastníkem), a soutěže se účastní jako poddodavatel. Dále k tomu uvedl, že vývoj podobného typu vozidla, jak požaduje zadavatel, absolvoval dříve a jedná se o jeho standardní produkt. Úřad konstatuje, že pokud sám dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. uvedl, že se účastní šetřeného zadávacího řízení jako poddodavatel a jediným účastníkem zadávacího řízení je dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s., pak je zřejmé, že dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. spolupracuje v rámci předmětného zadávacího řízení s účastníkem ŠKODA ELECTRIC a.s. O spolupráci dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o. s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. při výrobě parciálních trolejbusů dále svědčí např. skutečnost, že společně vyrábí typ parciálního trolejbusu „Škoda 26 Tr Solaris“³ a „Škoda 27 Tr Solaris“⁴. Na základě těchto skutečností lze tedy konstatovat, že dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. není přímým konkurentem účastníka zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s.
227. Dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. Úřadu na žádost o poskytnutí informací sdělil, že žádosti Úřadu nelze vyhovět, neboť předmětem veřejné zakázky je dodávka výrobku, který dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. nikdy nevyvíjel a ani v dohledné budoucnosti vyvíjet nehodlá, a zároveň neexistuje žádná zákonná povinnost zdůvodňovat neúčast v zadávacím řízení. Z uvedeného plyne, že dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. se rozhodl Úřadu informace neposkytnout, ačkoliv z jeho internetových stránek je evidentní, že jde o výrobce parciálních

² <https://www.tramforenvi.cz/portfolio/>

³ <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/povinne-udaje/147-dpo/spolecnost/vozy/3132-skoda-26tr-solaris-parcial.html>

⁴ <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vozy/trolejbusy/3463-intro-skoda-27-tr-solaris.html>

trolejbusů⁵. Navrhovatel Cegelec ve svém návrhu uvedl, že se podílel na výrobě trolejbusu „Ekova Electron 12T“, a dále pak ve svém vyjádření ze dne 10. 5. 2021 k argumentaci, proč nemohl specifikované vozidlo využít jako vzorek, sdělil, že 100% obchodní podíl společnosti EKOVA ELECTRIC a.s. byl v roce 2020 koupen skupinou Škoda Transportation, do které spadá i společnost ŠKODA ELECTRIC a.s., z toho dle navrhovatele Cegelec plyne, že společnost ze skupiny Škoda Transportation nebude v rámci zadávacího řízení podporovat své konkurenty tím, že jim půjčí prototyp vozidla pro účely účasti v tomto zadávacím řízení. Úřad k tomu konstatuje, že skutečnost, že 100% obchodní podíl dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s. bude převeden na základě již podepsané kupní smlouvy na skupinu Škoda Transportation, plyne i z veřejně dostupných zdrojů⁶. Z výše uvedeného je dle Úřadu zřejmé, že dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s., jakožto budoucí součást skupiny Škoda Transportation, do které spadá i účastník zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s., není přímým konkurentem tohoto účastníka zadávacího řízení.

228. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. Úřadu na žádost o poskytnutí informací uvedl, že on ani jeho obchodní partner by nesplnili kritérium ekonomické kvalifikace a rovněž ani kritéria technické kvalifikace. Co se týče technické kvalifikace, dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. by dle svého tvrzení splnil pouze podmínku nízkopodlažní plochy a všech dalších předpisů souvisejících s předpisem EHK OSN č. 107, a dále uvedl, že ačkoli jeho obchodní partner patří k největším výrobcům trolejbusů na světě, nedodal trolejbusy do zadavatelem striktně vymezeného výčtu zemí. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. dále sdělil, že dle něj zadavatel záměrně požadavkem na schválení ve vybraných státech omezil hospodářskou soutěž, protože mu musí být známo, že na takto vymezeném trhu působí jen čtyři subjekty, z nichž dva se soutěží v ČR na dodávku nových trolejbusů neúčastní a zbylí dva spolu na českém trhu spolupracují. Dále dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. uvedl, že trolejbusů s dojezdem min. 12 km na trakční baterii je na trhu omezený počet a podle znalostí dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. má tuto konkrétní hodnotu dojezdu ve vztahu k dodaným vozidlům jen jeden výrobce (resp. dva, avšak ti spolu na českém trhu spolupracují), dojezd na baterie se přitom odvíjí od přání zákazníka a výrobce jakéhokoli trolejbusu je dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. schopen vyrobit trolejbus s trakčními bateriemi s jakýmkoli dojezdem.
229. Dále k tomu dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. poukázal na některá výběrová řízení z nedávné minulosti, kde zadavatelé připouštěli pro splnění referenčních požadavků nejen dodávku kompletních trolejbusů, ale dokonce i pouze elektrických výzbrojí či pouze karoserií. Tím dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. dané soutěže reflektovaly skutečnost na trhu, kdy někteří výrobci elektrických výzbrojí používají různé typy karoserií a samy pak figurují jako finální dodavatel vozidel. Dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. jsou parametry předmětného zadávacího řízení nastaveny tak, že dodavatelé pohybující se na daném trhu s výjimkou jediného (resp. dvojice, jež vozidla prodávají pod jednou značkou společně) nemohou podmínky zadávacího řízení splnit. Uvedené je i důvodem, proč se dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. předmětného zadávacího řízení neúčastnil.
230. Zadavatel se ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí vyjadřuje k postavení dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o., k čemuž uvádí, že dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. podal kritické

⁵<https://www.ekova.cz/cz/produkty-a-sluzby/trolejbusy.html>

⁶ <https://www.skoda.cz/skupina-skoda-transportation-ziska-firmu-ekova-electric/>
<https://www.ekova.cz/cz/aktuality.html?id=60>

vyjádření k zadávacím podmínkám, které je dle zadavatele motivováno tím, že není z objektivních důvodů schopen dodat kvalitní předmět plnění. Dále zadavatel poukazuje na skutečnost, že obchodní partner dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. označený jako DCEŘINÝ PODNIK „AVTOSKLADALNYJ ZÁVOD Č. 1“ VEŘEJNÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI „AVTOMOBILNA KOMPANIJA BOHDAN MOTORS“ náleží do skupiny „Bogdan Motors“, která je od 6. 7. 2021 v úpadku a vstoupila do likvidace. Podle zadavatele je tato skutečnost důvodem, aby Úřad při rozhodování o návrzích k vyjádřením tohoto dodavatele vůbec nepřihlížel, neboť nejde o soutěžitele, který by působil na relevantním trhu. Dle zadavatele ekonomickou kvalifikaci tak nelze pokládat za bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže, která neodůvodněně TRAM FOR ENVI s.r.o. vyloučila z okruhu možných dodavatelů. Její význam, tedy ověřit ekonomickou kondici dodavatele a uchránit zadavatele případných negativních důsledků ekonomického selhání dodavatele, je na příkladu Bogdan Motors zcela zjevný. Dále zadavatel uvádí, že odpověď dodavatele TRAM FOR ENVI na žádost Úřadu o odborné stanovisko je poplatná obecnému negativnímu postoji tohoto dodavatele k zadavateli a posuzovanému zadávacímu řízení, proto je nehodnověrná.

231. Úřad k tomu konstatuje, že dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. ve své odpovědi na žádost o informace uvádí, že se snaží o vstup na český trh v konsorciu se svým obchodním partnerem. Úřad k tomu podotýká, že konsorcium je sdružení samostatných společností na základě smlouvy o sdružení. Z výpisu z obchodního rejstříku dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. vyplývá, že jediným společníkem společnosti je pan M. N. a nikoli jeho obchodní partner ze skupiny Bogdan Motors. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. je tedy samostatná společnost, která se prezentuje na trhu samostatně a nikde neuvádí, že by na trhu působil výhradně se svým obchodním partnerem⁷. Není tedy vyloučeno, aby se dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. v případě úpadku svého dosavadního obchodního partnera sdružil s nějakým jiným subjektem působícím na trhu trolejbusů. Úřad s ohledem na to konstatuje, že dle něj je dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. s ohledem na výše uvedené subjektem, který působí na relevantním trhu.
232. Co se týče tvrzení zadavatele, že odpověď dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. je z důvodu jeho negativního postoje k zadavateli a zadávacímu řízení nehodnověrná, Úřad uvádí, že stejně tak by mohl zpochybňovat hodnověrnost odpovědi dodavatele SOLARIS CZECH spol., s r.o., který má zájem na tom, aby předmětné zadávací řízení nebylo zrušeno a aby zvítězil jediný účastník zadávacího řízení, neboť dodavatel SOLARIS CZECH spol., s r.o. je v předmětném zadávacím řízení poddodavatelem jediného účastníka zadávacího řízení, jak vyplývá z odpovědi na žádost o informace dodavatele SOLARIS CZECH spol., s r.o. Úřad upozorňuje, že se v posuzovaném případě potýkal s velmi nízkým počtem subjektů na trhu, a tedy i velmi nízkým počtem subjektů, kterých se Úřad na předmětné otázky mohl dotázat.
233. Dodavatel Carrosserie HESS AG ve svých odpovědích na žádosti o poskytnutí informací Úřadu sdělil, že by ke dni uplynutí lhůty pro podání nabídek splnil kritéria ekonomické i technické kvalifikace. Na dotaz, zda se účastní zadávacích řízení v zemích EU, EHP a dalších zemích, odpověděl, že se účastnil zadávacích řízení v Evropě, např. v Německu, v Nizozemí, Rakousku, Portugalsku, Francii, Itálii, Rumunsku, a dokonce i v České republice (k tomu dále uvádí, že se momentálně účastní zadávacího řízení v Praze). Ze seznamu významných

⁷ <https://www.tramforenvi.cz/>

dodávek, které dodavatel Carrosserie HESS AG Úřadu poskytl spolu s odpovědí na žádost o informace vyplývá, že tento dodavatel dodával parciální trolejbusy do Švýcarska a Rakouska.

234. Dodavatel Van Hool Úřadu na žádost o poskytnutí informací neodpověděl ani po opakované výzvě. Z internetových stránek⁸ tohoto dodavatele plyne, že jde o belgického výrobce mj. parciálních trolejbusů.
235. Navrhovatel SOR je dle skutkových zjištění výrobcem autobusů a trolejbusů⁹, přičemž historicky se zaměřuje především na výrobu autobusů. Dále ze skutkových zjištění plyne, že navrhovatel SOR jednak vyrobil vlastní parciální trolejbusy typu „SOR TNB 12“, které jsou provozovány v Banské Bystrici¹⁰, jednak spolupracoval na výrobě trolejbusů s účastníkem zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s., konkrétně se jedná o typy „Škoda 31Tr SOR“¹¹ a „Škoda 32Tr SOR“¹².
236. Navrhovatel Cegelec je dle skutkových zjištění výrobcem především elektrických výzbrojí pro trolejbusy, nikoli celých trolejbusů. Dodávky celých trolejbusů zajišťuje ve spolupráci se svými partnery. Na svých internetových stránkách¹³ navrhovatel Cegelec přitom přímo nezmiňuje, kdo tito partneři jsou, nicméně z internetových stránek vyplývá, že dodal elektrickou výzbroj pro trolejbusy „Solaris Trollino 18 AC“, jehož výrobcem je SOLARIS CZECH spol. s r.o. (resp. Solaris Bus & Coach sp. z o.o.)¹⁴, pro trolejbus „Ekova Electron 12 T“, jehož výrobcem je EKOVA ELECTRIC a.s. a dále pro trolejbusy „Bogdan“, jejichž výrobcem je Bogdan Corporation¹⁵. Z veřejně dostupných zdrojů¹⁶ dále plyne, že navrhovatel Cegelec dodával elektrickou výzbroj do trolejbusu (nikoli parciálního) „SOR TNB 12“, jehož výrobcem je navrhovatel SOR.
237. Úřad shrnuje, že dle svého názoru oslovil všechny dodavatele působící na trhu parciálních trolejbusů. Těchto dodavatelů se Úřad dotázal, zda splňují kritéria ekonomické a technické kvalifikace a proč se neúčastnili předmětného zadávacího řízení. Tímto způsobem si Úřad ověřoval, které společnosti se na daném trhu pohybovaly, pohybují nebo budou pohybovat, tedy hodlají na trh vstoupit. Odpovědi v rámci průzkumu trhu i hodnocení jednotlivých požadavků kvalifikace shledává Úřad relevantní a kvalifikované.
238. Dále Úřad s ohledem na výše uvedené a s ohledem na podání obou navrhovatelů konstatuje, že kritéria ekonomické kvalifikace by kromě účastníka zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s. splnil dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o., dodavatel Carrosserie HESS AG, potenciálně také navrhovatel SOR, protože ten nastavení ekonomické kvalifikace ve svém návrhu nenamítá a rovněž jej zadavatel zmiňuje jako dodavatele splňujícího jeho požadavky na ekonomickou kvalifikaci. Kritéria technické kvalifikace by kromě účastníka zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s. splnil dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. a dodavatel Carrosserie HESS AG.

⁸ <https://www.vanhool.be/en/>

⁹ <https://www.sor.cz/spolecnost/o-nas/>

¹⁰ <https://imhd.sk/bb/popis-typu-vozidla/849/SOR-TNB-12>

¹¹ <https://imhd.sk/ba/popis-typu-vozidla/739/%C5%A0koda-31-Tr-SOR>

¹² https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_32Tr_SOR

¹³ <https://www.cegelec.cz/trolejbusy-a-parcialni-trolejbusy/>

¹⁴ <https://www.solarisbus.com/cs/vozidla/nulove-emise/trollino-1>

¹⁵ <https://bogdan.ua/en/corporation-structure/production/passenger-transport/>

¹⁶ <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vozy/trolejbusy/3460-intro-sor-tnb-12.html>
https://cs.wikipedia.org/wiki/SOR_TNB_12

239. Dále Úřad s ohledem na výše uvedenou charakteristiku subjektů pohybujících se na trhu s parciálními trolejbusy zdůrazňuje fakt, že na tomto trhu je evidentní velmi nízký počet subjektů, jakož i subjektů navzájem si konkurujících, neboť dodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o., dodavatele EKOVA ELECTRIC a.s. a dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. nelze s ohledem na výše uvedené považovat za navzájem si konkurující subjekty na trhu s parciálními trolejbusy, neboť dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. se účastní zadávacích řízení jako poddodavatel dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. a dodavatel EKOVA ELECTRIC a.s. je navázán na skupinu Škoda Transportation stejně jako dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. Navíc je z výše popsané charakteristiky zřejmé, že subjekty působící na trhu v České republice jsou navzájem provázané v rámci spolupráce při výrobě a dodání trolejbusů, kdy se tyto subjekty sdružují (např. jeden subjekt dodává karoserii a jiný subjekt dodává elektrickou výzbroj). Dále je dle Úřadu zřejmá tendence dalších dodavatelů (konkrétně navrhovatel SOR, navrhovatel Cegelec a dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o.) se na trhu etablovat a konkurovat dodavateli ŠKODA ELECTRIC a.s. s vlastními parciálními trolejbusy.

I. Ke stanovení kritéria ekonomické kvalifikace

240. Navrhovatel Cegelec ve svém návrhu brojí proti nastavení ekonomické kvalifikace. Navrhovatel Cegelec k tomu uvádí, že zadavatel opomíjí nutnost zohlednění délky trvání rámcové dohody, která v tomto případě činí 8 let. V souvislosti s tím je navrhovatel Cegelec přesvědčen, že by se v takovém případě měla hodnota ekonomické kvalifikace pohybovat v částkách, jejichž výpočet v rámci námitek vyjádřil. V námitkách navrhovatel Cegelec odkazuje na komentářovou literaturu, ze které podle něj vyplývá, že při stanovování minimální výše ročního obrátu by měl zadavatel vycházet z předpokládané hodnoty veřejné zakázky vztažené k 1 roku trvání rámcové dohody. V této souvislosti navrhovatel Cegelec v návrhu dále poukazuje na skutečnost, že při posuzování, zda stanovení kvalifikačních předpokladů představuje nepřijatelné omezení soutěže či nikoli, je nutné přihlídnout nejen k porovnání předpokládané hodnoty veřejné zakázky a požadované hodnoty významných dodávek, ale taktéž k situaci na relevantním trhu, na němž mohou potenciální účastníci referenční zakázky získat. Požadavky na technickou či ekonomickou kvalifikaci dle navrhovatele Cegelec nereflktují situaci na trhu s trolejbusy. Dle navrhovatele Cegelec v případě trhu s trolejbusy kvůli různorodé právní úpravě v různých státech nelze z hlediska geografického považovat za relevantní trh území celé EU, relevantním trhem je tak spíše pouze trh na území ČR. Administrativní překážky (nutnost schvalování typů trolejbusů a jejich změn) a ekonomické překážky (nutnost vyvinout prototypy pro účely zkušebního provozu) kombinované s vysokou variabilitou požadavků objednatelů na technickou specifikaci trolejbusů dle navrhovatele Cegelec brání novým dodavatelům, aby získali referenční dodávky a aby získali odpovídající obrát.

241. Zadavatel k tomu ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvádí, že se nedomnívá, že by obrát 350 mil. Kč ročně v posledních třech letech byl na trhu výrobců trolejbusů nedosažitelný. Dle zadavatele se „menší“ dodavatelé mohou zadávacího řízení účastnit společně nebo jako poddodavatelé a své roční obráty sčítat.

242. Úřad předně uvádí, že podle § 78 odst. 2 zákona podmínka minimální výše ročního obrátu nesmí přesahovat dvojnásobek předpokládané hodnoty veřejné zakázky. V šetřeném případě zadavatel stanovil v bodě 2.6. zadávací dokumentace předpokládanou hodnotu rámcové dohody ve výši 558 690 000,- Kč bez DPH. V bodě 3.3.3. zadavatel stanovil, že požaduje

k prokázání ekonomické kvalifikace předložit roční obrat dodavatele za poslední 3 bezprostředně předcházející období v minimální výši 350 000 000,- Kč ročně. Z uvedeného plyne, že stanovený minimální roční obrat nepřesahuje dvojnásobek předpokládané hodnoty rámcové dohody.

243. Navrhovatel Cegelec namítá, že v šetřeném případě je rámcová dohoda uzavírána na 8 let, tudíž by se měla výše požadovaného ročního obratu přepočítat s ohledem na délku trvání rámcové dohody (měla by činit maximálně dvojnásobek předpokládané hodnoty rámcové dohody vztažené k 1 roku trvání rámcové dohody).
244. Úřad k tomu konstatuje, že zadavatel v souladu s bodem 3.1. rámcové dohody může objednat všech 33 ks trolejbusů zároveň na základě jediné objednávky. V souladu s rámcovou dohodou tedy nemusí docházet k několika dílčím objednávkám po méně kusech v rámci několika (až 8) let. Rámcová dohoda nevylučuje, aby zadavatel objednal všech 33 ks trolejbusů během prvního roku trvání rámcové dohody. Dle Úřadu tak pravidlo o přepočtu ročního obratu podle délky trvání rámcové dohody není na šetřený případ aplikovatelné. Úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že zadavatelem stanovená výše ročního obratu se jeví jako přiměřená vzhledem k předmětu plnění rámcové dohody a k podmínkám pro objednání trolejbusů stanoveným v rámcové dohodě.
245. V šetřeném případě je však dále třeba posoudit, zda stanovené kritérium ekonomické kvalifikace odpovídá zjištěným specifikům na trhu s parciálními trolejbusy. V tomto ohledu pak Úřad reflektoval např. závěry vyplývající z rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 10. 3. 2011 ve věci sp. zn. 62 Ca 15/2009. Úřad k tomu uvádí, že v případě, kdy se jedná o rozvíjející se trh, kde doposud jako finální dodavatel působil pouze jediný dodavatel a ostatní dodavatelé na trhu se teprve etablojí a doposud nedodávali odpovídající množství parciálních trolejbusů, je pro tyto nově působící dodavatele obtížné dosáhnout požadované úrovně ekonomické kvalifikace oproti dodavateli, který dodává v posledních 3 letech plnění opakovaně. Právě popsanou situaci je nutné při stanovení ekonomické kvalifikace zohlednit. V šetřeném případě však zadavatel stanovil kritérium ekonomické kvalifikace způsobem, který situaci na relevantním trhu nereflektuje a vytváří bezdůvodné překážky v účasti v zadávacím řízení všem dodavatelům, kteří se na trhu parciálních trolejbusů teprve etablojí. Kritérium ekonomické kvalifikace, tak jak bylo stanoveno zadavatelem v bodu 3.3.3. zadávací dokumentace, je tedy v rozporu se zásadou zákazu diskriminace stanovenou v § 6 odst. 2 zákona ve spojení s § 36 odst. 1 zákona, neboť vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Úřad se k tomu podrobněji vyjádří níže v rámci souhrnných závěrů k nastavení ekonomické a technické kvalifikace.

II. Ke stanovení kritérií technické kvalifikace

246. Navrhovatel Cegelec ve svém návrhu uvádí, že považuje za nepřiměřený požadavek na dodávku 10 trolejbusů v posledních 3 letech, požadavek na trolejbus s nezávislým pohonem, kdy nezávislý pohon je takový, který umožňuje jízdu obsazeného trolejbusu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení, požadavek na schválení trolejbusu k provozu výlučně v kterémkoli státě Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace. Navrhovatel považuje takové nastavení zadávacích podmínek v rozporu s § 6 odst. 1, odst. 2 zákona a s § 36 odst. 1 zákona.

247. Navrhovatel SOR konstatuje, že požadavek, aby dodavatel měl zkušenosti s významnou dodávkou nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem, je dle něj zcela nepřiměřený, neboť postup zadavatele bezdůvodně omezuje účast dodavatelů pouze na takové, kteří disponují zkušeností s kompletní dodávkou trolejbusů, což vzhledem k reálné situaci na relevantním trhu závažným způsobem omezuje hospodářskou soutěž.
248. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvádí, že v zadávacím řízení jde o rámcovou dohodu na dodávku trolejbusů, tedy nikoliv např. na dodávku jejich konstrukčních částí, a že trolejbusy jsou plněním, které pořizuje, a proto považuje za legitimní své požadavky na prokázání významných dodávek prokazující zkušenosti dodavatele právě s tímto plněním.
249. Úřad k tomu nejprve uvádí, že při stanovení zadávacích podmínek nelze akceptovat libovůli na straně zadavatele, tedy pouhé konstatování skutečnosti, že takový je zadavatelův požadavek, ale vždy je nutno hledat za požadavkem zadavatele relevantní důvody, které jej k jeho nastavení vedly. Platí současně, že i samotné zdůvodnění nastavené podmínky má být přiměřené její složitosti, specifičnosti či přísnosti, tedy nelze nutit zadavatele, aby každou stanovenou podmínku zadávací dokumentace vyčerpávajícím způsobem obhajoval, tedy nelze na něj klást v tomto směru nelogické a přehnané požadavky (srov. závěry rozhodnutí Krajského soudu v Brně ze dne 27. 1. 2016, č. j. 31 Af 14/2014 – 48). Zdůvodnění zadávací podmínky však musí být natolik přesvědčivé, aby s ohledem na její charakter bylo možno konstatovat, že případné omezení hospodářské soutěže je v daném případě namístě.
250. Prosté konstatování, že kvalifikační kritérium tak, jak bylo nastaveno, odpovídá předmětu veřejné zakázky co do rozsahu a složitosti, o takové konkrétní objektivní potřebě na straně zadavatele zpravidla ničeho nevyovídá, neboť znamená pouze to, že kritérium není nepřiměřené, nikoliv však už, že sleduje ověření objektivně důležité zkušenosti. Nelze bez dalšího tvrdit, že každou veřejnou zakázku zvládne řádně splnit jenom ten, kdo již totožné plnění v minulosti poskytl. Vždy je třeba ad hoc zkoumat, zda konkrétní zakázku dokáže splnit jen zkušený dodavatel anebo i ten, kdo dané konkrétní plnění realizuje sice poprvé, avšak plnil zakázky podobné, díky kterým získal takové zkušenosti, které zajistí řádné plnění veřejné zakázky poptávané.
251. Při formulaci kritérií technické kvalifikace je tak zadavatel v rámci zásad přiměřenosti a zákazu diskriminace povinen zvažovat veškeré relevantní okolnosti předmětné veřejné zakázky tak, aby v každém konkrétním případě byla vyvážena oprávněná potřeba řádné, včasné a kvalitní realizace veřejné zakázky a zároveň zájem na co nejširší možné hospodářské soutěži. Vedle samotného předmětu veřejné zakázky a jeho jednotlivých specifik (tj. zda je pro řádnou realizaci veřejné zakázky nutno požadovat zkušenost s naprosto stejným předmětem plnění, či zda postačí zkušenost obecnějšího rázu) je tak třeba pro volbu a odůvodnění technické kvalifikace zvážit i relevantní trh s obdobnými plněními. Nastavení vysoké speciality kritérií technické kvalifikace na trhu, kde se pohybuje pouze velmi málo subjektů, totiž může nežádoucím způsobem omezit či vyloučit hospodářskou soutěž.
252. V posuzovaném případě zadavatel v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace požaduje k prokázání technické kvalifikace předložení seznamu významných dodávek poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení, kdy významnými dodávkami se rozumí **dodávka**

nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem v tomto zadávacím řízení jednomu nebo více objednatelům (kupujícím). Zadavatel dále v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace stanovil, že trolejbusem shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem se rozumí trolejbus splňující všechny následující podmínky:

- trolejbus s nezávislým pohonem; nezávislý pohon je takový, který umožňuje jízdu obsazeného trolejbusu **alespoň 12 km bez napájení** z trolejového vedení;
- trolejbus, který byl **schválen k provozu v kterémkoli členském státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace**;
- trolejbus, který splňuje **podmínku nízkopodlažnosti v rozsahu 100 % plochy pro stojící cestující** a dále **všechny ostatní podmínky a definice dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107** – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M₂ nebo M₃ z hlediska jejich celkové konstrukce.

253. Úřad se nejprve vyjádří k požadavku zadavatele na referenční dodávky nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem poskytnuté za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení.
254. Navrhovatel SOR k požadavku zadavatele ve svém návrhu uvádí, že je způsobilý vyrobit a dodat parciální trolejbusy v požadovaném počtu, neboť má jednak rozsáhlou zkušenost obecně s dodávkou dopravních prostředků (autobusů, elektrických autobusů i trolejbusů), jednak má i zkušenost s dodávkou parciálních trolejbusů, neboť již dodal parciální trolejbusy odběrateli Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, akciová spoločnosť na Slovensku, ale zejména v řadě případů spolupracoval s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s., a to jako dodavatel karosérie. Protože však v každé spolupráci s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. byl tento dodavatel hlavním dodavatelem a navrhovatel SOR pouze poddodavatelem, je dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. nositelem takto získané reference na dodávku celých parciálních trolejbusů a navrhovatel SOR se tedy touto referencí prokázat nemůže. Obdobně jsou na tom dle navrhovatele SOR i ostatní výrobci (např. SOLARIS CZECH spol. s r.o., TRAM FOR ENVI s.r.o., navrhovatel Cegelec). Dle navrhovatele SOR žádný jiný dodavatel než ŠKODA ELECTRIC a.s. nedisponuje zkušeností s dodávkou celých parciálních trolejbusů a jiní dodavatelé se touto referencí prokázat nemůžou.
255. Zadavatel k tomu konstatuje, že jestliže zadávací podmínky neumožňují samostatnou účast např. dodavatelům výhradně části poptávaného plnění (karoserie nebo elektrické části vozidla), jedná se o přípustné omezení hospodářské soutěže přirozeně vyplývající ze skutečnosti, že zadavatel poptává kompletní plnění (trolejbusy) a nikoliv pouze jejich součástky.
256. Nejprve Úřad konstatuje, že z hlediska přiměřenosti ve vztahu k předmětu plnění rámcové dohody je požadavek na referenční dodávku nejméně 10 ks nových nízkopodlažních trolejbusů shodného nebo obdobného charakteru jako trolejbusy poptávané zadavatelem v šetřeném zadávacím řízení jednomu nebo více objednatelům (kupujícím) přiměřený, neboť v předmětném zadávacím řízení je předmětem plnění dodávka až 33 ks nových nízkopodlažních parciálních trolejbusů. Samotný počet 10 ks se tedy nejeví nepřiměřeně k požadovanému maximálnímu počtu 33 ks. Současně se jako nepřiměřený ve vztahu

k požadovanému předmětu plnění nejeví ani požadavek na referenční dodávky týkající se nových nízkopodlažních trolejbusů, když ty jsou právě předmětem plnění, který zadavatel v předmětném zadávacím řízení poptává. V šetřeném případě je však třeba posoudit otázku, zda situace na relevantním trhu umožňuje, aby subjekty na něm působící disponovali požadovanými referenčními dodávkami a mohli tak prokázat splnění technické kvalifikace.

257. Následně Úřad popíše zadávací řízení, jejichž předmětem byla dodávka parciálních trolejbusů, u nichž byla v letech 2017-2021 uzavřena smlouva na veřejnou zakázku:
- a. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2017-026184 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka 10 ks nízkopodlažních dvounápravových trolejbusů s alternativním pohonem a servisní smlouvy k trolejbusům dle kupní smlouvy“ vyplývá, že dne 24. 8. 2017 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Brna, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
 - b. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2017-026460 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem v roce 2018“ vyplývá, že dne 21. 9. 2017 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
 - c. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2017-032376 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Nákup 5 ks nízkopodlažních dvounápravových trolejbusů s alternativním pohonem“ vyplývá, že dne 9. 11. 2017 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem statutární město Teplice a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
 - d. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2018-001382 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka 4 parciálních trolejbusů“ vyplývá, že dne 28. 11. 2017 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Pardubic, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
 - e. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2018-015629 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka trolejbusů s přídavným bateriovým pohonem v roce 2018“ vyplývá, že dne 9. 1. 2018 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Městský dopravní podnik Opava, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
 - f. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2018-008447 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka 18m parciálních trolejbusů s trakčními bateriemi“ vyplývá, že dne 14. 3. 2018 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. a

vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).

- g. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2018-0027671 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka městských nízkopodlažních trolejbusů“ vyplývá, že dne 29. 7. 2018 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku, jejímž předmětem byla dodávka trolejbusů s trakčními bateriemi pro nezávislý pojezd, mezi zadavatelem Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
- h. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2018-040880 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka 9 ks parciálních trolejbusů II“ vyplývá, že dne 20. 11. 2018 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v oznámení není uveden počet podaných nabídek).
- i. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2019-021374 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Dodávka 5 ks nízkopodlažních dvounápravových trolejbusů s alternativním pohonem“ vyplývá, že dne 13. 6. 2019 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem statutární město Teplice a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
- j. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2019-027798 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Parciální trolejbusy v Jihlavě“ vyplývá, že dne 7. 8. 2019 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
- k. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2019-028150 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Pořízení bezemisních drážních vozidel ve společnosti Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.“ vyplývá, že dne 7. 8. 2019 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku, jejímž předmětem byla dodávka 8 ks nízkopodlažních parciálních trolejbusů, mezi zadavatelem MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o. a vybraným dodavatelem **ŠKODA ELECTRIC a.s.** (v tomto zadávacím řízení byla podaná **jediná nabídka**).
- l. Z Oznámení o výsledku zadávacího řízení (ev. č. F2021-015847 ve Věstníku veřejných zakázek) na veřejnou zakázku „Parciální trolejbusy v Jihlavě II“ vyplývá, že dne 23. 4. 2021 byla uzavřena smlouva na veřejnou zakázku mezi zadavatelem Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. a vybraným dodavatelem **TRAM FOR ENVI s.r.o.** ve sdružení se svým obchodním partnerem BOHDAN MOTORS (v tomto zadávacím řízení byly podány **dvě nabídky**).

258. Z výše uvedeného přehledu zadávacích řízení vyplývá, že na základě smluv uzavřených od roku 2017 na veřejné zakázky, jejich předmětem byly dodávky parciálních trolejbusů, dodával parciální trolejbusy pouze dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. a v těchto zadávacích řízeních, mimo zadávací řízení uvedené pod písm. h), tento dodavatel také podal jako jediný

nabídku, z toho plyne, že nikdo jiný se zadávacích řízení v České republice neúčastnil (tedy ani zahraniční dodavatelé Carrosserie Hess AG a Van Hool). Jedinou výjimku tvoří zadávací řízení uvedené pod písm. l), kde byly podány nabídky dvě a vybraným dodavatelem se stala dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. Pro úplnost Úřad uvádí, že při sestavování výčtu zadávacích řízení čerpal z veřejně dostupného zdroje, tj. z Věstníku veřejných zakázek, neboť parciální trolejbusy jsou prostředky městské hromadné dopravy a lze tedy předpokládat, že taková plnění pořizují pouze veřejní zadavatelé (zejm. městské dopravní podniky) na základě zadávacích řízení. Zároveň s ohledem na vysokou finanční hodnotu parciálních trolejbusů lze říci, že se nebude jednat o veřejné zakázky malého rozsahu a podlimitní veřejné zakázky, jejichž uveřejnění ve Věstníku veřejných zakázek by nebylo povinné. Dle Úřadu je tak výčet zadávacích řízení týkajících se parciálních trolejbusů uvedený výše kompletní.

259. Úřad dále konstatuje, že z výše uvedených skutečností (a rovněž i z charakteristiky subjektů působících na trhu – viz body 224. – 239. odůvodnění tohoto rozhodnutí) vyplývá, že trh s parciálními trolejbusy, které jsou dodávány městským dopravním podnikům v České republice, má charakter rozvíjejícího se trhu, kdy se na trh, na němž v minulých letech působil zejména jediný finální dodavatel parciálních trolejbusů, jednak dostaly nové subjekty (dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. a dodavatel Cegelec a.s.), které se snaží na trhu etablovat, a jednak subjekty, které dříve při výrobě a dodávkách spolupracovaly s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. a nyní se snaží „osamostatnit“ a na trh přinést trolejbusy pod vlastní značkou (navrhovatel SOR).
260. K otázce, zda situace na trhu umožňuje, aby subjekty na něm působící disponovaly požadovanými referenčními dodávkami, Úřad konstatuje, že ačkoli nepopírá právo zadavatele požadovat referenční dodávky týkající se požadovaného předmětu plnění a tím z účasti v zadávacím řízení vyloučit ty dodavatele, kteří nemají zkušenost s poptávaným plněním, zadavatel by měl vždy zvážit, zda nastavením technické kvalifikace brání takovým dodavatelům v účasti v zadávacím řízení důvodně. V šetřeném případě však zadavatelem stanovená technická kvalifikace bezdůvodně brání nově působícím subjektům na trhu účastnit se zadávacího řízení, neboť ti by byli schopni plnit, ale nemají reference odpovídající požadavkům zadavatele, protože v minulosti požadované plnění nedodávali (resp. dodávali, ale ve spolupráci s jiným subjektem, který však dodávky kompletoval, tudíž se jimi může jako jediný prokázat v rámci technické kvalifikace). Dodavatelé, kteří se na dodávkách podíleli jako poddodavatelé a nově by se chtěli ucházet o veřejné zakázky sami, reference týkající se dodání kompletního trolejbusu nemají. Zadávacího řízení se tak nemůžou účastnit dodavatelé, kteří mají zkušenosti s výrobou/dodávkou podstatných částí parciálních trolejbusů (např. jeden by měl zkušenost s výrobou karoserie a jiných podstatných komponentů a druhý by měl zkušenosti s dodávkou elektrických výstrojí) a kteří by se potenciálně sdružili a rozhodli se podat společnou nabídku.
261. Úřad do jisté míry chápe obavy zadavatele uzavřít smlouvu s dodavatelem, který nikdy nedodal žádný parciální trolejbus pod svojí obchodní firmou, ale vzhledem k situaci na trhu není adekvátní v účasti bránit dodavateli, jako je např. navrhovatel SOR, který v minulosti již parciální trolejbus vyrobil a jako celek dodal (ačkoliv ne trolejbus odpovídající specifikům trolejbusu požadovanému zadavatelem v posuzovaném zadávacím řízení), dále se podílel na dodávkách parciálních trolejbusů jako výrobce karoserie. Zadavatel k tomu uvádí, že ze zkušenosti navrhovatele SOR s dodávkou jednotek kusů trolejbusů anebo se subdodávkou

části plnění potřebného pro konstrukci trolejbusu neplyne, že by byl navrhovatel SOR jednoznačně způsobilý realizovat předmět plnění, tedy vyrobit a dodat parciální trolejbusy v požadovaném počtu až 33 ks. Zadavatel k tomu dodává, že není povinen přijmout jako záruku řádného plnění jen příležitostnou zkušenost dodavatele s plněním pouze v rozsahu zlomku poptávaného plnění. Dodávka několika málo jednotlivých kusů trolejbusů by dle zadavatele dostatečně nevypovídala o dostatku lidských a technických zdrojů a zkušenostech dodavatele. Dle Úřadu však zadavatel v šetřeném případě nezohledňuje specifika předmětu plnění, které poptává, a sice, že parciální trolejbusy se vyrábějí na základě objednávky konkrétního objednatele se specifickými požadavky, a nikoli jako vozidla „na sklad“ s jednotnými parametry. Pokud dodavatel v minulosti nezískal veřejné zakázky na dodání parciálních trolejbusů, je zřejmé, že trolejbusy bez závazné objednávky konkrétního objednatele ani nevyráběl, tudíž nemůže mít zkušenost s dodávkami více kusů trolejbusů (ačkoli by třeba měl zájem a dostatečné kapacity na to vyrobit více kusů). Je tedy na objednatelích, zda si objednají 1 ks nebo 30 ks trolejbusů, a zadavatel nemůže automaticky považovat za nekvalifikovaného takového dodavatele, který dodal 3 ks trolejbusů objednateli, jenž zrovna vyžadoval 3 ks a nikoli 10 ks. Zadavatel by měl dále zvažovat i další okolnosti, např. působení subjektu na širším trhu, kdy je evidentní, že navrhovatel SOR má zkušenosti s výrobou vozidel (nejen trolejbusů, ale i autobusů) ve velkém množství, neboť na svých internetových stránkách uvádí, že v roce 2015 vyrobil 757 vozidel¹⁷. To, že navrhovatel SOR v minulosti dodal „několik málo jednotlivých kusů“ trolejbusů, ještě nemusí nutně znamenat, že nedisponuje lidskými a technickými zdroji pro výrobu 33 ks.

262. Pokud budou kritéria technické kvalifikace i v jiných zadávacích řízeních, jejichž předmětem je dodávka parciálních trolejbusů, nastavena tak, jak je zadavatel nastavil v šetřeném případě, nikdy nebudou mít dodavatelé, kteří se na trhu parciálních trolejbusů teprve etablojí, možnost se zadávacích řízení účastnit a veřejné zakázky získávat a na základě toho pak získávat reference, byť se zřejmě jedná o kvalifikované dodavatele objektivně způsobilé dodávat parciální trolejbusy s požadovanými specifickými vlastnostmi a v požadovaném množství.
263. Navrhovatel SOR ve svém návrhu uvádí alternativu, kterou by zadavatel v rámci prokázání technické kvalifikace mohl požadovat, a sice, že by mohlo být požadováno předložení seznamu významných dodávek, ze které bude vyplývat, že dodavatel realizoval dodávku minimálně 5 ks nových parciálních trolejbusů nebo dodávku významného podílu na výrobě minimálně 5 ks nových parciálních trolejbusů, přičemž takovým podílem se rozumí zejména dodávka karoserie vozidla nebo elektrické výzbroje vozidla. Úřadu se tato alternativa jeví jako souladná s výše popsanou situací na relevantním trhu. Eventuálně by mohla být spolu s výše uvedeným rovněž zvažována kombinace dodávky celých parciálních trolejbusů spolu s dodávkou významného podílu na výrobě parciálních trolejbusů.
264. Dále k tomu Úřad konstatuje, že zadavatel by měl při stanovení technické kvalifikace rovněž zvážit, zda lhůta 3 let od zahájení zadávacího řízení, i přesto že je v souladu s § 79 odst. 2 písm. b) zákona, je adekvátní specifiku poptávaného předmětu plnění a situaci na relevantním trhu, který má charakter rozvíjejícího se trhu. K tomu Úřad uvádí, že ze skutkových zjištění vyplynulo, že dodací lhůty u trolejbusů trvají min. 308 dní, ale spíše se

¹⁷ <https://www.sor.cz/spolecnost/o-nas/>

jedná o přibližně 400 dní (viz níže bod 372. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Při stanovení referenčního období je tedy potřeba také zvážit skutečnost, že u smluv na veřejné zakázky týkající se dodávek parciálních trolejbusů podepsaných v minulých 3 letech ještě nemuselo dojít k plnění, čímž jsou ze soutěže vyloučeni dodavatelé, kteří se na trhu v posledních 3 letech teprve etablovali a snaží se veřejné zakázky získat.

265. Dále Úřad uvádí, že zadavatel v posuzovaném případě v rámci technické kvalifikace kromě požadavku na referenční dodávku 10 ks nových parciálních trolejbusů navíc požaduje, aby tyto parciální trolejbusy splňovaly další jím stanovené podmínky, tj. musí jít o trolejbusy s nezávislým pohonem, který umožňuje jízdu alespoň 12 km bez napájení z trolejového vedení, musely být schváleny k provozu v kterémkoli členském státu EU nebo EHP nebo Švýcarské konfederace a musely splňovat podmínku nízkopodlažnosti v rozsahu 100 % plochy pro stojící cestující a dále všechny ostatní podmínky a definice dle Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107. Dále se Úřad samostatně vyjádří k požadavku zadavatele, aby se referenční dodávky týkaly parciálních trolejbusů s minimálním dojezdem 12 km na trakční baterii bez napájení z trolejového vedení.
266. Navrhovatel Cegelec k tomu ve svém návrhu uvádí, že pro kteréhokoli dodavatele nečiní obtíž nabídnout vozidlo s dojezdem na baterii v rozmezí 1–100 km, tato skutečnost je ovlivněna konkrétními potřebami a požadavky daného zadavatele a to, zda dodavatel vozidlo s takovým dojezdem dodával, nijak nevyovídá o jeho odborných schopnostech a schopnosti takové vozidlo vyrobit a dodat.
267. Zadavatel k tomu ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvádí, že nesouhlasí s navrhovatelem Cegelec, že zkušenost dodavatele s dodáním vozidla s nezávislým pohonem s dojezdovou vzdáleností minimálně 12 km nijak nevyovídá o jeho odborných schopnostech a schopnosti takové vozidlo vyrobit a dodat. Zadavatel je přesvědčen, že naopak tento požadavek o uvedených skutečnostech přímo vyovídá, a není mu jasné, jak jinak než doložením významné dodávky by měly být zkušenosti dodavatele ověřeny.
268. Úřad k tomu uvádí, že z bodu 4.28 technické specifikace vyplývá, že zadavatel u předmětu plnění rámcové dohody požaduje ujetí 12 km na trakční baterii v rámci jednoho cyklu jízdy, a z toho důvodu si zadavatel chce ověřit, že mu plnění dodá dodavatel, který má s dodáním trolejbusu s dojezdem 12 km na trakční baterii zkušenosti. Uvedené se dle Úřadu nejeví nepřiměřeně ve vztahu k požadovanému předmětu plnění. Dle Úřadu je však třeba vzít v potaz následující skutečnosti.
269. Ze skutkových zjištění (viz body 207. – 209. odůvodnění tohoto rozhodnutí) dále plyne, že dojezd trolejbusu na trakční baterii je dán zejména použitou trakční baterií, kdy kapacita baterie, a tím i dojezd, se mění v závislosti na přidání a odebrání bateriových článků, ostatně tuto skutečnost uvádí i sám zadavatel v rozhodnutí o námitkách navrhovatele SOR, kde konstatuje, že *„je-li dojezd trolejbusu dodavatele nižší (aniž by zadavatel znal a mohl se vyjádřit k přesnému konstrukčnímu řešení výrobku, který by mohl dodat stěžovatel), podle přesvědčení zadavatele konstrukční řešení trolejbusů dostupná na trhu zahrnují vyměnitelnost trakčních baterií, resp. jejich jednotlivých segmentů, případně i přidání takových segmentů. Zadavatel je tak přesvědčen, že úprava vozidla v tomto ohledu by spočívala nanejvýš ve výměně trakční baterie nebo přidání jejího jednotlivého segmentu, což*

je běžně otázka poměrně jednoduchého dílenského úkonu, jehož časovou náročnost zadavatel odhaduje na maximálně 1 pracovní den“. Dále ze skutkových zjištění plyne, že požadavek na konkrétní dojezd je dán objednatelem konkrétního parciálního trolejbusu, kdy každý objednatel, resp. zadavatel, vyžaduje jiný dojezd s ohledem na potřeby své dopravní infrastruktury.

270. S ohledem na to, že cena baterií se odvíjí od její kapacity, a tedy i dojezdu, je pro zadavatele, kterému v rámci jeho infrastruktury stačí např. dojezd 6 km, nevhodné vyžadovat baterii, která by umožňovala větší dojezd (např. předmětných 12 km). Konkrétní dojezd je tak dán požadavkem zadavatele a nikoli tím, jestli je dodavatel schopen „nainstalovat“ do trolejbusu baterii s kapacitou umožňující dojezd 6 km nebo 12 km.
271. Úřad dále upozorňuje na tvrzení zadavatele ve vztahu k požadavku na předložení vzorku trolejbusu dle bodu 7.2. zadávací dokumentace, že přenastavení konfigurace trolejbusu co do případného přidání baterií (a tedy prodloužení dojezdu trolejbusu na trakční baterii) je jednoduchým dílenským úkolem (viz bod 83. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Na jednu stranu zadavatel trvá na stanovení přísného požadavku na technickou kvalifikaci, kdy za způsobilého k plnění rámcové dohody považuje pouze dodavatele, který dodal parciální trolejbusy s minimálním dojezdem 12 km, na druhou stranu však sám tvrdí, že změna dojezdu je jednoduchým dílenským úkonem. Dle Úřadu zadavatel konstatováním, že přidání baterií a prodloužení dojezdu trolejbusu na trakční baterii je jednoduchý dílenský úkon, nijak nedokládá oprávněnost svého požadavku na konkrétní dojezd u referenčních dodávek, naopak ji spíše popírá.
272. Dle Úřadu tak zadavatel stanovením požadavku, aby se referenční dodávky týkaly pouze dodávek parciálních trolejbusů s minimálním dojezdem 12 km, brání v účasti v zadávacím řízení všem dodavatelům, kteří v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení nedodali trolejbusy s minimálním dojezdem 12 km, ačkoli je s ohledem na výše uvedené zřejmé, že dojezd u trolejbusů je dán objednatelem konkrétního parciálního trolejbusu a nikoli schopností dodavatele trolejbus s daným dojezdem vyrobit. Z uvedeného vyplývá, že požadavek zadavatele, aby se referenční dodávky týkaly pouze dodávek parciálních trolejbusů s minimálním dojezdem 12 km, vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže a je tedy v rozporu se zásadou zákazu diskriminace stanovenou v § 6 odst. 2 zákona ve spojení s § 36 odst. 1 zákona.
273. Úřad k technické kvalifikaci shrnuje, že tak, jak ji zadavatel stanovil v bodu 3.3.4. zadávací dokumentace, je s ohledem na odpovědi dodavatelů poskytnutých v rámci šetření na trhu a s ohledem na podání obou navrhovatelů zřejmé, že technickou kvalifikaci je kromě účastníka zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s. schopen splnit pouze dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. (v předmětném zadávacím řízení poddodavatel účastníka ŠKODA ELECTRIC a.s.) a dodavatel Carrosserie HESS AG, který se zadávacích řízení v České republice v posledních letech neúčastní (až na nyní probíhající zadávací řízení v Praze). Z potenciálně způsobilých dodavatelů k plnění rámcové dohody jsou takto přísně stanovenou technickou kvalifikací vyloučeni navrhovatel SOR, navrhovatel Cegelec a dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o.
274. Úřad s ohledem na výše uvedené konstatuje, že kritéria technické kvalifikace tak, jak je zadavatel stanovil v bodu 3.3.4. zadávací dokumentace, v souhrnu bezdůvodně brání v účasti v zadávacím řízení všem dodavatelům, kteří se na trhu parciálních trolejbusů teprve etablují

a doposud veřejné zakázky nezískávali, proto doposud nedodávali kompletní parciální trolejbusy odpovídající požadavkům zadavatele pro účely prokázání technické kvalifikace, a z toho důvodu kritéria technické kvalifikace jsou ve svém souhrnu v rozporu se zásadou zákazu diskriminace stanovenou v § 6 odst. 2 zákona ve spojení s § 36 odst. 1 zákona.

III. Ke stanovení kritérií ekonomické a technické kvalifikace v souhrnu

275. Úřad tedy po přezkoumání jednotlivých požadavků zadavatele na ekonomickou a technickou kvalifikaci z hlediska jejich diskriminační povahy následně přistoupil k hodnocení jejich kombinace jako celku. Na tomto místě Úřad shrnuje, že podmínky ekonomické a technické kvalifikace tak, jak byly nastaveny zadavatelem v zadávací dokumentaci, generují za způsobilé k plnění rámcové dohody jediného účastníka zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s., jeho poddodavatele SOLARIS CZECH spol. s r.o. a dodavatele Carrosserie HESS AG. K tomu Úřad dodává, že dodavatel Carrosserie HESS AG by však nesplnil podmínku zadavatele na předložení vzorku dle bodu 7.2. zadávací dokumentace (viz odůvodnění k výroku II. tohoto rozhodnutí).
276. Zadavatel v šetřeném případě dle Úřadu nerefletoval současnou situaci na trhu, na který vstupuje s nabídkou na uzavření rámcové dohody. Ačkoli tedy požadavky na ekonomickou a technickou kvalifikaci stanovil přiměřeně předmětu plnění rámcové dohody, nerefletoval do stanovených zadávacích podmínek skutečnost, že stanovená kritéria samostatně i v souhrnu brání subjektům, kteří se na trhu teprve etabloují, aby se účastnili zadávacího řízení. Pokud by zadávací podmínky zůstaly tak, jak byly stanoveny zadavatelem, „noví“ dodavatelé na trhu by nikdy nezískali reference týkající se dodávek kompletních trolejbusů, protože by se nemohli účastnit zadávacích řízení a ucházet se o veřejné zakázky, kde by jako méně zkušení dodavatelé mohli konkurovat např. s nižší cenou. S tím souvisí skutečnost, že noví dodavatelé, kteří by se nemohli účastnit zadávacích řízení, a tedy by nemohli získat veřejné zakázky, by ani nemohli dosáhnout na stanovenou výši ročního obrátu požadovaného k prokázání ekonomické kvalifikace. Dle Úřadu je třeba podpořit hospodářskou soutěž u trhu, kde veřejné zakázky získává především jediný dodavatel, ačkoliv potencionálně způsobilých k plnění je dodavatelů více a u těchto dodavatelů je patrná snaha se na trhu etablovat a konkurovat doposud jedinému dodavateli.
277. Na základě těchto závěrů Úřad konstatuje, že takto stanovené podmínky kvalifikace vytváří bezdůvodné překážky, které omezují hospodářskou soutěž a dochází tak ke skryté formě nepřípustné diskriminace, kdy zadavatel znemožňuje takovýmto nastavením kvalifikačních předpokladů podání nabídky potencionálních účastníků, kteří by mohli být k plnění předmětu veřejné zakázky způsobilí.
278. Úřad této souvislosti opětovně poukazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 15/2009-71 ze dne 10. 3. 2011. Z něho vyplývá, že *„podmínka promítající se do kvalifikačních předpokladů, která se na jednom trhu může jevit jako odůvodněná, přiměřená a v souladu se ZVZ, může na jiném trhu vykazovat výrazně diskriminační charakter, a to typicky na trhu, který teprve vzniká a na kterém se jednotliví dodavatelé teprve etabloují. Na takových trzích nemůže stanovení kvalifikačních předpokladů vést k „neotevření“ hospodářské soutěže pro subjekty, které by jinak byly schopny plnění pro zadavatele kvalifikovaně realizovat.“ (...)* *„Závěr ohledně přiměřenosti, a tím i zákonnosti stanovených ekonomických a finančních*

kvalifikačních předpokladů (§ 55 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách) a technických kvalifikačních předpokladů (§ 56 téhož zákona) nemůže být výsledkem arbitrární úvahy abstrahující od podmínek na trhu, na němž soutěž o získání veřejné zakázky má probíhat, ani od konkrétních důsledků, které takto stanovené kvalifikační předpoklady s ohledem na podmínky panující na trhu mohou z pohledu účasti dodavatelů v soutěži o získání veřejné zakázky vyvolat.“. Právě uvedený závěr Krajského soudu v Brně lze dle názoru Úřadu vztáhnout na řešený případ, i přestože se v posuzovaném případě nejedná o trh, který by teprve vznikal, nicméně jde vzhledem k jeho specifikům o trh s velmi nízkým počtem subjektů, kdy noví dodavatelé mají velmi omezené možnosti, jak se na tomto trhu etablovat, což potvrzují i výsledky Úřadem provedeného průzkumu trhu. Výše uvedené závěry vyplývající z průzkumu trhu tak dle Úřadu svědčí závěru, že se v tomto případě jedná o poměrně úzce specializovaný trh, kde vystupuje malý počet dodavatelů.

279. Úřad k tomu dodává, že u trhu, na kterém se pohybuje velmi nízký počet subjektů a kde se pohybuje dodavatel, jehož pozice je na trhu znatelně silnější než pozice ostatních subjektů, kteří se na trh teprve snaží proniknout, je třeba dbát zvýšené pozornosti zadavatelů, aby stanovením zadávacích podmínek tuto situaci nepodporovali a bezdůvodně ostatním subjektům působícím na trhu nebránili v účasti v zadávacích řízeních. Zadavatel, ačkoli není povinen svoje požadavky přizpůsobovat jednotlivým dodavatelům, nemůže dodavatelům bránit v přístupu k veřejné zakázce (ať už úmyslně či s ohledem na neznalost trhu). Zadavatel by při stanovení zadávacích podmínek měl vědět, v jaké míře je jeho požadavek na relevantním trhu omezující, kolik dodavatelů je mu schopno vyhovět, a to i v kombinaci s ostatními požadavky.
280. Dále k tomu Úřad uvádí, že se v šetřeném případě nejedná o důvodné omezení hospodářské soutěže, nejedná se tedy o případ, kdy by v případě dostatečného zdůvodnění ze strany zadavatele bylo možno akceptovat i zadávací podmínky, které by primárně byly nastaveny způsobem, který omezuje hospodářskou soutěž, ale s ohledem na oprávněné a zdůvodněné potřeby zadavatele by se jednalo o omezení hospodářské soutěže povolené. Zadavatel k nastavení ekonomické i technické kvalifikace konstatuje, že je stanovil přiměřeně s ohledem na poptávaný předmět plnění a že se domnívá, že na trhu existuje více potenciálních dodavatelů schopných řádně plnit předmět rámcové dohody. Zadavatel k tomu dále konstatuje, že jestliže zadávací podmínky neumožňují samostatnou účast např. dodavatelům výhradně části poptávaného plnění (karoserie nebo elektrické části vozidla), jedná se dle zadavatele o přípustné omezení hospodářské soutěže přirozeně vyplývající ze skutečnosti, že zadavatel poptává kompletní plnění (trolejbusy) a nikoliv pouze jejich součástky. Zadavatel však dle Úřadu dostatečně nezohlednil nízký počet subjektů pohybujících se na trhu a jejich vzájemnou provázanost, dále pak také skutečnost, že v zadávacích řízeních týkajících se parciálních trolejbusů v posledních letech, u nichž byla uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem, se vybraným dodavatelem stal (až na jednu výjimku) dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. a jiní dodavatelé působící na trhu v České republice tedy objektivně nemohou prokázat splnění technické kvalifikace a s ohledem na tuto skutečnost může být pro tyto dodavatele rovněž problematické prokázat splnění ekonomické kvalifikace, neboť ti dodavatelé, kteří nezískávali veřejné zakázky na dodávky parciálních trolejbusů a tedy parciální trolejbusy ani nedodávali (a nerealizovali ani dodávky jiných vozidel, např. autobusů, na základě kterých by mohli disponovat odpovídajícím

obratem), nemohou disponovat odpovídající výší ročního obratu dle požadavků zadavatele pro účely prokázání ekonomické kvalifikace.

281. Na základě výše uvedeného Úřad shledal, že tak, jak byly podmínky ekonomické a technické kvalifikace v posuzovaném případě ve svém souhrnu nastaveny, vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže a jsou tudíž v rozporu se zásadou zákazu diskriminace dle § 6 odst. 2 zákona ve spojení s § 36 odst. 1 zákona.
282. Dále se Úřad samostatně vyjádří k některým jednotlivým argumentům zadavatele.
283. Zadavatel ve vyjádření k oběma návrhům konstatuje, že námitky navrhovatelů směřují často proti takovým zadávacím podmínkám, v nichž lze spatřovat zcela základní požadavky na kvalifikaci z hlediska charakteristiky poptávaného plnění, k tomu zadavatel odkazuje na rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-35558/2020/500/JBě ze dne 6. 11. 2020. Úřad k tomu konstatuje, že v případě citovaného rozhodnutí navrhovatel namítal nastavení technické specifikace, brojil tedy proti požadavkům zadavatele na samotný předmět plnění. V posuzovaném případě však technická specifikace předmětu plnění rámcové dohody nebyla ani v jednom z návrhů namítána, neboť v posuzovaném případě jsou namítána kritéria kvalifikace, která dle navrhovatelů brání v účasti dodavatelům potenciálně způsobilým k plnění rámcové dohody.
284. Zadavatel ve vyjádření k oběma návrhům dále uvádí, že hodnotit situaci na trhu z hlediska možného dominantního postavení některého ze soutěžitelů nepřísluší jemu, nýbrž Úřadu, přičemž si není vědom žádného řízení, v němž by se Úřad postavením ŠKODA ELECTRIC a.s. na trhu s trolejbusy zabýval, popřípadě označil tohoto dodavatele jako dominantního na relevantním trhu. Dále pak ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí zadavatel uvádí, že co se týče Úřadem shromážděných oznámení o výsledcích zadávacích řízení na parciální trolejbusy s uzavřenou smlouvou se zadavateli působícími v České republice, nepřísluší mu hodnotit výsledky jiných zadávacích řízení jiných zadavatelů a postavení dodavatelů na trhu. Úřad k tomu konstatuje, že zadavateli sice nepřísluší konstatovat, zda některý z dodavatelů na trhu je v dominantním postavení či nikoli, ale měl by při stanovení zadávacích podmínek zohlednit situaci na relevantním trhu, zvláště, jde-li o trh, který se teprve rozvíjí a na kterém působí velmi nízký počet subjektů, a zadávací podmínky stanovit tak, aby nevytvářely bezdůvodně překážky hospodářské soutěže. Zadavatel měl tedy vzít v potaz i skutečnost, že kromě dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. žádný jiný subjekt na trhu v České republice nedisponuje požadovanou referencí. A ačkoli zadavatel rozšířil požadované referenční dodávky i na dodávky poskytnuté kromě České republiky také do zemí EU, EHP a Švýcarské konfederace, je s ohledem na skutečnost, že trolejbusy je třeba schválit k provozu v každé jednotlivé zemi, zřejmé, že o dodávky pro zadavatele v České republice budou mít zájem především dodavatelé působící na trhu v České republice, o čemž svědčí i skutečnost, že zahraniční dodavatelé (s referenčními dodávkami v zahraničí) se v minulosti zadávacích řízení v České republice nezúčastnili.
285. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR zdůrazňuje možnost dodavatelů prokazovat kvalifikaci společně nebo pomocí poddodavatele. Úřad k tomu konstatuje, že i v případě prokazování kvalifikace společně nebo pomocí poddodavatele zadavatel stále vyžaduje jako referenční dodávku dodávky 10 ks parciálních trolejbusů, i pokud by se tedy nově působící dodavatelé na trhu potenciálně sdružili, stejně by nedisponovali referenční

dodávkou kompletních parciálních trolejbusů s konkrétním dojezdem (např. navrhovatel Cegelec s dodavatelem EKOVA ELECTRIC a.s., jak zadavatel zmiňuje ve svém vyjádření ze dne 5. 5. 2021, nebo navrhovatel SOR s navrhovatelem Cegelec, nebo navrhovatel Cegelec s navrhovatelem SOR, jak zadavatel uvádí ve druhém vyjádření k podkladům pro rozhodnutí).

286. Dále zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR konstatuje, že zkušenost s dodávkou části plnění dle zadavatele není rovnocenná zkušenosti s dodávkou kompletního plnění, a dále že dle něj neexistuje jediné rozhodnutí Úřadu ani správního soudu, které by označovalo za nezákonný požadavek na kvalifikaci spočívající ve zkušenosti s předmětem plnění veřejné zakázky na podkladě toho, že by takovým požadavkem byli diskriminováni dodavatelé, kteří běžně dodávají pouze část předmětu veřejné zakázky. Úřad k tomu uvádí, že zadavatel opět nezohledňuje specifika předmětu plnění rámcové dohody a ani specifickou situaci na trhu, neboť s ohledem na zjištění plynoucí z podání obou navrhovatelů, jakož i z provedeného šetření relevantního trhu (viz body 224. – 239. odůvodnění tohoto rozhodnutí), je zřejmé, že subjekty na trhu se za účelem dodání parciálních trolejbusů sdružují, kdy např. jeden subjekt dodá karoserii, jiný subjekt elektrickou výzbroj, přičemž v důsledku obchodního nastavení je zpravidla pouze jeden subjekt uveden jako hlavní, finální dodavatel parciálního trolejbusu. Úřad podotýká, že ve chvíli, kdy tyto spolupráce skončí a dodavatelé (dříve spolupracující) chtějí na trhu působit samostatně, ale nejde zrovna o dodavatele uvedené jako „finální“ dodavatel, nemůžou se tito nově samostatní dodavatelé prokázat zkušeností s dodávkou kompletního trolejbusu. Přitom může dojít k tomu, že dodavatel v jednom případě dodával karoserii, v jiném případě elektrickou výzbroj, ale v obou případech je nositelem reference jiný „finální“ dodavatel, ačkoli jejich zkušenost s výrobou/dodáním předmětu plnění může být srovnatelná. Navrhovatel SOR k tomu ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí uvádí, že u referencí dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. je míra podílu dodavatele ŠKODA ELECTRIC a.s. na plnění stejná nebo i menší než např. podíl navrhovatele SOR, pokud se na těchto referencích podílel v pozici poddodavatele jako dodavatel karosérie. Skutečnost, že formálně byla generálním dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. tak dle navrhovatele SOR nevypovídá o reálné vyšší zkušenosti oproti navrhovateli SOR, který se na stejné zakázce rovněž podílel, avšak v důsledku obchodního nastavení pouze jako poddodavatel. Dle Úřadu tedy nelze jednoznačně říci, že dodavatel, který je nositelem referencí (ale ve skutečnosti se na dodávce podílel jen z části), je lépe kvalifikovaný než dodavatel, který se rovněž podílel na dodávkách z části, ale není nositelem reference, protože trolejbus nedodal pod svojí obchodní firmou.

Závěr

287. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Úřad konstatuje, že zadavatel stanovil zadávací podmínky zadávacího řízení na uzavření rámcové dohody v rozporu s § 36 odst. 1 zákona a se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona, když v rámci podmínek účasti stanovil podmínky kvalifikace, ve kterých současně požadoval splnění kritéria ekonomické kvalifikace dle § 78 odst. 1 zákona spočívajícího v požadavku na minimální výši ročního obratu za poslední tři roky před zahájením zadávacího řízení v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.3. zadávací dokumentace a kritéria technické kvalifikace dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona spočívajícího v požadavku na předložení seznamu významných dodávek v rozsahu uvedeném v bodě 3.3.4. zadávací dokumentace, přičemž při stanovení výše uvedených kritérií

kvalifikace nereflektoval specifika předmětu plnění rámcové dohody a nezohlednil aktuální podmínky na relevantním trhu, čímž vytvořil bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.

K výroku II. rozhodnutí – požadavek na předložení vzorku

Relevantní ustanovení právních předpisů

288. Podle § 6 odst. 1 zákona zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti
289. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se pro účely zákona zadávacími podmínkami rozumí veškeré zadavatelem stanovené
1. podmínky průběhu zadávacího řízení,
 2. podmínky účasti v zadávacím řízení,
 3. pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení,
 4. pravidla pro hodnocení nabídek,
 5. další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104 zákona.
290. Podle § 36 odst. 1 zákona nesmí být zadávací podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
291. Podle § 104 zákona zadavatel může v zadávací dokumentaci požadovat od vybraného dodavatele jako další podmínky pro uzavření smlouvy
- a) předložení dokladů nebo vzorků vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky nebo kvalifikaci dodavatele,
 - b) úspěšný výsledek zkoušek vzorků,
 - c) předložení dokladu prokazujícího schopnost dodavatele zabezpečit ochranu utajovaných informací, je-li to k plnění veřejné zakázky nezbytné,
 - d) přijetí určité formy spolupráce podle § 37 odst. 4, nebo
 - e) bližší podmínky součinnosti před uzavřením smlouvy.

Skutečnosti zjištěné z dokumentace o zadávacím řízení

292. Dle bodu 7.2. zadávací dokumentace zadavatel „odešle vybranému dodavateli výzvu k předložení dokladu a vzorku, jejichž předložení je podmínkou uzavření smlouvy, což si zadavatel vyhrazuje podle § 104 zákona.

Zadavatel požaduje od vybraného dodavatele jako další podmínky pro uzavření rámcové dohody:

- a) předložení dokladu a vzorku vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky; a*
- b) úspěšný výsledek zkoušky vzorku.*

Vybraný dodavatel předloží do 15 kalendářních dní od doručení výzvy zadavatele rozhodnutí o schválení typu drážního vozidla, osvědčení o shodě vzorku se schváleným typem a průkaz

způsobilosti vzorku vozidla ve smyslu § 43 odst. 1, 2 a 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (v případě schváleného typu vzorku drážního vozidla), nebo rozhodnutí drážního správního úřadu o stanovení podmínek pro provedení zkušební jízdy ve smyslu § 43 odst. 9 zákona o dráhách (v případě neschváleného typu vzorku drážního vozidla).

Ve stejné lhůtě vybraný dodavatel zadavateli předloží jako vzorek trolejbus, pro nějž byly uvedené dokumenty vystaveny. Musí se jednat o provozuschopný trolejbus, který bude splňovat vybrané parametry technické specifikace.

Vybraný dodavatel s předvedeným vzorkem provede za účasti zadavatele zkušební jízdu v trolejbusové síti zadavatele. Druhou část zkušební jízdy provede vybraný dodavatel za účasti zadavatele v režimu jízdy na trakční baterii. Zadavatel dále na vzorku provede potřebná měření a další zkoušky.

Výsledek zkoušky bude úspěšný, pokud bude zjištěna shoda níže uvedených vybraných parametrů předloženého vzorku s technickou specifikací.

Předložený vzorek nemusí představovat zcela nové vozidlo. Lze předložit a předvést trolejbus splňující níže uvedené vybrané parametry, který je již v provozu, např. u jiného dopravce, nebo je skladovým vozidlem vybraného dodavatele.

Konkrétní termín předložení vzorku (v rámci výše stanovené lhůty) bude určen dohodou zadavatele a vybraného dodavatele. Nedojde-li k této dohodě do tří kalendářních dní od doručení výzvy zadavatele, případně termín na desátý až patnáctý den od doručení výzvy zadavatele a jeho přesnou volbu provede zadavatel.

Vzorek bude předložen na adrese Masarykova 58, 400 10 Ústí nad Labem (trolejbusová vozovna Všebořice), anebo dle dohody zadavatele a vybraného dodavatele na jiném místě v trolejbusové síti zadavatele.

Vzorek bude vyzkoušen v uzavřeném areálu zadavatele mimo veřejně přístupné pozemní komunikace. Dodavatel odpovídá a nese náklady na škodní pojištění, které bude odpovídat co do výše pojistné částky hodnotě předkládaného vzorku a možným vzniklým škodám.

Vzorek bude vybranému dodavateli vrácen nejpozději do 24 hodin od předložení.

Vybraný dodavatel je povinen zajistit doprovod trolejbusu osobou, která bude schopna zadavateli sdělit potřebné odpovědi na technické dotazy, a dále osobu, která bude oprávněna trolejbus řídit a předvést zadavateli funkčnost vozidla.

Vybraný dodavatel nese veškeré náklady na předložení dokladu a vzorku vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky a zkoušku vzorku s výjimkou nákladů na zjištění místa zkoušky, na trakční energii, kterou dodá na své náklady zadavatel, a s výjimkou osobních nákladů zadavatele.

Vybrané parametry, které budou při zkoušce předloženého vzorku zadavatelem posuzovány na shodu s technickou specifikací, jsou:

- *Splnění veškerých podmínek pro provoz na pozemních komunikacích a v MHD, stanovené obecně závaznými právními předpisy platnými na území České republiky, včetně závazných i doporučených českých a evropských norem (ČSN, EN); způsobilost bez jakýchkoliv technických či jiných úprav k provozu v síti MHD zadavatele (dle bodu 2.2*

technické specifikace). Za nesplnění těchto podmínek bude považováno i to, kdy trolejbus nezvládne průjezd trasou zkušební jízdy, aniž by došlo k poškození vozidla, okolních staveb a/nebo terénních úprav.

- *Vybavení pro napájecí soustavu 600 V DC IT (dle bodu 2.3 technické specifikace).*
- *Akcelerace vozidla z rychlosti 0 km/h na 40 km/h do 10 s na rovině při přímém směru pohybu a z rychlosti 0 km/h na 65 km/h do 25 s na rovině při přímém směru pohybu (dle bodu 2.6 technické specifikace).*
- *Blokování rozjezdu trolejbusu (neaktivní trakční pohon) před dovřením všech dveří a před sklopením plošiny pro nástup osob na invalidním vozíku do polohy pro jízdu, s možností zrušení ochrany dveří pro nouzový dojezd vozidla v případě poruchy dveří nebo plošiny pro nástup na invalidním vozíku (dle bodu 2.7 technické specifikace).*
- *Délka (bez sběračů) maximálně 18,75 m (dle bodu 3.1 technické specifikace).*
- *Šířka bez zpětných zrcátek 2,5 až 2,55 m (dle bodu 3.2 technické specifikace).*
- *Výška nástupové hrany bez aktivované funkce kneelingu max. 340 mm (dle bodu 3.10 technické specifikace).*
- *Naklánění trolejbusů (kneeling) umožňující snazší nástup a výstup cestujících (dle bodu 3.11 technické specifikace).*
- *Manuálně ovládaná vyklápěcí plošina o minimální nosnosti 300 kg pro nástup a výstup osob na invalidním vozíku nebo se sníženou schopností pohybu; plošina musí dosáhnout až na úroveň vozovky i v místech, kde není zvýšená nástupní hrana; konstrukční provedení s dostatečnou izolační pevností i v případě ztížených klimatických podmínek (déšť, sněžení a podobně) (dle bodu 3.12 technické specifikace).*
- *Dveře s jištěním proti sevření cestujících se zpětným otevřením při kontaktu s překážkou; po automatické reverzaci se dveře mohou znovu zavřít až po dalším použití ovládacího prvku pro zavírání řidičem (dle bodu 3.13 technické specifikace).*
- *Výdrž na 1 cyklus jízdy na trakční baterii (dále jen „TB“) bez trolejového vedení s garantovaným ujetím 12 km jízdy po celou záruční dobu TB při plném vytížení vozidla rychlostí min. 50 km/hod, při současném zastavování v zastávkách, křižovatkách a ostatních překážkách, při 30% výkonu topení popřípadě chlazení, při osvětlení salonu pro cestující a plném výkonu topení popřípadě chlazení kabiny řidiče a dále 10 minut odstavu vozidla s dostatečným výkonem topení, popřípadě chlazení kabiny řidiče (dle bodu 4.27 první odrážky technické specifikace).*
- *Opakování cyklů jízdy na TB bez trolejového vedení v denním režimu provozu s možností dobíjení energie z trolejového vedení v délce 45 minut pod trolejovým vedením mezi jednotlivými cykly (dle bodu 4.27 druhé odrážky technické specifikace).*

O předložení dokladu a vzorku a o výsledku zkoušky vzorku bude sepsán protokol podepsaný oprávněnými (pověřenými) zástupci obou stran, jehož obsahem bude též vyhodnocení souladu vzorku s požadavky zadavatele (výsledek zkoušky).

Podmínkou pro uzavření rámcové dohody je úspěch předloženého vzorku ve zkoušce“.

293. Z bodu 3.1 technické specifikace vyplývá, že zadavatel požaduje délku vozidla kategorie 18m bez sběračů maximálně 18,75 m.
294. Z bodu 3.1. vzoru rámcové dohody vyplývá, že rámcová dohoda zakládá kupujícímu oprávnění, nikoliv však povinnost, popsat a odebrat od prodávajícího trolejbusy, a to na základě písemných objednávek trolejbusů, jímž prodávajícího vyzve k poskytnutí plnění a v níž bude obsažen zejména přesný počet trolejbusů, které kupující žádá dodat.
295. Dle bodu 3.2. vzoru rámcové dohody za doby trvání rámcové dohody může kupující prodávajícímu zaslat jednu nebo více závazných objednávek, a to až na 33 ks trolejbusů, celkem na základě všech takových objednávek nejvýše na 33 ks trolejbusů.

Skutečnosti zjištěné průzkumem trhu mezi dodavateli trolejbusů

296. V rámci průzkumu trhu se Úřad prostřednictvím žádostí o informace ze dne 6. 5. 2021, požádal dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. a SOLARIS CZECH spol. s r.o. mj. o sdělení následujících informací:
- *„Sdělte, zda disponujete předváděcím vozem, prototypem či jiným vozidlem, které byste v případě Vaší účasti v zadávacím řízení a za předpokladu, že byste se v zadávacím řízení stali vybraným dodavatelem, mohli využít k prezentaci vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace, a zda byste byli schopni splnit i další požadavky zadavatele související s prezentací vzorku, které jsou stanoveny v bodě 7.2. zadávací dokumentace.*
 - *Uveďte stručný popis obvyklého procesu výroby parciálního trolejbusu v případě, že je vyráběn podle konkrétních požadavků určitého objednatele; zejména uveďte hlavní fáze procesu výroby takového trolejbusu a přibližnou dobu jeho trvání do doby, než by bylo možné takový trolejbus podrobit zkoušce technické způsobilosti drážního vozidla ve smyslu § 59 a násl. vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.*
 - *Uveďte, jakou dobu považujete obecně za nejkratší potřebnou k výrobě a dodání parciálního trolejbusu uzpůsobeného dle konkrétních požadavků určitého objednatele, tak aby takový trolejbus splňoval všechny požadavky dle příslušných právních předpisů a byl by připravený k provozu v České republice.“*
297. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. ve své odpovědi ze dne 13. 5. 2021 mj. uvádí, že „výrobci trolejbusů zpravidla žádným předváděcím vozem ve formě vzorku nedisponují. To vyplývá už ze skutečnosti, že je rozdílné schvalování trolejbusů pro provoz v jednotlivých zemích, takže by musel výrobce mít k dispozici pro každou zemi (nebo soubor zemí) samostatný kus jen pro předváděcí účely. Výroba tzv. neadresného prototypu (bez konkrétního zákazníka) je pro svou ekonomickou nerentabilitu v daném oboru výjimkou, zpravidla k tomu výrobci přistupují jen tehdy, když chtějí s nějakým zcela novým modelem vstoupit na trh a potřebují tedy trolejbus vůbec vyvinout. Od roku 2018 byly v České republice schvalovány čtyři typy trolejbusů, konkrétně šlo o typy 32 Tr, 33, Tr a 35 Tr z produkce Škody Electric a trolejbus Ekova Electron 12T z produkce Ekovy Electric. Pouze poslední z nich byl vyroben jako tzv. neadresný prototyp (bez konkrétního zákazníka), neboť společnost Ekova Electric v té době usilovala o vlastní výrobu trolejbusů, a proto potřebovala obecně vyvinout zcela nový trolejbus, což se bez prototypu neobešlo. Další tři jmenované typy byly schvalovány do provozu vždy přímo u zákazníků, typ 32 Tr konkrétně u Městského dopravního podniku Opava, typ 33 Tr u

Statutárního města Teplice (dopravce Arriva City) a typ 35 Tr u Dopravní společnosti Zlín–Otrokovice.

Jedinou možností by bylo obstarat si vozidlo na účely předvádění od některého ze zákazníků, který by s tím ale musel souhlasit, což není vůbec jednoduché zajistit. Drtivá většina dodaných vozidel je dnes financována z externích zdrojů (dotací) a podmínkou získání těchto finančních prostředků (dotací) je nezřídka zákaz využívat vozidla ke komerčním aktivitám, což je i zapůjčení vozidla zpět výrobci (trolejbusy musí být provozovány pouze v místě dodání). Obecně platí, že zákazníci nemají žádnou povinnost své trolejbusy půjčovat výrobcům, což plně respektujeme. Jistě ani občan, který si koupí osobní automobil, nepředpokládá, že jej bude muset půjčovat výrobci vozidla na prezentaci a podobnému požadavku by asi sotva vyhověl.

Naše společnost by ale stejně neměla možnost takový trolejbus předvést. Náš partner (DCEŘINÝ PODNIK „AVTOSKLADALNYJ ZAVOD č. 1“ VEŘEJNÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI „AVTOMOBILNA KOMPANIJA „BOHDAN MOTORS“) totiž dosud nevyrobil kloubový trolejbus schválený pro provoz v České republice dle nyní platné předpisové základny a dosud nevyrobil ani kloubový trolejbus splňující požadavek na dojezd 12 km na baterie. Náš partner DCEŘINÝ PODNIK „AVTOSKLADALNYJ ZAVOD č. 1“ VEŘEJNÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI „AVTOMOBILNA KOMPANIJA „BOHDAN MOTORS“ realizuje sériovou výrobu kloubových trolejbusů pro ukrajinský trh, přičemž tamní zákazníci v minulosti rovněž požadovali trolejbusy s trakční baterií, avšak s menším dojezdem než 12 km. Jakákoli prezentace dříve vyrobeného vozidla by tak byla stejně nemyslitelná. V tomto směru už vůbec nemá smysl hovořit o nedostatku časového prostoru na předvedení vzorku ve vztahu k získání povolení k provozu trolejbusu ze strany českého Drážního úřadu, neboť i kdyby se náš partner rozhodl pro nenávratnou investici v podobě výroby trolejbusu přesně vyhovujícího požadavkům DP města Ústí nad Labem pouze pro účel jednorázové prezentace vzorku, tak by schválení tohoto typu trolejbusu pro provoz v ČR a tedy i pro případnou prezentaci DP města Ústí nad Labem trvalo přibližně 13 měsíců. Rovněž je nutno upozornit na náklady na přepravu vozidla do Ústí nad Labem, které by byly výrazné v porovnání s někým, kdo již trolejbus do Ústí nad Labem v identické konfiguraci dodal, a má tak ve výběrovém řízení jednoznačně výhodu.

298. *Dále dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. ve své odpovědi uvádí, že „trolejbusy se vyrábějí vždy podle přání jednotlivých měst a provozovatelů. Délka procesu od výroby po uvedení do provozu se liší pro každou zemi podle legislativních požadavků. Níže je uveden popis ve vztahu k procesu v ČR.*

Není výjimkou, že si zadavatelé vymíní v rámci soutěže, že o uspořádání některých prvků rozhodují oni (typicky například stanoviště řidiče). Po uzavření kontraktu tedy vždy následuje jednání se zadavatelem, kdy se diskutuje finální provedení vozidla, případně vybrané preference zákazníka ve vztahu k dílčím komponentům, které nijak neovlivňují finální cenu výrobku, ale zadavateli mohou usnadnit například údržbu. Naše společnost se snaží brát na tyto požadavky zřetel a pokud změny zajišťují cenovou neutralitu projektu, snaží se jim vyhovět. Tato fáze zpravidla zabere zhruba 1 měsíc. V této fázi se současně potvrzují nabídky konkrétních subdodavatelů a postupně dochází k objednávkám komponentů (nejprve klíčových s dlouhou dodací lhůtou, následně po finálním výběru zbylých součástí). Paralelně je dolaďován projekt vozidla ve vztahu ke všem požadavkům zákazníka a rozmístění vybraných komponent. Následně je možné přistoupit k výrobě karoserie, která je zpravidla dokončena

na konci 5. či 6. měsíce od podpisu smlouvy. Poté přichází ke slovu montáž elektrické části a ladění pohonu ve vztahu ke všem součástem trolejbusu (ovládání dveří, sběračů, brzd, posilovače řízení atp.). Od 8. měsíce je poté možné zahájit zkušební provoz podle legislativních požadavků a realizaci jednotlivých zkoušek. Drážní úřad v roce 2019 nastavil podmínky jednotně pro všechny dodavatele tak, že musí najet 20 000 zkušebních kilometrů (bez cestujících, se zátěží a s cestujícími). Tento počet není fyzikálně možné najet rychleji než za 4 měsíce. Vzhledem k tomu, že do procesu vstupují lhůty pro vyjádření úřadů, posouzení zkoušek atp. není v rámci České republiky možné předat schválený trolejbus za dříve než 13 měsíců“.

299. Dodavatel SOLARIS CZECH spol., s r.o. ve své odpovědi ze dne 12. 5. 2021 mj. uvádí, že „v případě požadavků na předvedení vzorku ve většině případů nedisponujeme vlastním vozidlem, předváděcí vzorek si půjčujeme od provozovatele, který je nejbližší sídlu zadavatele a jehož vozidlo současně splňuje podmínky požadované zadavatelem v ZD; jedná se o praxi obvyklou u většiny výrobců v rámci EU, jako vzorky si v případě potřeby půjčujeme i ostatní prostředky MHD, které jsou ve výrobním portfoliu naší společnosti (autobusy, elektrobusy, trolejbusy, vodíkové busy). Veškeré požadavky související s prezentací vzorku stanovené v bodě 7.2 ZD jsme schopni bez problémů splnit“. Dále dodavatel SOLARIS CZECH spol., s r.o. ve své odpovědi sděluje, že „všechny trolejbusy dodávané v EU jsou vyráběné dle konkrétních požadavků určitého objednatele; vývoj podobného typu vozidla jsme absolvovali dříve, jedná se o náš standardní produkt. Hlavní výrobní fáze trolejbusu jsou přibližně následující:

- cca 2 týdny vytvoření výrobní specifikace a příprava výrobní dokumentace,
- cca 22 týdnů výroba kompletního skeletu karoserie + dodávky klíčových komponent (trakční baterie, elektrická výzbroj),
- cca 6 týdnů finální montáž + oživení,
- cca 14 týdnů schválení dle legislativy platné v konkrétním státě zadavatele.

Dodávky parciálních trolejbusů vyrobených dle konkrétních požadavků určitého objednatele tak, aby takový trolejbus plnil všechny požadavky dle příslušných právních předpisů a byl by připraven k provozu v ČR, jsme schopni zahájit cca 44 týdnů od podpisu příslušné kupní smlouvy“.

300. V odpovědi na žádost Úřadu o informace č. j. ÚOHS-15493/2021/511/KZa ze dne 10. 5. 2021 ve spojení s žádostí Úřadu č. j. ÚOHS-19495/2021/511/KZa ze dne 10. 6. 2021, v rámci kterých se Úřad dodavatele Carrosserie Hess AG dotázal, zda obvykle disponuje vzorkem, předváděcím vozem nebo prototypem, dodavatel Carrosserie Hess AG odpověděl, že obvykle poskytuje svým klientům předváděcí vozidlo pod podmínkou uzavření smlouvy o nájmu, takové předváděcí vozidlo však nebude splňovat všechny parametry vyžadované u předmětu plnění kupní smlouvy. K tomu dále uvedl, že nevyrábí trolejbus dle specifických parametrů, který nemá být předmětem samotných dodávek předmětu plnění podle uzavřené kupní smlouvy, tzn., že jako vzorek poskytuje již existující vozidlo od svého předchozího zákazníka, který má v provozu vozidlo co nejvíc podobné. Na dotaz Úřadu, zda by dodavatel Carrosserie Hess AG splňoval všechny požadavky na vzorek zadavatele v šetřeném případě, uvedl, že nikoli (konkrétně by nesplnil požadavek zadavatele na zrychlení vozidla a na minimální výšku nástupové hrany).

Skutečnosti zjištěné z odborných stanovisek

301. V žádosti o odborné stanovisko č. j. ÚOHS-16885/2021/511/KZa ze dne 21. 5. 2021 Úřad požádal Ministerstvo dopravy, jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy podle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, o poskytnutí následujících informací:

- *„Sdělte, zda v rámci Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru a Švýcarské konfederace, příp. v rámci třetích zemí, existuje unifikace trolejbusů, resp. unifikace legislativních požadavků na jejich schválení a uvedení do provozu. Specifikujte konkrétní státy, které mají legislativní požadavky na schválení parciálních trolejbusů a jejich uvedení do provozu unifikovány s Českou republikou.*
- *Sdělte, jaké jsou podmínky, průběh a doba trvání povolovacího procesu potřebného k přepravě nadměrného nákladu v případě, kdy by šlo o přepravu trolejbusu určeného k prezentaci vzorku v rámci České republiky, u silničního správního úřadu.*
- *Sdělte, jaké jsou podmínky, průběh a doba trvání povolovacího procesu potřebného k přepravě nadměrného nákladu v případě, kdy by šlo o přepravu trolejbusu určeného k prezentaci vzorku ze zahraničí do České republiky, u silničního správního úřadu.*
- *Sdělte, zda je podle platných právních předpisů možné, aby silniční správní úřad vydal povolení pro opakovanou přepravu nadměrného nákladu, které se vztahuje na delší časové období.“*

302. Ministerstvo dopravy ve své odpovědi na žádost o odborné stanovisko ze dne 2. 6. 2021 uvedlo:

„K bodu 1

Na úrovni EU nejsou provozní a technické parametry harmonizovány na úrovni, jako je tomu např. u železnice nebo u lanovek. Informaci o technických požadavcích jiných států nemá Ministerstvo dopravy k dispozici.

K bodu 2, 3 a 4

Základní informace týkající se povolování přepravy nadměrných a nadrozměrných nákladů, příslušnosti správních orgánů k tomuto povolování, podmínek povolování, náležitostí a vzoru žádosti, včetně odkazů na příslušnou právní úpravu v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (§ 25, § 40) a prováděcí vyhlášce č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů (§ 40), jsou uvedeny na webových stránkách Ministerstva dopravy: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-anadrozmernych-nakladu>.

Příslušný silniční správní úřad vydá povolení pouze po předchozím souhlasu vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie ČR

Povolení je vydáváno formou rozhodnutí podle správního řádu, tedy lhůtu pro vydání rozhodnutí stanoví správní řád.

Povolení je možné vydat i pro opakovanou přepravu (podle § 40 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb. obsahuje žádost mimo jiné účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat). Maximální délka časového období není výslovně stanovena.

Obecné podmínky povolovacího procesu platí i pro konkrétní případy, které uvádíte ve Vaší žádosti, v případě přepravy ze zahraničí pak povolení týká pouze přepravy na území České republiky.“

303. V žádosti o odborné stanovisko č. j. ÚOHS-16711/2021/511/KZa ze dne 19. 5. 2021 Úřad požádal Drážní úřad, jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech trolejbusových drah podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, o poskytnutí následujících informací:

- 1. „Je podle platných právních předpisů třeba, aby každý nový typ parciálního trolejbusu (tj. případ, kdy výrobce vyvine nový typ trolejbusu nebo upraví dosavadní schválený typ trolejbusu dle konkrétních požadavků určitého objednatele týkajících se např. rozměrů, kloubové úpravy, počtu náprav či dveří, nízkopodlažnosti, vybavení pro konkrétní napájecí soustavu, minimálního dojezdu na trakční baterii bez kolejového vedení, apod. - dále jen „nový typ parciálního trolejbusu“) byl schválen k provozu na pozemních komunikacích a v MHD Drážní úřadem?*
- 2. Sdělte, jaké jsou podmínky a průběh schvalovacího procesu potřebného k tomu, aby nový typ parciálního trolejbusu bylo možné v souladu s platnými právními předpisy použít ke zkušebnímu provozu v České republice, a jaká je obvyklá doba trvání tohoto schvalovacího procesu. Popište případné rozdíly ve schvalovacím procesu ke zkušebnímu provozu v České republice v případě nového typu parciálního trolejbusu oproti parciálnímu trolejbusu vyrobenému podle typu, který již byl pro zkušební provoz v České republice dříve schválen. Sdělte, zda zkušebním provozem podle platných právních předpisů musí projít každý jednotlivý vyrobený parciální trolejbus, nebo jen první vozidlo daného typu. Sdělte, jaká je obvyklá doba trvání zkušebního provozu v celém jeho rozsahu, tj. než je zkušební provoz dle platných právních předpisů považován za splněný.*
- 3. Sdělte, jaké jsou podmínky a průběh schvalovacího procesu potřebného k tomu, aby nový typ parciálního trolejbusu bylo možné v souladu s platnými právními předpisy použít k provozu v České republice, a jaká je obvyklá doba trvání tohoto schvalovacího procesu. Popište případné rozdíly ve schvalovacím procesu k provozu v České republice v případě nového typu parciálního trolejbusu oproti parciálnímu trolejbusu vyrobenému podle typu, který již byl pro provoz v České republice schválen.*
- 4. Sdělte, jaké jsou podmínky pro použití parciálního trolejbusu, který byl vyroben podle typu schváleného k provozu v zahraničí, ke zkušebnímu provozu v České republice. V případě, že je třeba schválení ze strany Drážního úřadu, sdělte, jaký je průběh schvalovacího procesu a jaká je přibližná doba jeho trvání. Popište případné rozdíly v podmínkách pro použití parciálního trolejbusu ke zkušebnímu provozu v České republice u trolejbusu, který byl schválen k provozu v některém státě Evropské unie či Evropského hospodářského prostoru, oproti trolejbusu, který byl schválen k provozu v třetích zemích.*

5. *Sdělte, jaké jsou podmínky pro použití parciálního trolejbusu, který byl vyroben podle typu schváleného k provozu v zahraničí, k provozu v České republice. V případě, že je třeba schválení ze strany Drážního úřadu, sdělte, jaký je průběh schvalovacího procesu a jaká je přibližná doba jeho trvání. Popište případné rozdíly v podmínkách pro použití parciálního trolejbusu k provozu v České republice u trolejbusu, který byl schválen k provozu v některém státě Evropské unie či Evropského hospodářského prostoru, oproti trolejbusu, který byl schválen k provozu v třetích zemích.“*

304. Drážní úřad ve své odpovědi na žádost o odborné stanovisko ze dne 27. 5. 2021 k jednotlivým otázkám uvedl:

1. *„Předně je třeba uvést, že trolejbus je dle § 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173/1995 Sb.“), že je drážním vozidlem pohybuje se vlastní silou mimo trakční vedení a napájené z nezávislého zdroje, primárně určené pro jízdu z trakčního vedení. Ve Vaší žádosti se rovněž dotazujete, zda aby každý nově vyvinutý trolejbus nebo upravený již schválený trolejbus byl schválen k provozu na pozemních komunikacích v MHD. K této části otázky DÚ uvádí, že DÚ schvaluje trolejbus jako drážní vozidlo pro provoz na dráze. Na dráze lze podle ustanovení § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) provozovat pouze lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem. Technické podmínky pro schválení typu uvádí § 61 vyhlášky 173/1995 Sb. Změna na drážním vozidle – trolejbusu vyžadující schválení změny odchylky od schváleného typu z Vámi uváděných příkladů je změna, převodu na nápravy, zvýšení výkonu hnacího motoru o více než 15 %, změna elektrického trakčního obvodu, změna nosných částí ovlivňujících jejich pevnost a funkčnost, změna provedení pojezdu, a změna zdrojových energetických soustav. Podle ustanovení § 61 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Lze na drážních vozidlech použít konstrukční části z jiných vozidel již schváleného typu. Předmětem zkoušek na vozidle je v takovém případě již jen ověření vlastností, které může použitá část ovlivnit.*
2. *Zkušební provoz je institut probíhající buď v rámci schvalování typu dle § 43b odst. 4 zákona o dráhách nebo o něm může DÚ rozhodnout samostatně na základě žádosti žadatele dle § 43 odst. 9 zákona o dráhách. Součástí žádosti, resp. podklady pro vydání rozhodnutí o zkušebním provozu musí být:*
 - *Základní údaje o vozidle (typové číslo, výrobce, řada, kategorie)*
 - *Typový výkres a technický popis vozidla.*
 - *Dvanáctimístné evidenční číslo zkušebního vozu (bylo-li přiděleno) nebo jiné identifikační označení.*
 - *Seznam a výsledky doposud vykonaných zkoušek.*
 - *Seznam tratí s uvedením maximální rychlosti*
 - *Sestavení zkušební soupravy.*

- *Určený dopravce.*
- *Seznam účastníků řízení.*
- *Návrh termínu provedení zkoušek.*

V případě, že žadatel doloží veškeré potřebné dokumenty, pak DÚ rozhodne ve lhůtě maximálně do 30 dní od podání žádosti. V případě, kdy zkušební provoz nařizuje DÚ z moci úřední, jsou výše uvedené podklady zpravidla součástí žádosti o schválení typu, resp. odchylky od schváleného typu, případně k předložení těchto údajů vyzve žadatele o schválení typu, resp. odchylky od schváleného typu. Zkušebním provoz probíhá zpravidla na prvním vozidle daného typu, to však nevyklučuje, aby v rámci jednoho zkušebního provozu bylo rozhodnuto o zkušebním provozu pro více vozidel daného typu (v rozhodnutí DÚ jsou uvedena evidenční čísla zkušebních vozů, či jiný identifikátor jednoznačně vymezující vozidlo, které je předmětem zkušebního provozu.

Zkušební provoz je vždy součástí schvalovacího procesu za účelem schválení typu drážního vozidla. V případě, kdy je vyroben trolejbus dle již schváleného typu, zkušební provoz se již neprovádí, neboť dle ustanovení § 43 odst. 2 zákona o dráhách výrobce prokazuje shodu se schváleným typem typovým osvědčením pro každé vozidlo. Délku zkušebního provozu stanovuje DÚ, zpravidla zohlední délku zkušebního provozu navrhovanou žadatelem, za předpokladu, že tato délka je v žádosti o vydání rozhodnutí řádně zdůvodněna.

3. *Schvalovací proces probíhá na základě žádosti, k níž je třeba předložit:*

- *Základní údaje o vozidle (typové číslo, výrobce, řada, kategorie)*
- *Technické podmínky zpracované podle přílohy č. 4 část II vyhlášky č. 173/1995 Sb.*
- *Výkresová dokumentace určující typ vozidla*
- *Návod na obsluhu a údržbu*
- *Výsledky typových zkoušek vykonaných právnickou osobou pověřenou Ministerstvem dopravy. Konečný rozsah zkoušek určí DÚ na základě požadavků normy ČSN 28 1300 pro tramvaje, ČSN 30 0250 pro trolejbusy a ČSN 28 1310 pro vozy metra*
- *Výpočty nebo výsledky zkoušek prokazující pevnost skříně a podvozků pro tramvaje*
- *Doklad o homologaci vozidla podle předpisů EHK – platí pouze pro trolejbusy*
- *Doklady o požární odolnosti, materiálové listy použitých obkladových materiálů*
- *ES prohlášení o shodě bezpečnostních dílů – platí pouze pro vozy lanových drah*
- *Vyhodnocení zkoušky za jízdy nebo zkušebního provozu, je-li Drážním úřadem vyžadováno.*

V případě, že žadatel doloží veškeré potřebné dokumenty, pak DÚ rozhodne ve lhůtě maximálně do 30 dní od podání žádosti. V případě, kdy je vyroben trolejbus dle již schváleného typu, další schvalování se již neprovádí, neboť dle ustanovení § 43 odst. 2 zákona o dráhách prokazuje výrobce shodu se schváleným typem typovým osvědčením pro každé vozidlo.

- 4. Skutečnost že trolejbus byl schválen pro provoz v zahraniční, neznamena automatickou možnost bez dalšího k provedení zkušební provozu v ČR. Podmínky, za kterých lze provést zkušební provoz – viz bod 1.*
- 5. I přesto, že byl trolejbus schválen pro provoz v zahraniční, je třeba provést jeho typové schválení v podmínkách ČR. Délka a postupy schvalování je stejná jako v případech uvedených výše. Ze zkušeností DÚ vyplývá, že v případě, že vozidlo bylo schváleno v zemích EU a je tedy vyrobeno dle jednotných evropských norem, je předpoklad jeho schválení v ČR bez zásadních potíží, oproti případům, kdy je vozidlo schváleno mimo země EU.“*

305. V žádosti o odborné stanovisko č. j. ÚOHS-18529/2021/511/KZa ze dne 3. 6. 2021 Úřad požádal Drážní úřad o poskytnutí následujících doplňujících informací:

- 1. „Z obsahu Vaší odpovědi na otázky týkající se zkušební provozu a schvalovacího procesu (otázky č. 2 a 3) Úřadu vyplývá, že v případě, kdy je subjektem nejprve podána samostatná žádost o povolení zkušební provozu (tj. bez předchozího či současného podání žádosti o schválení typu vozidla), Drážní úřad o ní rozhodne do 30 dnů ode dne obdržení žádosti, poté probíhá zkušební provoz dle podmínek stanovených Drážním úřadem a následně po ukončení zkušební provozu může subjekt podat žádost o schválení typu vozidla, o níž Drážní úřad opět rozhodne do 30 dnů. V jiném případě, kdy subjekt rovnou podá žádost o schválení nového typu vozidla (tj. bez samostatné žádosti o povolení zkušební provozu), Drážní úřad v rámci rozhodování o žádosti o schválení nového typu vozidla rozhodne o zkušebním provozu z moci úřední ve lhůtě do 30 dnů ode dne podání žádosti o schválení typu vozidla, poté probíhá zkušební provoz dle podmínek stanovených Drážním úřadem a následně po ukončení zkušební provozu Drážní úřad rozhodne o schválení typu vozidla do 30 dnů od ukončení zkušební provozu. Úřad Vás žádá o potvrzení, zda výše uvedené postupy Drážního úřadu jsou popsány procesně správně. V případě, že nikoli, popište, jaký je postup Drážního úřadu v případě, kdy je nejprve podána samostatná žádost o povolení zkušební provozu a teprve poté žádost o schválení nového typu vozidla, a jaký je postup v případě, kdy je podána pouze žádost o schválení nového typu vozidla; ke každé fázi postupu uveďte lhůty, v jakých Drážní úřad rozhoduje.*
- 2. Ve Vaší odpovědi k otázce týkající se zkušební provozu (otázka č. 2) uvádíte, že délku zkušební provozu stanovuje Drážní úřad. K uvedenému sdělte, zda existují podmínky pro zkušební provoz, které jsou stanoveny Drážním úřadem či právními předpisy jednotně pro všechny subjekty (např. minimální požadovaný nájezd posuzovaného trolejbusu, minimální délka trvání zkušební provozu). V případě, že ano, uveďte konkrétně, o jaké podmínky se jedná a kde jsou stanoveny. Dále sdělte,*

zda máte z Vaší činnosti povědomí o tom, jak dlouho u parciálních trolejbusů zkušební provoz dle stanovených podmínek v obvyklých případech trvá.

3. *Ve Vaší odpovědi k otázce týkající se schvalovacího procesu (otázka č. 3) uvádíte, že schvalovací proces (tj. schválení nového typu trolejbusu) probíhá na základě žádosti, k níž je potřeba předložit mj. „Výsledky typových zkoušek vykonaných právníkem osobou pověřenou Ministerstvem dopravy“, přičemž konečný rozsah zkoušek určí Drážní úřad na základě požadavků normy ČSN 30 0250 pro trolejbusy. K uvedenému specifikujte, zda typové zkoušky probíhají mimo schvalovací proces u Drážního úřadu, či zda jsou součástí schvalovacího procesu u Drážního úřadu. Dále Vás Úřad žádá o potvrzení, zda rozsah zkoušek určuje Drážní úřad předem, tj. mimo schvalovací proces, na základě požadavků normy ČSN 30 0250 pro všechny trolejbusy jednotně, přičemž na základě takto stanoveného rozsahu typovou zkoušku vykonává právníkem osoba pověřená Ministerstvem dopravy. V případě, že uvedený postup není ze strany Úřadu popsán procesně správně, popište průběh určování rozsahu typových zkoušek Drážním úřadem. Následně ve vztahu k typovým zkouškám stručně popište, co je jejich obsahem a zda máte z Vaší činnosti povědomí o tom, jak dlouho typové zkoušky u parciálních trolejbusů dle stanovených podmínek v obvyklých případech trvají.*
4. *Ve Vaší odpovědi k otázce č. 3 dále uvádíte, že schvalovací proces probíhá na základě žádosti, k níž je potřeba předložit mj. „Doklad o homologaci vozidla podle předpisů EHK“. K uvedenému specifikujte, který subjekt tento doklad vydává, a popište, co je obsahem tohoto dokladu. Dále specifikujte, o jaké přepisy EHK se jedná. Následně sdělte, čeho konkrétně homologace týká, tj. zda se týká trolejbusu jako celku, či určitých specifických částí trolejbusu (tyto části prosím specifikujte).*
5. *Následně ve Vaší odpovědi k otázce č. 3 ve vztahu ke schvalovacímu procesu uvádíte, že „v případě, že žadatel doloží veškeré potřebné dokumenty, pak Drážní úřad rozhodne ve lhůtě maximálně do 30 dní od podání žádosti. V případě, kdy je vyroben trolejbus dle již schváleného typu, další schvalování se již neprovádí, neboť dle ustanovení § 43 odst. 2 zákona o dráhách prokazuje výrobce shodu se schváleným typem typovým osvědčením pro každé vozidlo“. K uvedenému specifikujte, jaký je postup při schvalování trolejbusu, který je vyroben dle již schváleného typu, zejména uveďte, zda žadatel musí prokázat pouze shodu se schváleným typem typovým osvědčením, či zda musí splnit i nějaké další podmínky, dále uveďte, který subjekt vydává typové osvědčení. K uvedenému dále specifikujte, jaké schvalování se u trolejbusu, který je vyroben dle již schváleného typu, neprovádí oproti případům, kdy se schvaluje nový typ trolejbusu, a sdělte, zda o žádosti o schválení trolejbusu vyrobeného dle již schváleného typu Drážní úřad rozhoduje rovněž do 30 dnů, či nikoli.“*

306. Drážní úřad ve své odpovědi na žádost o odborné stanovisko ze dne 14. 6. 2021 k jednotlivým otázkám uvedl:

1. *„V zásadě jsou Vámi popsané postupy Drážního úřadu popsány procesně správně. Pro úplnost uvádíme, že i v případě, kdy žadatel požádá o schválení typu nového vozidla, může současně požádat i o povolení zkušební provozu. Lhůty do 30 dnů platí v případě, že žadatel doloží veškeré potřebné dokumenty.“*

2. *Podmínky zkušebního provozu stanovuje Drážní úřad tak, aby podmínky odpovídaly okolnostem daného případu a při stanovování skutkově shodných nebo podobných případech nevznikaly důvodné rozdíly. Mezi standardní podmínky, které Drážní úřad zpravidla stanovuje, jsou:*

- I. Při zkušebním provozu budou dodržovány právní předpisy, zejména příslušná ustanovení zákona o dráhách, jakož i vnitřní předpisy a podmínky stanovené provozovatelem dráhy a drážní dopravy.*
- II. Dopravcem bude společnost XY, přičemž vozidlo bude provozováno na dráhách, kde provozovatelem dráhy je společnost XY*
- III. Pokud v souvislosti se zkušebním provozem vozidla budou v jeho průběhu zjištěny závady ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, je dopravce povinen zkušební provoz neprodleně ukončit. Zjištěné závady na vozidle je dopravce, případně i provozovatel dráhy, povinen bezodkladně písemně ohlásit Drážnímu úřadu.*
- IV. Každou mimořádnou událost nebo případnou další změnu na vozidle v průběhu zkušebního provozu dopravce případně i provozovatel dráhy neprodleně písemně oznámí Drážnímu úřadu.*
- V. Zkušební provoz musí být ukončen po ujetí XY km, nejpozději do data XY.*
- VI. Vyhodnocení zkušebního provozu vozidla z hlediska jeho bezpečnosti, funkčnosti a spolehlivosti musí být písemně zasláno Drážnímu úřadu jako jeden z podkladů pro případné následné schvalovací řízení.*

Ostatní podmínky stanovené v rozhodnutí o zkušebním provozu vyplynou z průběhu správního řízení v dané věci.

3. *Pokud povaha zkoušek nevyžaduje jejich provedení ve zkušebním provozu, pak se typové zkoušky provádí před vlastním zkušebním provozem. Minimální rozsah typové a kusové zkoušky je dán bodem 5, tabulkou č. 2 normy ČSN 300250.*

4. *Doklad o homologaci vozidla podle předpisů EHK vydává akreditovaná zkušebna, a předmětem je vozidlo, resp. jeho část, která je předmětem schvalování, resp. zkoušení. Homologace se týká buď trolejbusu jako celku nebo těch částí, které jsou předmětem schvalovacího procesu.*

5. *K otázce č. 5 uvádím, že shodu se schváleným typem osvědčuje výrobce, nikoliv žadatel. Ten pouze předkládá Drážnímu úřadu tento doklad. Další schvalování se již neprovádí v případech, kdy se není naplněna definice odchylky od schváleného typu, tj. v případech, kdy se nejedná o změnu dle § 62 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.“*

307. V žádosti o odborné stanovisko č. j. ÚOHS-20212/2021/511/KZa ze dne 16. 6. 2021 Úřad požádal Drážní úřad o poskytnutí následujících doplňujících informací:

1. *„Z Vaší odpovědi na otázky týkající se zkušebního provozu (otázka č. 2) dle Úřadu vyplývá, že neexistují žádné podmínky pro zkušební provoz, které jsou stanoveny Drážním úřadem či právními předpisy jednotně pro všechny subjekty (např. neexistuje*

jednotně stanovená podmínka, že by všichni žadatelé museli splnit totožný minimální nájezd posuzovaného trolejbusu), a dále z Vaší odpovědi vyplývá, že podmínky zkušebního provozu stanovuje Drážní úřad v konkrétním případě tak, aby odpovídaly okolnostem daného případu. Úřad Vás žádá o potvrzení, zda výše uvedené tvrzení je správné. V případě, že nikoli, sdělte proč. K otázce minimálního nájezdu posuzovaného trolejbusu upřesněte, kolik km v rámci povinného minimálního nájezdu Drážní úřad průměrně v obvyklých případech stanovuje. Dále Úřad uvádí, že z dosavadních skutkových zjištění v rámci předmětného správního řízení vyplývá, že Drážní úřad stanovil jednotně pro nové typy trolejbusů nájezd v rámci zkušebního provozu o délce 20 000 km; k tomu sdělte, zda je toto tvrzení pravdivé, či nikoli. Dále uveďte, zda máte z Vaší činnosti povědomí o tom, jak dlouho u parciálních trolejbusů zkušební provoz dle stanovených podmínek v obvyklých případech trvá (zejména uveďte průměrnou délku zkušebního provozu). Dále Úřad uvádí, že z dosavadních skutkových zjištění v rámci předmětného správního řízení vyplývá, že zkušební provoz zpravidla trvá déle než 4 měsíce; k tomu sdělte, zda je toto tvrzení pravdivé, či nikoli.

2. *Z obsahu Vaší odpovědi na otázku týkající se typových zkoušek (otázka č. 3) dle Úřadu vyplývá, že typové zkoušky probíhají před podáním žádosti o schválení typu vozidla (tj. před zahájením schvalovacího procesu u Drážního úřadu), pokud povaha zkoušek nevyžaduje jejich provedení v rámci zkušebního provozu. Úřad Vás žádá o potvrzení, zda výše uvedené tvrzení je správné. V případě, že nikoli, sdělte proč. Dále sdělte, zda máte z Vaší činnosti povědomí o tom, jak dlouho typové zkoušky u parciálních trolejbusů dle stanovených podmínek v obvyklých případech trvají.*
3. *Ve Vaší odpovědi k otázce č. 4 týkající se dokladu o homologaci vozidla podle předpisů EHK uvádíte, že tento doklad „vydává akreditovaná zkušebna, a předmětem je vozidlo, resp. jeho část, která je předmětem schvalování, resp. zkoušení. Homologace se týká buď trolejbusu jako celku nebo těch částí, které jsou předmětem schvalovacího procesu“. Co se týká dokladu o homologaci vozidla, Úřad Vás žádá o podrobnější vysvětlení, co je obsahem tohoto dokladu (tj. co konkrétně tento doklad osvědčuje) a čeho konkrétně se homologace u trolejbusů týká.*
4. *V otázce č. 5 se Úřad dotázal na postup při schvalování trolejbusu, který je vyroben dle již schváleného typu. Ve Vaší odpovědi jste uvedli, že „shodu se schváleným typem osvědčuje výrobce, nikoliv žadatel. Ten pouze předkládá Drážnímu úřadu tento doklad. Další schvalování se již neprovádí v případech, kdy se není naplněna definice odchylky od schváleného typu, tj. v případech, kdy se nejedná o změnu dle § 62 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů“. K uvedenému Vás Úřad žádá o podrobnější popis procesu schvalování trolejbusu, který je vyroben dle již schváleného typu, zejména uveďte, jaký je další postup Drážního úřadu poté, co je mu doručena žádost o schválení trolejbusu obsahující mj. osvědčení o shodě se schváleným typem, a sdělte, zda o takové žádosti Drážní úřad rozhoduje rovněž do 30 dnů, či nikoli.“*

308. Drážní úřad ve své odpovědi na žádost o odborné stanovisko ze dne 22. 6. 2021 k jednotlivým otázkám uvedl:

„Drážní úřad potvrzuje tvrzení, že podmínky zkušebního provozu stanovuje v konkrétním případě tak, aby odpovídaly okolnostem daného případu a aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Je pravdou, že Drážní úřad ve svých vydaných rozhodnutích stanovil jednotně pro nové typy trolejbusů nájezd v rámci zkušebního provozu o délce 20 000 km. Délka zkušebního provozu je závislá na nájezdu km a tom, zda bude vozidlo provozováno v jednosměnném či vícesměnném provozu. Lze konstatovat, že se zpravidla jedná o 6 měsíců.“

Tvrzení, že typové zkoušky probíhají před podáním žádosti o schválení vozidla, pokud povaha zkoušek nevyžaduje jejich provedení v rámci zkušebního provozu, je pravdivé¹⁸. *„Doba trvání typových zkoušek je závislá na kapacitě zkušebny. Drážnímu úřadu je z jeho činnosti známo, že minimální délka zkoušek je 1 měsíc a další měsíc trvá vyhodnocení a vypracování protokolů z výsledků zkoušek.*

Homologační zkoušky potvrzují, že trolejbus plní předpisy EHK (Evropské hospodářské komise) a evropské směrnice týkající se technického provedení a schvalování motorových vozidel. Homologační zkoušky, u kterých se nemění předmět homologace, přebírá výrobce trolejbusů (např. ŠKODA ELECTRIC a.s.) od výrobců karosérií (např. bezpečnostní zasklení, instalace osvětlení, zvuková signalizace, zpětná zrcátka, ukotvení sedaček, odtahové úchyty, montáž pneumatik atd.). U těch systémů, které byly vestavbou trolejbusové výzbroje narušeny, se provádějí další zkoušky (např. EHK 13 - brzdy, EHK 39 - rychloměr, EHK 51 – vnější hluk, EHK 79 - řízení, EHK 100 - bezpečnost bateriových vozidel atd.).

V případě, schvalování trolejbusu, který je vyroben dle již schváleného typu, tj. v případě, že je Drážnímu úřadu doručena žádost o schválení trolejbusu obsahující mj. osvědčení o shodě se schváleným typem, zajistí žadatel provedení revize tlakového a elektrického zařízení, technickobezpečnostní zkoušku a na základě těchto podkladů je Drážním úřadem vydán průkaz způsobilosti vozidla příslušných UTZ. I v těchto případech rozhoduje Drážní úřad ve lhůtách do 30 dnů.“

Právní posouzení

309. Navrhovatel Cegelec svým návrhem dále brojí proti požadavku zadavatele na předložení vzorku předmětu plnění dle bodu 7.2. zadávací dokumentace. Konkrétně k tomu uvádí, že dodavatelé trolejbusů vzorky svých vozidel běžně nedisponují, neboť trolejbusy jsou dle navrhovatele Cegelec vyráběny pro každého konkrétního zákazníka na míru. Požadavky zadavatele dle navrhovatele Cegelec vedou k tomu, že zadávací podmínky je schopen splnit pouze dodavatel, který již k okamžiku zahájení zadávacího řízení disponuje požadovaným vzorkem trolejbusového vozidla, který vyhovuje obecně závazným právním předpisům platným na území ČR, v důsledku čehož jsou z hospodářské soutěže vyloučeni všichni dodavatelé, kteří dosud trolejbus pro provoz na území České republiky nedodávali, ač by jej ve lhůtě určené zadavatelem byli schopni za konkurenční cenu dodat. Zadavatel dle navrhovatele Cegelec stanovením konkrétních požadavků na vzorek vytváří požadavky na zcela specifické drážní vozidlo, které není z objektivních důvodů možné v zadavatelem stanovené lhůtě pro předložení vzorku opatřit.

¹⁸ V původním textu odpovědi Drážního úřadu se nenacházela informace, zda je uvedené tvrzení pravdivé či nikoli. Skutečnost, že je tvrzení pravdivé, potvrdil Drážní úřad na základě telefonické komunikace ze dne 23. 6. 2021.

310. Navrhovatel SOR svým návrhem rovněž brojí proti požadavku zadavatele na předložení vzorku předmětu plnění dle bodu 7.2. zadávací dokumentace. Konkrétně k tomu konstatuje, že tato zadávací podmínka je nepřiměřená vzhledem k aktuální situaci na trhu a bezdůvodně omezuje hospodářskou soutěž. V případě parciálních trolejbusů se dle navrhovatele SOR neprovádí výroba generických produktů „na sklad“, ale jedná se o příležitostná plnění na základě konkrétní objednávky. Navrhovatel SOR ani jiní dodavatelé tak nedisponují „předváděcím vozem“, který by bylo možno okamžitě přistavit jako vzorek. Dále navrhovatel SOR uvádí, že zadavatel vymezil zcela konkrétní požadavky na předmět plnění a stejně detailní a specifické funkcionality požaduje zadavatel i od vzorku před podpisem smlouvy. Pokud trolejbusy budou vznikat speciálně pro potřeby zadavatele, je dle navrhovatele SOR naprosto nepřiměřené, aby produkty s těmito detailními specifikacemi disponoval dodavatel již před podpisem smlouvy. Dále je dle navrhovatele SOR je téměř nemožné, aby dodavatelé měli k dispozici vzorek takového trolejbusu, který by odpovídal kumulativně všem specifickým požadavkům zadavatele na budoucí plnění (a současně tedy na vzorek) s ohledem na malé množství realizovaných dodávek na relevantním trhu. Následně navrhovatel SOR namítá, že lhůta stanovená zadavatelem pro předložení vzorku je rovněž nepřiměřená s ohledem na specifické požadavky zadavatele na vzorek a s ohledem na potřebu přepravy vzorku do místa určeného zadavatelem.
311. Jak již Úřad konstatoval výše v odůvodnění výroku I. tohoto rozhodnutí, zadávací podmínky jsou nejvýznamnějším zdrojem informací, na jejichž základě zpracovávají dodavatelé své nabídky, a proto zákon zadavateli ukládá povinnost vymezit jejich prostřednictvím veškeré podrobnosti nezbytné pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Dle § 28 odst. 1 písm. a) bodu 5. zákona mezi zadávací podmínky patří i další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104 zákona, přičemž podle § 104 písm. a), b) zákona může zadavatel v zadávací dokumentaci požadovat od vybraného dodavatele jako další podmínky pro uzavření smlouvy předložení dokladů nebo vzorků vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky nebo kvalifikaci dodavatele, a také úspěšný výsledek zkoušek vzorků. Z uvedeného vyplývá, že stanovení požadavku na předložení vzorků vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky v zadávací dokumentaci je ponecháno na uvážení zadavatele. Je tedy zcela v dispozici zadavatele, zda bude předložení vzorků vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky po vybraném dodavateli požadovat. Rozhodne-li se pro využití této možnosti, musí však při stanovení požadavku na předložení vzorků vztahujících se k předmětu plnění veřejné zakázky postupovat v souladu se základními zásadami zakotvenými v § 6 zákona, mezi něž patří i zásada přiměřenosti.
312. Co se týče zásady přiměřenosti zakotvené v § 6 odst. 1 zákona, Úřad obecně uvádí, že zakotvení jmenované zásady do zákona vychází ze skutečnosti, že zákon umožňuje zadavatelům do značné míry přizpůsobit jednotlivé postupy v zadávacím řízení svým individuálním potřebám. Zadavatel tak má určitou míru volnosti při volbě jednotlivých požadavků (podmínek) v zadávacím řízení, která je však korigována mj. právě zásadou přiměřenosti.
313. V šetřeném případě zadavatel využil možnosti, kterou mu poskytuje zákon, a to požadovat od vybraného dodavatele jako podmínku pro uzavření rámcové dohody předložení vzorku vztahujícího se k předmětu plnění rámcové dohody. S ohledem na tvrzení obou navrhovatelů je však třeba posoudit, zda byl požadavek zadavatele na předložení vzorku tak, jak jej

stanovil v zadávací dokumentaci, v souladu se zásadou přiměřenosti dle § 6 odst. 1 zákona. K tomu je třeba nejprve posoudit, zda byl tento požadavek stanoven přiměřeně ve vztahu k rozsahu a složitosti předmětu plnění rámcové dohody, a zda byla dána jeho bezprostřední souvislost s předmětem plnění.

314. Jak vyplývá z bodu 2.2. zadávací dokumentace, účelem zadávacího řízení je uzavření rámcové dohody na dodávku až 33 kusů parciálních nízkopodlažních trolejbusů. Konkrétní specifikace trolejbusu je dle uvedeného bodu zadávací dokumentace stanovena v technické specifikaci, ve které jsou vymezeny parametry, které musí zadavatelem poptávané trolejbusy splňovat.
315. Jak vyplývá z bodu 7.2. zadávací dokumentace, zadavatel požaduje po vybraném dodavateli, aby do 15 dnů od doručení výzvy zadavatele předložil jako vzorek trolejbus, přičemž se musí jednat o provozuschopný trolejbus, který bude splňovat vybrané parametry technické specifikace. Tyto vybrané parametry zahrnují pouze část požadavků z požadavků zadavatele na předmět plnění rámcové dohody vymezených v technické specifikaci (viz bod 292. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
316. Z výše uvedeného je zřejmé, že zadavatel v šetřeném případě nepožaduje, aby předložený vzorek parciálního trolejbusu splňoval všechny požadavky zadavatele na předmět plnění, ale pouze některé ze zadavatelem požadovaných parametrů. Zadavatel k tomu ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR uvádí, že nepožaduje u vzorku stejně detailní a specifické funkcionality jako u předmětu plnění samotného, zejména nestanovil požadavek na kloubový trolejbus, nestanovil ani přesný požadavek na délku trolejbusu, nýbrž pouze požadavek na maximální délku. Požadavek na napájecí soustavu 600 V je dle zadavatele dán objektivními podmínkami infrastruktury zadavatele a požadavek na výdrž na 1 cyklus jízdy na trakční baterii byl stanoven podle předmětu veřejné zakázky coby jeden ze zcela základních parametrů plnění, které zadavatel požaduje, a který dle svého tvrzení potřebuje ověřit.
317. Úřad k tomu uvádí, že na první pohled se sice může jevit, že požadavek zadavatele na předložení vzorku, který disponuje pouze částí požadovaných technických parametrů, je zcela oprávněný a přiměřený ve vztahu k předmětu plnění rámcové dohody, nicméně dle Úřadu je třeba se v šetřeném případě zabývat zejména tím, nakolik je pro dodavatele objektivně možné zadavateli vzorek odpovídající jeho požadavkům předložit.
318. K tomu, aby vybraný dodavatel mohl předložit zadavateli vzorek odpovídající požadavkům specifikovaným v bodě 7.2. zadávací dokumentace, musí dle Úřadu nastat jedna z následujících situací.
319. Zaprvé je to situace, kdy vybraný dodavatel disponuje předváděcím vozidlem, popř. prototypem, dle požadované specifikace, které by mohl zadavateli předložit. K tomu Úřad konstatuje, že z průzkumu trhu vyplývá, že výrobci trolejbusů zpravidla nedisponují prototypem či předváděcím vozidlem, a to především s ohledem na specifika trolejbusů, tj. trolejbusy jsou vyráběny na základě specifických požadavků konkrétních objednatelů, a dále s ohledem na skutečnost, že v každém státě jsou příslušnou legislativou vyžadovány odlišné schvalovací procesy, které nejsou nijak unifikovány, tzn., že pokud byl trolejbus schválen k provozu v jednom státě, není automaticky schválen k provozu v jiném státě. Pro dodavatele je tedy nereálné, aby disponovali vzorky trolejbusů, které by vyhovovaly všem specifickým požadavkům různých objednatelů a zároveň, aby dodavatelé měli vzorky trolejbusů schválené k provozu ve všech státech, do kterých dodávají nebo mají v úmyslu

dodávat. Uvedené závěry neodpovídají tvrzení zadavatele, že dodavatelé běžně disponují vzorky svých vozidel.

320. Zadruhé je to situace, kdy vybraný dodavatel v minulosti vyrobil trolejbus odpovídající kumulativně všem specifickým požadavkům zadavatele na vzorek. Úřad z průzkumu trhu zjistil, že z oslovených potenciálních dodavatelů trolejbusů v minulosti vyrobil vzorek odpovídající všem požadavkům zadavatele pouze dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o., který se zadávacího řízení účastní jako poddodavatel jediného účastníka zadávacího řízení. Nadto je třeba vzít v potaz skutečnost, že pokud by dodavatel v minulosti vyrobil trolejbus odpovídající požadavkům zadavatele, nemusí mít nutně od svého předchozího objednatele garantováno, že mu trolejbus vypůjčí či pronajme k prezentaci u jiného objednatele, neboť z povahy účelu trolejbusů lze konstatovat, že je objednatelé budou využívat k provozu, který by v případě půjčení museli přerušit.
321. Dle Úřadu si nelze představit jako samozřejmou ani situaci, kdy by si dodavatel od svého předchozího objednatele zapůjčil dříve vyrobený trolejbus a ten by pak upravil tak, aby vyhovoval požadavkům zadavatele (např. změnil by přizpůsobení na jinou napájecí soustavu či by změnil dojezd apod.). K tomu Úřad konstatuje následující.
322. K požadavku zadavatele na dojezd trolejbusu na trakční baterii bez napájení Úřad uvádí, že z bodu 7.2. zadávací dokumentace vyplývá, že zadavatel požaduje, aby vzorek byl schopný na 1 cyklus jízdy na trakční baterii bez trolejového vedení ujet 12 km. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR uvádí, že požadavek na výdrž na 1 cyklus jízdy na trakční baterii byl stanoven podle předmětu veřejné zakázky coby jeden ze zcela základních parametrů plnění, které zadavatel požaduje, a který potřebuje ověřit. Zadavatel v rozhodnutí o námitkách navrhovatele SOR dále uvádí, že je-li dojezd trolejbusu dodavatele nižší, podle přesvědčení zadavatele konstrukční řešení trolejbusů dostupná na trhu zahrnují vyměnitelnost trakčních baterií, resp. jejich jednotlivých segmentů, příp. i přidání takových segmentů. Zadavatel je dle svého tvrzení přesvědčen, že úprava vozidla v tomto ohledu by spočívala nanejvýš ve výměně trakční baterie nebo přidání jejího jednotlivého segmentu, což je otázka poměrně jednoduchého dílenského úkonu, jehož časovou náročnost zadavatel odhaduje na maximálně 1 pracovní den.
323. Navrhovatel SOR k tomu v návrhu konstatuje, že řada funkcionalit (mj. i požadavek na konkrétní dojezd), které chce zadavatel na vzorku demonstrovat, je velmi zavádějící, protože jsou snadno splnitelné u nového produktu, ovšem obtížně „přenastavitelné“ na již existujícím vzorku. Dle navrhovatele SOR je dojezdovost pouze o konfiguraci baterií, a pokud aktuální vzorek nemá dojezd 12 km, dle navrhovatele SOR to neznamená, že jej dodavatel neumí u nově vyráběného produktu zajistit přidáním dalších baterií. K tomu navrhovatel SOR dodává, že nesouhlasí s tvrzením zadavatele, že takové přenastavení konfigurace je jednoduchý dílenský úkon v rozmezí jednoho dne.
324. Zadavatel k tomu ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR uvádí, že trvá na tom, že přenastavení konfigurace trolejbusu co do případného přidání baterií je jednoduchým dílenským úkolem, kdy zadavatel vychází z technických znalostí svých dílenských zaměstnanců.
325. Úřad k otázce změny dojezdu u již existujícího trolejbusu zjistil z vyžádaných odborných stanovisek následující skutečnosti. Nejedná se o obvyklou praxi, aby výrobce parciálního

trolejbusu prováděl změny v technickém řešení, které by vedly u již provozovaného trolejbusu k prodloužení dojezdu na trakční baterii. V případě, že by byl požadavek na dojezd třeba jen nepatrně větší (např. by baterie byla konstruována na pravidelný dojezd 5 km a požadavkem by byl dojezd 6 km), lze řešit prodloužení dojezdu jednoduchou softwarovou úpravou trvajícím v řádu jednotek minut za účelem snížení spotřeby elektrické energie, která by znamenala např. pomalejší rozjezd, snížení výkonu topení a klimatizace. Prodloužení dojezdu je dále možné docílit snížením povolené hloubky vybití baterie, kdy každý výrobce se s ohledem na požadovanou životnost trakční baterie jistí omezením, jakou hloubku vybití provozovateli umožní, toto je rovněž jednoduchá softwarová úprava trvajícím v řádu jednotek minut.

326. V případě, že by byl požadavek na změnu větší (např. trolejbus byl již vybaven baterií na dojezd 5 km a požadována by byla úprava na 10 km), znamenalo by to užití odlišného typu baterie s vyšší cenou. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. k tomu uvedl, že nutným předpokladem by ale bylo, že konstrukce trolejbusu byla pro takovou baterii naprojektována, tedy že by ve vozidle bylo na umístění větší baterie místo. K tomu se přičítají další požadavky (např. na chlazení baterií, pakliže bude požadován vyšší výkon), což by mohlo ovlivňovat zásadně i další komponenty (např. velikost tzv. statického měniče zodpovědného z chlazení baterií). Takový proces by dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. nejspíše vyžadoval náročnou přípravu projektu úpravy vozidla v řádech desítek hodin, takže jen příprava podkladů úpravy již existujícího vozidla by se vyšplhala na statisíce korun a zabrala nejméně 1 měsíc přípravy. Samotná úprava by pak byla spojena s objednávkou vhodné baterie a s následnou implementací do vozidla. Pokud by bylo nutné upravovat rám vozidla či zasahovat do řešení interiéru vozidla, zabrala by jen tato úprava zhruba 1–2 měsíce, stejnou dobu je nutné odhadovat na případnou úpravu kabeláže (tyto činnosti však mohou běžet paralelně). S přidáním baterie do již existujícího vozidla mohou dle dodavatele TRAM FOR ENVI s.r.o. nastat také další komplikace, např. je nutné ověřit nosnost karoserie pro dodatečnou implementaci, případně je zapotřebí redukovat počet pasažérů (tato změna by vyžadovala schválení změny typu vozidla). Obecně lze konstatovat, že upravovat stávající trolejbus s bateriemi na nové provedení s větším dojezdem je nesmírně komplikované a je bezpochyby náročnější než implementovat požadavky zákazníka pro konkrétní projekt v rámci novovýroby vozidla.
327. Dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. k tomu dále uvedl, že přidání bateriových článků nad rámec článků původně instalovaných by trvalo v řádu jednotek dnů. Finanční zátěž by spočívala v ceně vlastních přidávaných článků + práce technika při instalaci.
328. Úřad tak k argumentu zadavatele, že dodavatel, který má k dispozici trolejbus s nižším dojezdem, může tento dojezd pro účely předložení vzorku změnit, resp. zvýšit, konstatuje, že vzhledem k výše uvedenému není přiměřené po dodavatelích požadovat, aby pro účely prezentace vzorku měnili dojezd u již vyrobeného vozidla, když tato změna (v případě, kdy nejde jen o malou odchylku), vyžaduje zásah v podobě změny trakční baterie, resp. přidání bateriových článků, což je spojeno s vysokými finančními náklady i časovou náročností. Na tento zásah (změnu) ale nejsou trolejbusy při výrobě přizpůsobeny (naprojektovány), a ani schváleny ze strany Drážního úřadu.
329. Ze skutkových zjištění dále plyne, že dojezd trolejbusu na trakční baterii je dán zejména použitou trakční baterií, kdy kapacita baterie, a tím i dojezd, se mění v závislosti na přidání a

odebírání bateriových článků, ostatně tuto skutečnost uvádí i sám zadavatel (viz bod 322. odůvodnění tohoto rozhodnutí), přičemž požadavek na konkrétní dojezd je dán objednatelem daného parciálního trolejbusu, kdy každý objednatel, resp. zadavatel, vyžaduje jiný dojezd s ohledem na potřeby dle své infrastruktury.

330. S ohledem na to, že cena baterií se odvíjí od její kapacity, a tedy i dojezdu, je pro zadavatele, kterému v rámci jeho infrastruktury stačí např. dojezd 6 km, nevhodné vyžadovat baterii, která by umožňovala větší dojezd (např. předmětných 12 km). Konkrétní dojezd je tak dán požadavkem zadavatelem a nikoli tím, jestli je dodavatel schopen „nainstalovat“ do trolejbusu baterii s kapacitou umožňující dojezd 6 km nebo 12 km.
331. Dle Úřadu je tedy nepřiměřené vyžadovat u vzorku trolejbusu ověření schopnosti ujet konkrétní počet km, když to nijak nevypovídá o tom, jestli by vybraný dodavatel byl schopen vyrobit trolejbus s konkrétním dojezdem, či nikoli. A naopak skutečnost, že má dodavatel z minulosti zkušenost s dodávkou trolejbusů s dojezdem 12 km (a ne např. 6 km), nemá dle Úřadu při zvážení specifické situace, že nastavování konkrétního dojezdu se provádí dle požadavku konkrétního objednatele, natolik přidanou hodnotu, aby bylo přiměřené vyžadovat u vzorku schopnost konkrétního dojezdu.
332. Úřad k požadavku přizpůsobení vzorku na konkrétní napájecí soustavu uvádí následující. Z bodu 7.2. zadávací dokumentace vyplývá, že zadavatel požaduje, aby vzorek trolejbusu disponoval vybavením pro napájecí soustavu 600 V DC IT, k tomu zadavatel odkazuje na bod 2.3 technické specifikace, kde zadavatel pro trolejbus, který bude předmětem dodávky vyžaduje vybavení pro napájecí soustavu 600 V DC IT. Zadavatel v rozhodnutí o námitkách navrhovatele SOR uvádí, že tento požadavek vychází z parametrů trolejbusové sítě zadavatele (kde bude probíhat zkouška vzorku), přičemž napájecí soustava 600 V je v České republice dle zadavatele zcela běžná. Dle zadavatele nelze předpokládat, že nutné úpravy pro nižší napětí v napájecí soustavě by si vyžádaly dlouhý čas, přičemž je mu známo, že na trhu jsou dostupné trolejbusy, u kterých přeměna na jinou napájecí soustavu vyžaduje pouze změny v softwaru trolejbusu. Navrhovatel SOR k tomu v návrhu konstatuje, že řada funkcionalit, které chce zadavatel na vzorku demonstrovat, je velmi zavádějící, protože jsou snadno splnitelné u nového produktu, ovšem obtížně „přenastavitelné“ na již existujícím vzorku. Proto např. přizpůsobení na napájecí síť 600 V je otázkou SW konfigurace produktu a není potřeba to ověřovat. To, že konkrétní dodavatel aktuálně nedisponuje vzorkem na 600 V (když např. navrhovatel SOR disponuje pouze vzorkem na 750 V, který provozuje na Slovensku) dle navrhovatele SOR neznamená, že tuto podmínku není dodavatel schopen splnit. K tomu navrhovatel SOR dodává, že nesouhlasí s tvrzením zadavatele, že takové přenastavení konfigurace je jednoduchý dílenský úkon. Zadavatel k tomu ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR uvádí, že trvá na tom, že přenastavení konfigurace trolejbusu co do napájecí sítě 600/750 V je jednoduchým dílenským úkonem, přičemž vychází především z technických znalostí svých dílenských zaměstnanců, dle zadavatele je obecně známo, že konkrétní nastavení na napájecí síť je zpravidla otázkou jednoduché softwarové změny. Zadavatel k tomu odkazuje na svou předchozí zkušenost, kdy v případě předchozího zadávacího řízení na dodávku trolejbusů byl zadavateli předkládán vzorek trolejbusu provozovaný v Českých Budějovicích, kde je napájecí soustava 750 V, a uchazeč upravil trolejbus na síť 600 V během několika minut.

333. Úřad k otázce změny přizpůsobení trolejbusu na jinou napájecí soustavu, než na jakou byl přizpůsoben při výrobě, z vyžádaných odborných stanovisek zjistil následující skutečnosti. Existují pouze dvě napájecí soustavy – 600 V a 750 V. U některých výrobců je změna nastavení trolejbusu na napájecí soustavu otázkou softwarové změny, neboť trolejbusy těchto výrobců nejsou již od počátku přizpůsobeny na konkrétní napájecí soustavu, technické provedení je tedy pro obě soustavy shodné a pro konkrétní soustavu se nastaví až v průběhu ožívání trolejbusu při jeho výrobě. Zatímco u jiných výrobců jsou trolejbusy přizpůsobovány na konkrétní napájecí soustavu již při výrobě. V takovém případě jsou konstrukční prvky elektrické části uzpůsobeny například jen pro nižší napětí (600 V) a v žádném případě nelze trolejbus použít na síti 750 V, protože konstrukční prvky nesplňují bezpečnostní parametry v normou stanoveném rozsahu. Úprava ze 600 V na 750 V by tak znamenala nutnost výměny elektrické výzbroje, a tedy v podstatě nový projekt vozidla. U trolejbusu s napětím na 750 V DC úprava na 600 V DC by nemusela být náročná, vždy ale záleží na konkrétním řešení elektrické části vozidla. Hranice 600 V je na spodním rozmezí, v němž by měla elektrická výzbroj konstruována na 750 V DC v podstatě bez problémů fungovat. Omezen však bude výkon trolejbusu, vůz bude „línější“ a nemusí dosahovat například požadovaných parametrů zrychlení, anebo rychlosti dobíjení baterií. Záleží také na tom, jak by trolejbus schválen, zda pro obě napěťové soustavy, anebo jen pro jednu. Pokud by byl schválen jen pro jednu, mohlo by to znamenat nutnost schválení změny typu vozidla u Drážního úřadu.
334. Úřadu k tomu konstatuje, že je sice logické, aby v případě, kdy zadavatel požaduje provést zkoušku vzorku ve své trolejbusové síti, podle toho také stanovil požadavek na napájecí soustavu. Nicméně tím, že zadavatel žádá u vzorku konkrétní napájecí soustavu, stanovuje konkrétní požadavek, který se nemusí shodovat s tím, co dodavatel v minulosti dodával s ohledem na požadavky předchozích objednatelů. Ze skutkových zjištění plyne, že vozidlo přizpůsobené na napájecí soustavu 750 V by mohlo fungovat i v provozu s napájecí sítí 600 V (a to za předpokladu, že bylo pro provoz v síti 600 V schváleno Drážním úřadem, neboť změna zdrojových energetických soustav na drážním vozidle – trolejbusu vyžaduje schválení změny odchylky od schvalovaného typu ze strany Drážního úřadu, jak plyne z odborného stanoviska Drážního úřadu), ovšem se sníženým výkonem. Na tomto místě Úřad upozorňuje, že nelze vyloučit, že by v takovém případě mohlo dojít ke „zkreslení“ dalších zadavatelem požadovaných vlastností, tzn., že by vzorek trolejbusu sice splnil požadavek na přizpůsobení na napájecí soustavu 600 V, ale na druhou stranu by už nemusel splňovat jiné požadavky zadavatele na vzorek, které by za normálních okolností, tj. v případě provozu v síti s napájecí soustavou 750 V, splnil (např. požadavek na zrychlení).
335. Z výše uvedeného vyplývá, že ačkoliv ze zadávacích podmínek na první pohled plyne, že zadavatel nepožaduje v rámci předložení vzorku kompletní parciální trolejbus, jenž má být předmětem samotných dodávek, nýbrž vzorek splňující pouze několik zadavatelem požadovaných technických parametrů, na kterém si může zadavatel ověřit schopnost dodavatele dodat předmět plnění odpovídající základním požadavkům zadavatele, ze zjištěných skutečností plyne, že vybrané parametry (např. dojezd na trakční baterii, napájecí soustava) se odvíjejí od požadavků předchozích objednatelů, přičemž dohromady v souhrnu se všemi požadavky stanovenými pro vzorek dávají trolejbus se specifickými parametry.

336. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR sám uvedl, že trolejbusy, které byly zadavateli na základě předchozího zadávacího řízení dodány dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s. a které se nacházejí v Ústí nad Labem, nejsou pro uvedeného dodavatele použitelné pro splnění požadavku na významné dodávky, ani pro účely předložení vzorku, neboť zadavatel v předchozím zadávacím řízení požadoval dojezd na trakční baterii pouze 5 km. Zadavatel se dle svých slov ani nezavázal, že tyto již dodané trolejbusy umožní upravit anebo poskytne za účelem zkoušky vzorku. Na tomto místě Úřad upozorňuje na další rozpor v tvrzeních zadavatele. Zadavatel sám negarantuje možnost využití svých trolejbusů pro účely prezentace vzorku, která by případně znamenala i úpravy, u jiných zadavatelů, ale na druhou stranu považuje za přiměřené požadovat po dodavatelích, aby pro účely prezentace vzorku využívali své dříve dodané trolejbusy. Dle Úřadu tak v případě, kdy by vybraný dodavatel již dříve vyrobil vozidlo dle specifických požadavků zadavatele, které by bylo provozováno u jiného objednatele, který by jej odmítl pro účely prezentace vypůjčit, by vybraný dodavatel nesplnil požadavek zadavatele nutný k uzavření rámcové dohody jenom z důvodu okolností, které sám nemohl ovlivnit, neboť vozidlo již není v jeho vlastnictví a nemá na něj žádný právní nárok.
337. Dle Úřadu se tak jeví jako nepřiměřené „nutit“ dodavatele, aby si půjčovali trolejbusy od svých předchozích zákazníků (u kterých ani není garance, že jim trolejbus půjčí, neboť z povahy účelu trolejbusů lze konstatovat, že je objednatelé budou využívat k provozu, který by v případě půjčení museli přerušit), a nadto aby u těchto půjčených trolejbusů prováděli zásahy a změny nikoli nepodstatné.
338. Třetí situací, kdy by vybraný dodavatel byl schopen zadavateli předložit vzorek dle jeho požadavků, je případ, kdy vybraný dodavatel by trolejbus dle požadovaných specifik vyrobil speciálně pro účely předvedení vzorku. Úřad k tomu konstatuje, že tento postup by vedl ke značným nákladům na straně vybraného dodavatele, neboť z bodu 2.6. zadávací dokumentace vyplývá, že předpokládaná hodnota jednoho ks trolejbusu dle specifik zadavatele je 16 930 000 Kč, přičemž zadavatel v souladu s bodem 3.1. rámcové dohody negarantuje odběr ani jednoho kusu trolejbusu a uplatnitelnost trolejbusu vyrobeného dle specifických požadavků zadavatele u jiných zadavatelů není rovněž vybranému dodavateli garantována, neboť různí zadavatelé mají různé požadavky na trolejbusy (rozměry, dojezdy na trakční baterii, napájecí síť atd.). Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR uvádí, že je odpovědností dodavatelů ujistit se o tom, že v případě výběru jejich nabídky dostojí požadavkům zadavatele na součinnost před uzavřením smlouvy, dle Úřadu však není přiměřené po dodavatelích požadovat součinnost v tom smyslu, aby speciálně pro účely předvedení vzorku vyráběli vozidla v hodnotě několika milionů Kč, která by pak ani nemusela být uplatnitelná.
339. Úřad shrnuje, že zájem zadavatele ověřit si vlastnosti a funkčnost poptávaného zboží, aby byl srozuměn s tím, jaké zboží pořizuje, je sice obecně akceptovatelný, zadavatel by však při stanovení požadavku na vzorek měl zvážit, zda je požadavek na předložení vzorku s ohledem na specifika poptávaného předmětu plnění rámcové dohody přiměřený. V každém případě je třeba individuálně posoudit, zda právo zadavatele ověřit si parametry poptávaného plnění a funkčnosti jeho dílčích systémů, které lze ověřit pouze na základě předložení vzorku, skutečně převažuje nad všemi překážkami spojenými s předložením vzorku.

340. Dále je třeba vzít v potaz situaci na trhu s trolejbusy, který má charakter nově rozvíjejícího se trhu, jak již Úřad vyložil výše v odůvodnění výroku I. tohoto rozhodnutí, kdy parciální trolejbusy pro zadavatele v České republice v posledních letech dodával téměř výhradně dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s., a pro dodavatele, kteří se snaží v posledních letech na trhu s parciálními trolejbusy etablovat, je tak téměř nemožné, aby již dříve vyrobili vozidla s odpovídající specifikací, když dodávky buď nerealizovali, anebo je realizovali ve spolupráci s dodavatelem ŠKODA ELECTRIC a.s., který byl „finálním“ dodavatelem a je tedy nositelem příslušné reference. Dle Úřadu je přitom pravděpodobné, že dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. svým dříve spolupracujícím a nyní konkurujícím subjektům nebude mít zájem poskytnout součinnost při prezentaci vzorku.
341. Vzhledem k výše uvedenému je dle Úřadu požadavek zadavatele na předložení vzorku trolejbusu s konkrétními parametry nepřiměřený s ohledem na specifika předmětu plnění a rovněž s ohledem na aktuální situaci na trhu s parciálními trolejbusy.
342. K požadavku zadavatele na předložení vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace Úřad dále konstatuje, že z pohledu Úřadu může pro potenciální dodavatele, kteří mají o uzavření rámcové dohody zájem, představovat překážku pro podání nabídky. Ačkoliv jde o podmínku stanovenou pro vybraného dodavatele, a nikoli každého účastníka zadávacího řízení, může takto stanovený požadavek odradit potenciální dodavatele od účasti v zadávacím řízení. Pro potenciální účastníky zadávacího řízení se výroba vzorku odpovídajícího požadavkům zadavatele ve vztahu k celkovému rozsahu a hodnotě veřejné zakázky, a především k možné uplatnitelnosti takového vzorku, může jevit jako nepřiměřená. Ačkoliv je vzorek, který je zadavateli předložen, vybranému dodavateli následně vrácen (do 24 hodin od předložení), jak plyne z bodu 7.2. zadávací dokumentace, vzorek vyrobený dle požadavků zadavatele (představující náklady v řádech milionů Kč), který by zadavatel po představení odmítl s tím, že vzorek není v souladu s požadavky zadavatele a s vybraným dodavatelem by z toho důvodu rámcovou dohodu neuzavřel, by nemusel být uplatnitelný, neboť v jiných zadávacích řízeních jiných zadavatelů by nemusel odpovídat jejich specifickým požadavkům. Lze tak říci, že vybraný dodavatel (pokud nevyrobil v minulosti trolejbus odpovídající požadavkům zadavatele) je v šetřeném případě nucen vynakládat finanční prostředky na výrobu vzorku pouze pro účely prezentace vzorku dle bodu 7.2. zadávací dokumentace. Přičemž je třeba vzít v úvahu také další aspekty vzorku. Úřad na tomto místě zdůrazňuje, že jde o vzorek parciálního trolejbusu, kdy každý trolejbus je vyráběn na základě objednávky určitého objednatele, přičemž ze skutkových zjištění plyne, že samotná výroba trolejbusu trvá několik měsíců (potažmo až jeden rok) a každý vyrobený trolejbus je třeba schválit Drážním úřadem. Nejde tedy o výrobu vzorku, která by se dala považovat za časově a finančně nenáročnou, resp. jejíž časová a finanční náročnost by byla přiměřená právu zadavatele ověřit si vlastnosti a funkčnost poptávaného zboží (např. výroba vzorku uniformy, vzorku kancelářské židle apod.).
343. S ohledem na výše uvedené Úřad konstatuje, že požadavek zadavatele na předložení vzorku parciálního trolejbusu ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace je stanoven v rozporu s § 36 odst. 1 zákona, neboť tento požadavek vytváří bezdůvodně překážky hospodářské soutěže, když má charakter odradit od účasti v zadávacím řízení všechny dodavatele na relevantním trhu, kteří doposud nevyrobili parciální trolejbus dle specifických požadavků

zadavatele, avšak jsou objektivně způsobilí (ať už samostatně či ve sdružení s jiným dodavatelem) rámcovou dohodu plnit.

344. Dále Úřad konstatuje, že požadavek zadavatele na vzorek ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace je nepřiměřený i s ohledem na lhůtu, kterou zadavatel stanovil k tomu, aby mu byl vzorek předložen. Úřad k tomu uvádí následující.
345. Dodržování zásady přiměřenosti se vztahuje na veškeré zadávací podmínky, tedy i na stanovení lhůt zadavatelem. Pokud zákon nestanovuje ani minimální lhůtu k provedení příslušného úkonu, je pro zákonnost postupu zadavatele nezbytné, aby zadavatel při stanovení příslušné lhůty k předmětnému úkonu zásadu přiměřenosti reflektoval a podrobil tento svůj krok pečlivému posouzení, zda je v reálných možnostech dodavatelů požadavek zadavatele splnit. Přestože tedy zákon nestanovuje konkrétní lhůtu, kterou by zadavatel měl v daném případě stanovit, a zadavatel tak disponuje určitou volností při stanovení této lhůty, lze obecně konstatovat, že veškeré lhůty musí být stanoveny tak, aby byla zajištěna přiměřená doba ke zpracování a řádnému zajištění vyžadovaných úkonů dodavatelů. Zadavatel při stanovení délky lhůt přihlíží v obecné rovině ke všem skutečnostem s daným úkonem spojených, zejména k rozsahu svých požadavků, k době nutné pro vyžadované úkony dodavatelů a v neposlední řadě k povaze veřejné zakázky.
346. V šetřeném případě zadavatel v bodě 7.2. zadávací dokumentace stanovil, že vybraný dodavatel předloží **do 15 kalendářních dní** od doručení výzvy zadavatele rozhodnutí o schválení typu drážního vozidla, osvědčení o shodě vzorku se schváleným typem a průkaz způsobilosti vzorku vozidla ve smyslu § 43 odst. 1, 2 a 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (v případě schváleného typu vzorku drážního vozidla), nebo rozhodnutí drážního správního úřadu o stanovení podmínek pro provedení zkušební jízdy ve smyslu § 43 odst. 9 zákona o dráhách (v případě neschváleného typu vzorku drážního vozidla). Ve stejné lhůtě vybraný dodavatel zadavateli předloží jako vzorek trolejbus, pro nějž byly uvedené dokumenty vystaveny. Musí se jednat o provozuschopný trolejbus, který bude splňovat vybrané parametry technické specifikace.
347. Dle Úřadu však zadavatel při stanovení lhůty nereflektoval specifika předmětu plnění rámcové dohody, neboť každý jednotlivý trolejbus je třeba schválit k provozu Drážním úřadem, a to i v případě, že vozidlo bylo již schváleno k provozu v některém zahraničním státě. Zadavatel je sice dle svého tvrzení přesvědčen, že tuto zadávací podmínku zmírnil tím, že dodavatelům umožnil prezentovat i taková vozidla, která jsou dosud pouze ve zkušebním provozu. Nicméně, jak vyplývá z odborného stanoviska Drážního úřadu (ve znění doplňujících odpovědí), každé vozidlo je třeba schválit i ke zkušebnímu provozu (pokud není vyrobeno dle již schváleného typu vozidla). Drážní úřad o žádosti o povolení zkušebního provozu rozhoduje ve správním řízení v zákonné lhůtě do 30 dnů ode dne podání žádosti. Z toho vyplývá, že každý dodavatel, který by pro účely předložení vzorku vyrobil trolejbus odpovídající požadavkům zadavatelem, nebo který by sice měl k dispozici trolejbus odpovídající požadavkům zadavatele, avšak toto vozidlo nemá schválené k provozu, resp. ke zkušebnímu provozu, musí podat žádost Drážnímu úřadu a vyčkat na rozhodnutí, u kterého nemá vybraný dodavatel žádnou jistotu, že jej Drážní úřad vydá v zadavatelem stanovené lhůtě 15 dnů. Tato „mírnější“ alternativa, kdy zadavateli pro účely prezentace vzorku postačí vozidlo schválené alespoň ke zkušebnímu provozu, tedy vzhledem k výše uvedenému nemá na přiměřenost lhůty dle Úřadu žádný vliv.

348. Nadto v případě situace popsané v bodu 338. odůvodnění tohoto rozhodnutí, kdy by byl vybraný dodavatel nucen pro účely prezentace vzorku vyrobit nový typ trolejbusu (a tento typ pak nechat schválit min. pro zkušební provoz) s ohledem na specifické požadavky zadavatele pro vzorek, neměl by za žádných okolností možnost lhůtu 15 dnů stihnout. Zadavatel při stanovení lhůty tedy nezohlednil ani specifickou situaci na trhu s parciálními trolejbusy, kdy každý dodavatel na trhu (vyjma spolupracujících ŠKODA ELECTRIC a.s. a SOLARIS CZECH spol. s r.o.), který bude mít tendenci na trhu prorazit s vlastním nově vyvinutým parciálním trolejbusem a získat veřejné zakázky, by byl z důvodu požadavku zadavatele na vzorek nucen pro účely prezentace vzorku i za cenu vysokých nákladů vyrobit trolejbus odpovídající specifickým požadavkům zadavatele.
349. Po dodavatelích ani nelze s ohledem na výše uvedené spravedlivě požadovat, aby začali trolejbus určený jako vzorek vyrábět a nechat schvalovat ve chvíli, kdy se seznámí se zadávacími podmínkami, a nemají jistotu, že se stanou vybraným dodavatelem s ohledem na nízkou uplatnitelnost vozidla vyrobeného dle specifických požadavků zadavatele. Navíc při zvážení délky výrobního procesu a procesu schvalování u Drážního úřadu je pravděpodobné, že by to dodavatelé nestihli, ani kdyby začali trolejbus dle specifických požadavků zadavatele vyrábět ihned po zahájení zadávacího řízení, resp. po seznámení se se zadávacími podmínkami.
350. V šetřeném případě tak dle Úřadu nemůžou být účastníci zadávacího řízení nuceni k výrobě trolejbusu dle specifických požadavků zadavatele speciálně pro účely prezentace vzorku, a obzvláště ne dříve, než se stanou vybranými dodavateli.
351. Dále zadavatel při stanovení lhůty nezohlednil ani specifika spojená s přepravou vzorku do místa určeného zadavatelem. Každý dodavatel, který nemá vzorek trolejbusu k dispozici v místě určeném zadavatelem, tj. vozovna Všebořice, musí vzorek trolejbusu do tohoto místa přepravit jako nadměrný náklad. Jak vyplývá z odborného stanoviska Ministerstva dopravy, přeprava nadměrného nákladu podléhá povolení silničního správního úřadu, přičemž příslušný silniční správní úřad vydá povolení pouze po předchozím souhlasu vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie ČR. Povolení je vydáváno formou rozhodnutí podle správního řádu, tedy lhůtu pro vydání rozhodnutí stanoví správní řád. Povolení je možné vydat i pro opakovanou přepravu (podle § 40 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb. obsahuje žádost mimo jiné účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat). Z uvedeného plyne, že silniční správní úřad rozhoduje ve lhůtě 30 dnů ve smyslu § 71 správního řádu, a to pouze po předchozím souhlasu vlastníka dotčené pozemní komunikace a Policie ČR, příp. Ministerstva vnitra. Dále Ministerstvo dopravy informuje na svých stránkách dostupných z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>, že o souhlas vlastníka (správce) žádá příslušný silniční správní úřad, což nyní, vzhledem ke zvýšenému množství požadavků, které Ministerstvo dopravy zpracovává, pravděpodobně povede k prodloužení lhůt pro vydání rozhodnutí, a to až na 60 dnů. Žadatel má nicméně možnost (nikoliv však povinnost) o tyto souhlasy požádat sám, a tím mnohdy celý proces urychlit.
352. Z uvedených informací poskytnutých Ministerstvem dopravy nijak neplyne, že by přeprava nadměrného nákladu měla být v obvyklých případech povolena do 15 dnů ode dne podání

žádosti. Nadto je třeba připočítat čas potřebný k realizaci samotné přepravy, příp. potřebný k povolení a realizaci přepravy vzorku ze zahraničí, pokud by se vybraným dodavatel stal dodavatel disponujícím vozidlem použitelným jako vzorek, který by se nacházel v zahraničí. Ke správní lhůtě pro vydání povolení zadavatel uvádí, že samo Ministerstvo dopravy na svých webových stránkách¹⁹ informuje o tom, že v jednoduchých případech rozhodují silniční správní úřady bezodkladně. Dle Úřadu se však vybraný dodavatel nemůže spolehnout na to, že zrovna v jeho konkrétním případě příslušný silniční správní úřad rozhodne bezodkladně a že také bezodkladně získá příslušné souhlasy.

353. Zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvádí, že je možné využít přepravní společnosti s opakovaným povolením. Ministerstvo dopravy ve svém odborném stanovisku k tomu uvádí, že povolení je možné vydat i pro opakovanou přepravu (podle § 40 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb. obsahuje žádost mimo jiné účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat). Maximální délka časového období není výslovně stanovena. Tato skutečnost však dle Úřadu vybranému dodavateli neposkytuje jistotu, že zrovna ve stanoveném krátkém termínu 15 kalendářních dnů se mu podaří sjednat přepravu vzorku zrovna se společností, která disponuje opakovaným povolením a že v tomto termínu taková společnost přepravu rovněž zrealizuje.
354. Zadavatel ke stanovené lhůtě ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvedl, že pokládá za samozřejmé, že by vybranému dodavateli ve vlastním zájmu poskytnul ohledně dopravy vzorku maximální součinnost tak, aby bylo možno zkoušku provést. Zadavatel dle svého tvrzení již v zadávací dokumentaci uvedl, že konkrétní termín předložení vzorku bude určen dohodou mezi zadavatelem a vybraným dodavatelem. Zadavatel a vybraný dodavatel si tak mohou předat veškeré potřebné informace o době, resp. přibližném časovém rozvrhu přepravy, a to nepochybně hned poté, co se vybraný dodavatel stane vybraným dodavatelem, tedy případně ještě, než mu zadavatel učiní oficiální výzvu k předložení vzorku. Úřad k tomu konstatuje, že z uvedeného sice plyne ochota zadavatele poskytnout vybranému dodavateli součinnost ohledně dopravy vzorku, tak by bylo možno zkoušku provést. Uvedené si lze představit v situaci, kdy by včasné přepravě bránily překážky neovlivnitelné ze strany vybraného dodavatele (např. při vyřizování povolení k přepravě), Úřadu se však nejeví jako reálná situace, že by zadavatel vyčkal na vybraného dodavatele, než bude jeho vzorek schválen ke zkušebnímu provozu Drážním úřadem, příp. než vybraný dodavatel vyrobí trolejbus dle specifických požadavků zadavatele a nechá jej schválit ke zkušebnímu provozu.
355. S ohledem na výše uvedené Úřad konstatuje, že zadavatelem stanovenou lhůtu nelze považovat v šetřeném případě za adekvátní, tedy přiměřenou, neboť zadavatel při stanovení lhůty zjevně nepřihlédl ke všem skutečnostem s požadovaným úkonem souvisejících. Úřad k tomu upřesňuje, že i pokud by byla zadavatelem stanovena lhůta k předvedení vzorku v takové délce, že by umožnila předvedení vzorku i takovým dodavatelům, kteří doposud nemají vyrobené a schválené vozidlo odpovídající požadavkům zadavatele, pak by požadavek na předložení vzorku tak, jak jej stanovil zadavatel v bodu 7.2. zadávací dokumentace, byl stále nepřiměřený s ohledem na specifika předmětu plnění rámcové dohody a situaci na trhu s parciálními trolejbusy.

¹⁹ <https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Pozemni-komunikace/Nadmerna-preprava>

356. Na základě výše uvedeného ani nelze souhlasit s tvrzením zadavatele uvedeným ve vyjádření k návrhu navrhovatele SOR, že z hlediska kritérií nastavených v rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0318/2018/VZ-28579/2018/541/SLa ze dne 3. 10. 2019 požadavek zadavatele na předložení vzorku ob stojí, neboť zadavatel v šetřeném případě stanovil lhůtu k předložení vzorku zjevně nepřiměřeně k povaze poptávaného úkonu (nutnost výroby vzorku dle požadavků zadavatele, schválení vzorku Drážním úřadem, přeprava vzorku jako nadměrného nákladu). S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že není v reálných možnostech všech dodavatelů potenciálně způsobilých k plnění veřejné zakázky požadavek zadavatele ve stanovené lhůtě splnit.
357. Dále Úřad považuje za potřebné vyjádřit se samostatně k některým argumentům zadavatele vztahujícím se k oprávněnosti požadovat vzorek a zkoušku vzorku ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace.
358. Ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec zadavatel odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0722/2016/VZ-02335/2017/542/PKn ze dne 20. 1. 2017, ve kterém Úřad dle zadavatele ve vztahu k autobusům nastínil kritéria pro posuzování přiměřenosti požadavku na předložení vzorku v oblasti dodávek vozidel pro MHD. Úřad k tomu uvádí, že s ohledem na skutková zjištění dospěl k závěru, že parciální trolejbusy jsou natolik specifické plnění, že se v mnoha ohledech značně odlišují od autobusů a nelze závěry obsažené ve výše citovaném rozhodnutí Úřadu na ně aplikovat. V tomto ohledu Úřad především zdůrazňuje skutečnost, že parciální trolejbusy jsou vozidla vyráběná na základě specifických požadavků konkrétních objednatelů (každý objednatel má jiné požadavky např. na dojezd na trakční baterii, uzpůsobení trolejbusu na konkrétní napájecí soustavu, mohou mít odlišné požadavky na zrychlení, maximální dobu dobíjení trakční baterie z trolejového vedení), takové požadavky pak v souhrnu dávají specifické vozidlo, které sice vyhovuje jednomu zadavateli, ale už nemusí vyhovovat jinému (a to i v rámci České republiky). Pro dodavatele trolejbusů se tak jeví jako zcela nereálná situace disponovat vozidly vyhovujícími v zásadních požadavcích všem zadavatelům. Další specifická podmínka pro provoz trolejbusů je ta, že každé jednotlivé vozidlo musí být schválené ze strany Drážního úřadu, a to i takové, které bylo vyrobeno dle již schváleného typu vozidla nebo které bylo schválené v zahraničí. Tyto aspekty Úřad podrobněji popsal již výše v odůvodnění tohoto rozhodnutí a jsou důvodem, proč se parciální trolejbusy odlišují od autobusů v tom smyslu, že za určitých podmínek lze požadovat po dodavatelích předložení vzorku autobusu, ale nikoli parciálního trolejbusu.
359. Dále zadavatel ve vztahu k požadavku na vzorek konstatoval, že navrhovatelé mohli předvést jako vzorky trolejbusy, které konkrétně jmenoval. V případě navrhovatele Cegelec mělo jít o trolejbus „Ekova Electron 12T“ a v případě navrhovatele SOR mělo jít o trolejbusy „SOR NS 12“ a „SOR TNB 12“. Úřad se dotázal obou navrhovatelů, proč by tyto konkrétně jmenované trolejbusy jako vzorky nemohli využít.
360. Navrhovatel Cegelec k tomu konstatoval, že základním nedostatkem vozidla EKOVA ELECTRON 12T je jeho nevyhovující délka, neboť nespadá do kategorie 18m dle bodu 3.1. technické specifikace (na který odkazuje bod 7.2. zadávací dokumentace), dle navrhovatele Cegelec jsou trolejbus o délce 12 m a kloubový trolejbus vyžadovaný dle bodu 3.1. zadávací dokumentace vozidla zcela odlišná, jak co do jízdních, tak konstrukčních a dalších vlastností, a mají zcela odlišné požadavky na kapacitu baterie (podrobněji viz body 100. – 102. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Navrhovatel Cegelec dále uvádí, že předmětný prototyp byl

výrobce vyroben jako zcela nový prototyp v rámci vývoje nových typů vozidel, nikoli proto, aby sloužil jako vzorek poskytovaný k užití širšímu okruhu třetích osob. Dále navrhovatel Cegelec uvádí, že uvedený prototyp nevlastní a nemá možnost žádným způsobem přimět vlastníka vozidla k tomu, aby mu jej pro účely účasti v zadávacím řízení zapůjčil, resp. aby spolu s navrhovatelem Cegelec podal společnou nabídku do zadávacího řízení. Nadto navrhovatel Cegelec dodává, že 100% obchodní podíl na společnosti EKOVA ELECTRIC a.s. byl v roce 2020 koupen skupinou Škoda Transportation, do které spadá i společnost ŠKODA ELECTRIC a.s. Za uvedené konstelace je dle navrhovatele Cegelec zřejmá faktická nemožnost zapůjčit si prototyp pro účely účasti v zadávacím řízení, neboť společnost ze skupiny Škoda Transportation nebude v rámci zadávacího řízení podporovat konkurenty dalších dodavatelů z uvedené skupiny.

361. Navrhovatel SOR k tomu uvádí, že technické požadavky zadavatele na vzorek žádný z označených trolejbusů nespĺňuje, proto by žádný nemohl být použit jako předváděcí vozidlo. Dle navrhovatele SOR výše uvedené trolejbusy nespĺdají do zadavatelem požadované kategorie 18 m, protože má délku pouze 12 m, navíc to nejsou kloubové trolejbusy. SOR NS 12 je dle navrhovatele SOR označení pro naftový městský autobus, tzn. nejedná se o trolejbus. Dále k tomu navrhovatel SOR uvádí, že trolejbus SOR TNB 12 je aktuálně provozován Dopravním podnikem Bánská Bystrica a je přestavěn na provoz v síti 750 V. Navíc garantované ujetí na trakční baterii zde bylo 10 km, nikoliv 12 km, jak pro vzorek požaduje zadavatel. V důsledku uvedeného je dle navrhovatele SOR zřejmé, že bez podstatné úpravy (tj. zpětné přestavby a změny baterií) by nemohl být provozován u zadavatele, přičemž předmětný trolejbus již není v majetku navrhovatele SOR.
362. Z výše uvedeného je dle Úřadu zřejmá nepoužitelnost trolejbusů jmenovaných zadavatelem jako vzorků ve smyslu bodu 7.2. zadávací dokumentace, a to i přesto, pokud by zadavatel netrval na tom, aby vzorek měl stejnou délku a byl kloubový jako samotný předmět plnění rámcové dohody.
363. Dále zadavatel ve vyjádření k návrhu navrhovatele Cegelec uvádí, že navrhovatel Cegelec ve svých námitkách neoznačil žádné konkrétní požadavky zadavatele na vzorek, které by odůvodňovaly jeho námitku, že míra nutného uzpůsobení trolejbusů dodávaného navrhovatelem, resp. jinými výrobci, pro účely zkoušky vzorku, je neúnosná. Dle zadavatele však navrhovatel Cegelec v návrhu některé takové požadavky označil. Dle zadavatele se jedná o nové skutečnosti, ke kterým ve správním řízení nelze přihlížet. Úřad k tomu konstatuje, že se nejedná o nové skutečnosti, neboť v šetřeném případě navrhovatel Cegelec v návrhu reaguje na argumentaci zadavatele uvedenou v rozhodnutí o námitkách, že míra případného nutného uzpůsobení trolejbusu dodávaného výrobcem trolejbusů pro účely zkoušky vzorku nepředstavuje pro dodavatele trolejbusů překážku účasti v zadávacím řízení, neboť vybrané požadavky zadavatele ověřované při zkušební jízdě jsou veskrze standardní; nejde o požadavky na zcela unikátní drážní vozidlo, které by pro běžného dodavatele trolejbusů byly nedosažitelné (které by vyžadovaly „zásadní úpravy“, jak uvádí stěžovatel). Toto tvrzení zadavatele je reakcí na argumentaci navrhovatele Cegelec obsaženou v námitkách, kde uvedl, že dle jeho přesvědčení není přiměřený požadavek zadavatele, který dodavatele nutí vynakládat finanční prostředky pro výrobu či zásadní úpravu trolejbusu za účelem předložení vzorku v situaci, kdy dodavatel nemůže mít jistotu, že bude zadavatelem, byť jen jediné takové vozidlo následně i pořízeno (viz bod 22. námitek). Konkrétní

skutečnosti uváděné navrhovatelem Cegelec v bodu 63. návrhu tak lze rovněž považovat za rozvinutí argumentace obsažené v námitkách.

364. Dále zadavatel ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí uvádí, že dodavatelé běžně disponují vozidlem pro předváděcí či zkušební účely a jeho případné úpravy pro účely zkoušky vzorku by byly realizovatelné v krátkém čase a s minimálními náklady. Úřad konstatuje, že co se týče předváděcích vozidel, nikdo z dotázaných dodavatelů neuvedl, že by disponoval vlastním předváděcím vozidlem. Pouze dodavatel SOLARIS CZECH spol., s r.o. a dodavatel Carrosserie HESS AG uvedli, že by byli schopni jako vzorek poskytnout trolejbus, který by si půjčili od svého přechozího zákazníka. Co se týče případných úprav vzorku, pouze dodavatel SOLARIS CZECH spol., s r.o. uvedl, že takové úpravy jsou realizovatelné v krátkém čase a s minimálními náklady, přičemž tento dodavatel, jak již bylo řečeno výše, má zájem na tom, aby zadávací řízení nebylo zrušeno a aby byla rámcová dohoda uzavřena s jediným účastníkem zadávacího řízení. Skutečnosti zjištěné z šetření na trhu tedy neodpovídají tvrzení zadavatele.
365. Ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí zadavatel následně konstatuje, že nelze klást k tíži zadavatele, že výrobky některých dodavatelů, jmenovitě navrhovatele SOR, neodpovídají jeho poptávce do takové míry, že by musel u svých výrobků provádět rozsáhlé úpravy. Zadavatel dle Úřadu v posuzovaném případě vůbec nezohledňuje specifika předmětu plnění, které poptává. Ze skutkových zjištění vyplynulo, že trolejbusy jsou vyráběny na základě objednávky konkrétních objednatelů, kteří mají rozdílné požadavky na předmět plnění. Například navrhovatel SOR, který dodal parciální trolejbusy do Banské Bystrice, nemohl nijak ovlivnit, že dopravný podnik města Banská Bystrica požaduje dojezd na trakční baterii zrovna 10 km a přizpůsobení na napájecí síť 750 V.
366. Dále ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí zadavatel konstatuje, že dodavatelé SOLARIS CZECH spol., s r.o. a Carrosserie HESS AG, které zadavatel pokládá za zkušené dodavatele trolejbusů, potvrdili, že by splnili kritéria technické a ekonomické kvalifikace. Oba tito dodavatelé trolejbusů zároveň dle zadavatele potvrdili běžnou praxi předvedení vzorku, kdy jako vzorek je využíváno obdobné vozidlo dřívějšího zákazníka splňující požadavky na vzorek, od něhož si dodavatel vozidlo pro tyto účely vypůjčí. Úřad k tomu uvádí, že dodavatel Carrosserie HESS AG sice uvedl, že je obvykle schopen objednateli poskytnout předváděcí vozidlo, které si půjčuje od svého předchozího zákazníka, nicméně vzorek trolejbusu podle něj nemůže splnit všechny požadavky na technickou specifikaci, jaké jsou kladeny na samotný předmět plnění dle kupní smlouvy. Dodavatel Carrosserie HESS AG dále konstatoval, že není schopen vyrobit trolejbus se specifickými vlastnostmi, který by současně nebyl předmětem plnění dle kupní smlouvy. A dále k tomu uvedl, že vzorek, který by mohl poskytnout, by nespĺňoval dva zadavatelem požadované parametry – požadavek na akceleraci vozidla z rychlosti 0 km/h na 40 km/h do 10 s na rovině při přímém směru pohybu, neboť by jako vzorek mohl nabídnout vozidlo se zrychlením z 0 km/h na 40 km/h za 10,9 s, a dále požadavek na výšku nástupové hrany bez aktivované funkce kneelingu max. 340 mm, neboť by jako vzorek mohl nabídnout vozidlo s maximální výškou nástupní hrany 350 mm. Úřad shrnuje, že dodavatel Carrosserie HESS AG sice poskytuje objednatelům parciálních trolejbusů vzorek svého již dříve vyrobeného vozidla, avšak v šetřeném případě by kumulativně všechny požadavky zadavatele na vzorek parciálního trolejbusu nespĺnil, a tedy by s ním nemohla být uzavřena rámcová dohoda, byť je zřejmé, že jde o dodavatele, který

v minulosti dodávky parciálních trolejbusů úspěšně realizoval, a rovněž jde o dodavatele, který by splnil jak ekonomickou, tak technickou kvalifikaci.

367. Zadavatel ve vyjádření k podkladům pro rozhodnutí dále uvádí, že nastavil zadávací podmínky podle svých odůvodněných potřeb způsobem, který umožňuje hospodářskou soutěž, a jak ze spisu plyne, dodavatelé trolejbusů se dle zadavatele mohli do této hospodářské soutěže zapojit. Úřad k tomu konstatuje, že ze skutkových zjištění plyne, že napadené zadávací podmínky, tj. ekonomickou, technickou kvalifikaci a požadavek na předložení vzorku předmětu plnění, by splnil pouze jediný účastník zadávacího řízení ŠKODA ELECTRIC a.s. a jeho spolupracující dodavatel SOLARIS CZECH spol., s.r.o. Úřad připouští, že eventuálně by mohl zadávací podmínky splnit také dodavatel Van Hool, kterého zadavatel jmenoval, nicméně tento dodavatel Úřadu na žádost o poskytnutí informací neodpověděl, Úřad tedy nemá potvrzeno, že by zadávací podmínky (včetně požadavku na vzorek předmětu plnění) splnil. Ze skutkových zjištění (viz bod 257. odůvodnění tohoto rozhodnutí) plyne, že se dodavatel Van Hool zadávacích řízení v České republice v posledních letech neúčastní a o předmětné zadávací řízení zájem neprojevil.

Závěr

368. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Úřad konstatuje, že zadavatel stanovil při uzavírání rámcové dohody zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona a se zásadou přiměřenosti zakotvenou v § 6 odst. 1 zákona, když stanovil v bodě 7.2. zadávací dokumentace jako podmínku pro uzavření rámcové dohody dle § 104 písm. a) a b) zákona předložení dokladu a vzorku vztahujících se k předmětu plnění rámcové dohody a úspěšný výsledek zkoušek vzorků způsobem, který vzhledem ke specifikům poptávaného předmětu plnění rámcové dohody činí tento požadavek zadavatele nepřiměřeným a zároveň vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.

K dalším částem návrhu navrhovatele Cegelec

369. Pro úplnost Úřad uvádí, že v další části návrhu navrhovatel Cegelec namítá netransparentní stanovení vyhrazené změny závazku ve smyslu bodu 13. zadávací dokumentace, nepřiměřené a diskriminační nastavení hodnotícího kritéria zohledňujícího lhůtu pro dodání předmětu plnění (viz body 9. – 10. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Následně v další části návrhu navrhovatel Cegelec namítá, že zadavatel vymezil předmět plnění veřejné zakázky v rámci technické specifikace (viz bod 28. odůvodnění tohoto rozhodnutí) v rozporu se zásadou transparentnosti. V další části návrhu navrhovatel Cegelec brojí proti stanovení hodnotícího kritéria „náklady životního cyklu“, které dle něj povede k netransparentnosti procesu hodnocení nabídek (viz bod 28. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
370. S odkazem na rozsudek Vrchního soudu v Olomouci sp. zn. 2 A 2/1999 ze dne 24. 6. 1999, a rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Af 51/2010 ze dne 5. 1. 2011, se však Úřad v duchu zásady procesní ekonomie již těmito částmi návrhu nezabýval, neboť jejich posouzení by bylo nadbytečné v situaci, kdy existují jiné důvody pro uložení nápravného opatření (uvedené ve výroku I. a II. tohoto rozhodnutí), přičemž přezkoumání dalších důvodů návrhu by nemohlo mít vliv na rozhodnutí ve věci, resp. na uložení nápravného opatření. Pouze k námitce týkající se netransparentního stanovení vyhrazené změny závazku Úřad (aniž by se danou zadávací podmínkou podrobně věcně zabýval) podotýká, že i po „zběžném“ posouzení věci se mu jeví, že lze mít pochybnost, zda podmínky pro uplatnění

vyhrazené změny závazku dle bodu 13. zadávací dokumentace byly vymezeny jednoznačně ve smyslu § 100 odst. 1 zákona, konkrétně, zda pojem „stav aktuálních potřeb zadavatele“ lze považovat za jednoznačné vymezení podmínek pro uplatnění vyhrazené změny závazku.

K části návrhu navrhovatele SOR týkající se délky dodací lhůty

371. Navrhovatel SOR mimo stanovení technické kvalifikace a požadavku na předložení vzorku namítá v další části svého návrhu maximální délku dodací lhůty v délce 400 dnů, kterou dle svého tvrzení považuje za nepřiměřeně krátkou, jelikož se jedná o dodávku až 33 kusů trolejbusů, které budou vyráběny dle specifických požadavků zadavatele. Navrhovatel SOR k tomu dále uvádí, že uvedenou zadávací podmínkou jsou nedůvodně znevýhodněni dodavatelé, kteří v okamžiku zahájení zadávacího řízení nedisponují trolejbusem vyhovujícím požadavkům zadavatele (včetně jeho schválení ze strany příslušných orgánů).
372. S odkazem na rozsudek Vrchního soudu v Olomouci sp. zn. 2 A 2/1999 ze dne 24. 6. 1999, a rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Af 51/2010 ze dne 5. 1. 2011, se však Úřad v duchu zásady procesní ekonomie již touto částí návrhu nezabýval, neboť její posouzení by bylo nadbytečné v situaci, kdy existují jiné důvody pro uložení nápravného opatření (uvedené ve výroku I. a II. tohoto rozhodnutí), přičemž přezkoumání dalších důvodů návrhu by nemohlo mít vliv na rozhodnutí ve věci, resp. na uložení nápravného opatření. Úřad k tomu pro úplnost doplňuje, že z provedeného šetření relevantního trhu vyplývá, že další dodavatelé potencionálně způsobilí k plnění rámcové dohody (tedy i ti, kteří k okamžiku zahájení zadávacího řízení nedisponují schváleným trolejbusem vyhovujícím požadavkům zadavatele) by předmět plnění ve lhůtě o maximální délce 400 dnů byli schopni zadavateli dodat. Konkrétně navrhovatel Cegelec ve svém návrhu uvádí, že nenapadá maximální lhůtu pro dodání trolejbusů v délce 400 dnů, kterou lze za určité konstelace a při vynaložení maximálního úsilí na straně dodavatelů splnit. Dodavatel SOLARIS CZECH spol. s r.o. ve svém vyjádření ze dne 12. 5. 2021 uvádí, že dodávky parciálních trolejbusů vyrobených dle konkrétních požadavků určitého objednatele tak, aby takový trolejbus plnil všechny požadavky dle příslušných právních předpisů a byl by připraven k provozu v ČR, je schopen zahájit cca 44 týdnů (tj. cca 308 dnů) od podpisu příslušné kupní smlouvy. Dodavatel TRAM FOR ENVI s.r.o. ve svém vyjádření ze dne 13. 5. 2021 uvádí, že v rámci České republiky není možné předat schválený trolejbus za dříve než 13 měsíců (tj. cca 395 dnů).

K výroku III. rozhodnutí – uložení nápravného opatření

373. Podle § 263 odst. 2 zákona stanoví-li zadavatel zadávací podmínky v rozporu s tímto zákonem, Úřad uloží nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.
374. V šetřeném případě Úřad dospěl k závěru, že zadavatel stanovil zadávací podmínky rámcové dohody v rozporu se zákonem, jak uvedl ve výroci I. a II. tohoto rozhodnutí, a proto Úřad musel přistoupit ke zrušení celého zadávacího řízení, neboť jiný efektivní způsob nápravy nezákonného stavu v době, kdy již jsou podány nabídky, není možné uložit.
375. Pro úplnost Úřad uvádí, že pokud zadavatel nedodrží zákon již při formulaci zadávacích podmínek, Úřad podle § 263 odst. 3 zákona rozhodne o zrušení zadávacího řízení vždy, aniž by musel zkoumat, zda vada zadávacích podmínek měla či mohla mít vliv na výběr dodavatele. S ohledem na výše uvedené rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku III.

tohoto rozhodnutí. K tomu Úřad dodává, že postup zadavatele při zrušení zadávacího řízení upravuje § 128 zákona.

K výroku IV. rozhodnutí – zákaz uzavřít rámcovou dohodu v zadávacím řízení

376. Podle § 263 odst. 8 zákona ukládá-li Úřad nápravné opatření s výjimkou zákazu plnění smlouvy, zakáže zároveň zadavateli až do pravomocného skončení řízení uzavřít v zadávacím řízení smlouvu; rozklad proti tomuto výroku nemá odkladný účinek.
377. Výše citované ustanovení formuluje jako obligatorní součást rozhodnutí Úřadu o uložení nápravného opatření (s výjimkou zákazu plnění smlouvy) rovněž výrok o tom, že zadavatel až do pravomocného skončení správního řízení nesmí uzavřít smlouvu v zadávacím řízení, přičemž tento výrok působí právní účinky již dnem vydání rozhodnutí, bez ohledu na jeho právní moc. Tento zákaz uzavřít smlouvu, resp. rámcovou dohodu, se ukládá z důvodu, aby se zadavatel nemohl vyhnout splnění uloženého nápravného opatření uzavřením smlouvy, resp. rámcové dohody (s důsledky zastavení správního řízení dle § 257 písm. j) zákona) ještě před nabytím právní moci rozhodnutí.
378. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku III. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení, jehož cílem je uzavření rámcové dohody, zakázal zároveň ve výroku IV. tohoto rozhodnutí zadavateli až do pravomocného skončení tohoto správního řízení uzavřít v předmětném zadávacím řízení rámcovou dohodu.

K výroku V. rozhodnutí – náklady řízení

379. Podle § 266 odst. 1 zákona je součástí rozhodnutí Úřadu, kterým se ukládá nápravné opatření nebo zákaz plnění smlouvy, též rozhodnutí o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení. Náklady řízení se platí paušální částkou, kterou stanoví Ministerstvo pro místní rozvoj vyhláškou. Příslušná vyhláška č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek, stanoví v § 1, že paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, kterou je povinen zadavatel uhradit v případě, že Úřad rozhodl o uložení nápravného opatření nebo zákazu plnění smlouvy, činí 30 000 Kč
380. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku III. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení, jehož cílem je uzavření rámcové dohody, rozhodl Úřad o uložení povinnosti uhradit náklady řízení, jak je uvedeno ve výroku V. tohoto rozhodnutí.
381. Náklady řízení jsou splatné do dvou měsíců od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže zřízený u pobočky České národní banky v Brně číslo 19-24825621/0710, variabilní symbol – 2021000121.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – Sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, Černá Pole, 604 55 Brno. Včas podaný rozklad proti výroku I., II., III. a V. tohoto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozklad proti výroku IV. tohoto

rozhodnutí nemá podle § 263 odst. 8 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona činí výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá
místopředsedkyně

Obdrží

1. Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Revoluční 3088/26, 400 01 Ústí nad Labem
2. Mazel a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., Belgická 276/20, 120 00 Praha 2
3. SOR Libchavy spol. s r.o., Dolní Libchavy 48, 561 16 Libchavy

Vypraveno dne

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy