



UOHSX00HSQ6P

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0638/2022/VZ
Číslo jednací: ÚOHS-25779/2023/500

Brno 7. 7. 2023

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 30. 12. 2022 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 9. 1. 2023 JUDr. Vilémem Podešvou, LL.M., advokátem, ev. č. ČAK 11323, se sídlem Na Pankráci 1683/127, 140 00 Praha 4,
- navrhovatel – Metrostav DIZ s.r.o., IČO 25021915, se sídlem Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 21. 12. 2022 JUDr. Jindřichem Vítkem, Ph.D., advokátem, ev. č. ČAK 09459, se sídlem Šafaříkova 201/17, Vinohrady, 120 00 Praha 2,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) - Nové Dvory - stavební část“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 30. 5. 2022 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn,

rozhodl takto:

I.

Návrh navrhovatele – Metrostav DIZ s.r.o., IČO 25021915, se sídlem Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8 – ze dne 30. 12. 2022 na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – učiněných při zadávání veřejné zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) - Nové Dvory - stavební část“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 30. 5. 2022 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn, **se podle § 265 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, v části**, v níž citovaný navrhovatel napadá způsob vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby v zadávací dokumentaci, **a v části**, v níž citovaný navrhovatel namítá, že body 2.1 a 3.3 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace „Závazný vzor smlouvy“ v posledním aktualizovaném znění podle „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 69a – veřejné“ ze dne 25. 10. 2022 jsou v rozporu s textací „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24b – neveřejné“ ze dne 16. 8. 2022 a „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 78b – neveřejné“ ze dne 4. 11. 2022, **zamítá**, neboť v intencích těchto částí návrhu **nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření**.

II.

Zadavatel – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – **stanovil** při zadávání veřejné zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory - stavební část“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 30. 5. 2022 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn, **zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 citovaného zákona, když jako podmínku účasti v rámci podmínek technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) citovaného zákona požadoval předložit seznam významných dodávek poskytnutých dodavatelem za posledních deset let před zahájením zadávacího řízení, z něhož bude vyplývat podle bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace, že dodavatel v posledních deseti letech před zahájením zadávacího řízení poskytl (dokončil) „alespoň 2 významné dodávky výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH“, čímž vytvořil bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže.**

III.

Jako opatření k nápravě nezákonného postupu zadavatele – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – **uvedeného ve výroku 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 veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory - stavební část“** zadávanou v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 30. 5. 2022 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn.

IV.

Zadavateli – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – **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. ÚOHS-S0638/2022/VZ ve věci návrhu navrhovatele – Metrostav DIZ s.r.o., IČO 25021915, se sídlem Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8 – ze dne 30. 12. 2022 na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – **ukládá zákaz uzavřít smlouvu** v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory - stavební část“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 30. 5. 2022 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn.

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 hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9 – **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 hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 9. 1. 2023 JUDr. Vilémem Podešvou, LLM, advokátem, ev. č. ČAK 11323, se sídlem Na Pankráci 1683/127, 140 00 Praha 4 (dále jen „zadavatel“) – zahájil jakožto veřejný zadavatel ve smyslu § 4 odst. 1 písm. e) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), dne 30. 5. 2022 odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění otevřené řízení za účelem zadání sektorové veřejné zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) - Nové Dvory - stavební část“, jehož oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 2. 6. 2022 pod ev. č. Z2022-000598, ve znění pozdějších změn, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 3. 6. 2022 pod ev. č. 2022/S 107-302577, ve znění pozdějších změn (dále jen „veřejná zakázka“).
2. Předmětem veřejné zakázky je podle bodu 3.1 zadávací dokumentace v posledním aktualizovaném znění ke dni 8. 9. 2022 (dále jen „zadávací dokumentace“) „*zhotovení dopravní stavby »Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) - Nové Dvory« s přístupovými tunely z lokality budoucího depa Písnice, a to včetně systému napájení Pankrác – Nové Dvory (dále též »Stavba«).* Stavba navazuje na dopravní stavbu »Provozní úsek I.D pražského metra – úsek Pankrác – Olbrachtova«, v rámci které již byla zhotovena stanice Olbrachtova“.

3. Podle bodu 4.3 zadávací dokumentace předpokládaná hodnota veřejné zakázky činí 24 630 000 000 Kč bez DPH.
4. Z dokumentace o zadávacím řízení vyplývá, že zadavateli byly dne 5. 12. 2022 doručeny námitky z téhož dne (dále jen „námitky“) podané dodavatelem – Metrostav DIZ s.r.o., IČO 25021915, se sídlem Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 21. 12. 2022 JUDr. Jindřichem Vítkem, Ph.D., advokátem, ev. č. ČAK 09459, se sídlem Šafaříkova 201/17, Vinohrady, 120 00 Praha 2 (dále jen „navrhovatel“), kterými brojlil proti zadávacím podmínkám.
5. Námitky zadavatel rozhodnutím o námitkách ze dne 20. 12. 2022 (dále jen „rozhodnutí o námitkách“) odmítl. Rozhodnutí o námitkách bylo navrhovateli doručeno dne 20. 12. 2022.
6. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nesouhlasil s vypořádáním svých námitek, podal dne 30. 12. 2022 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) návrh na přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky z téhož dne (dále jen „návrh“).

Obsah návrhu ze dne 30. 12. 2022

7. V části II. návrhu navrhovatel reaguje na tvrzení zadavatele uvedené v rozhodnutí o námitkách a to, že navrhovatel nedoložil svou aktivní legitimaci k podání námitek, jelikož dle zadavatele nijak neprokázal, jaká újma mu v souvislosti s namítanou zadávací dokumentací hrozí. Navrhovatel je přesvědčen o tom, že k podání námitek, resp. návrhu je aktivně legitimován, k čemuž předkládá svou argumentaci. Dle navrhovatele odmítnutí námitek podle § 245 odst. 3 písm. c) zákona není souladné se zákonem.
8. Současně navrhovatel odmítá tvrzení zadavatele, že podané námitky mají být pouze obstrukčním jednáním navrhovatele s cílem zmařit zadání veřejné zakázky, a oponuje i další argumentaci zadavatele uvedené v rozhodnutí o námitkách, v níž zadavatel poukazuje na to, že nabídku na veřejnou zakázku podal „jiný člen koncernu Metrostav“.
9. V části III. návrhu navrhovatel obšírně brojí proti kritériu technické kvalifikace stanovenému v bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace, ve kterém zadavatel požaduje předložit seznam alespoň 2 významných dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH za posledních 10 let (dále jen „namítaná technická kvalifikace“). Dle navrhovatele je namítaná technická kvalifikace stanovena v rozporu s § 36 odst. 1 a § 73 odst. 6 zákona, když její minimální úroveň je stanovena nepřiměřeně vzhledem ke složitosti a předmětu veřejné zakázky, resp. se s předmětem veřejné zakázky z podstatné části věcně zcela míjí, a vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
10. Nepřiměřenost a diskriminační charakter namítané technické kvalifikace spatřuje navrhovatel v kombinaci jednotlivých parametrů minimální úrovně, které musí být naplněny kumulativně. K požadavku, aby se jednalo o dodávku výtahu na dopravní stavbě, navrhovatel uvádí, že tento se stává nepřiměřeným v kombinaci s požadavkem na dopravní výšku. K požadavku na minimální finanční objem pak navrhovatel tvrdí, že dodávka jednotlivého výtahu může stěží dosáhnout finančního objemu 5 mil. Kč bez DPH, když cena jednoho výtahu se pohybuje „v rozmezí 0,5 – 1,5 mil. Kč“. Dle navrhovatele při stanovení kvalitativní a kvantitativní minimální úrovně namítané technické kvalifikace pozbývá požadavek na minimální finanční

objem smysl, jelikož cena dodávky v tomto případě o schopnosti dodavatele plnit dodávku nic relevantního nevyovídá. Navrhovatel má za to, že požadavek na dopravní výšku 28 m se stává nepřiměřeným a diskriminačním v kombinaci s požadavkem na minimální finanční objem a s požadavkem, aby se jednalo o dodávku výtahu na dopravní stavbě, k čemuž sděluje, že dle něj tyto požadavky splňují fakticky pouze stavby metra, a dodává k tomu, že výtahy o této nemalé dopravní výšce jsou zpravidla umístovány jako nadzemní do pozemních staveb (např. rozhledny, vyhlídkové věže, výškové obytné a administrativní budovy, elektrárny, průmyslové provozy).

11. Dále navrhovatel připomíná, že v námitkách uvedl několik možných výkladů pojmu dopravní stavba, na což zadavatel v rozhodnutí o námitkách reagoval neurčitým způsobem, ze kterého navrhovatel dovozuje, že si zadavatel zřejmě není jist, co je obsahem pojmu dopravní stavba, přičemž tato nejasnost má dle navrhovatele *„zásadní dopad na okruh přípustných referenčních dodávek a tím i na okruh potenciálních dodavatelů.“*
12. Navrhovatel nesouhlasí s věcným odůvodněním namítané technické kvalifikace uvedeným v rozhodnutí o námitkách a sděluje k tomu, že zadavatelem uvedená technická specifika dopravních staveb, resp. výtahů v nich umístěných (vlhkost prostředí, vzdálenost mezi stanicemi, dopravní rychlost, frekvence použití, odolnost proti hrubému zacházení) nejsou stanovena jako minimální úroveň namítané technické kvalifikace. Navíc dle navrhovatele tato technická specifika nutně nevyplývají z charakteru dopravních staveb, resp. nejsou výlučná pro dopravní stavby. Navrhovatel tvrdí, že *„do staveb metra jsou umístovány stejné výtahy, jako do pozemních staveb a v obecné rovině se technicky nijak neodlišují“*. V reakci na argumentaci zadavatele uvedenou v rozhodnutí o námitkách navrhovatel sděluje, že tedy *„jsou přípustné reference, které nemusí splňovat žádný z technických parametrů, kterým zadavatel předmětný kvalifikační požadavek odůvodňuje, a naopak jsou vylučovány reference, které splňují větší část či dokonce všechny tyto parametry. Jinak řečeno kvalifikační požadavek zadavatel formuloval způsobem, který nijak nekoresponduje se skutečným předmětem veřejné zakázky.“*
13. Následně navrhovatel odmítá další argumentaci zadavatele postavenou na výčtu českých a zahraničních referencí, které dle zadavatele splňující namítanou technickou kvalifikaci, když předkládá svou argumentaci, proč zadavatelem uváděné reference namítanou technickou kvalifikaci nespĺňují, a dodává, že zjistil, že odpovídající reference má pouze jediný ze zadavatelem v rozhodnutí o námitkách uvedený výrobce/dodavatel výtahů, a to společnost BREMA, spol. s r.o., IČO 44264321, se sídlem 251 01 Modletice 127 (dále jen „BREMA, spol. s r.o.“).
14. V části IV. návrhu navrhovatel brojí proti způsobu vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby, k čemuž namítá, že vyhrazený prostor v rámci stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1¹ nebude možno reálně použít, neboť je užíván stavbou OL1, vyhrazený prostor je dle něj nevyhovující pro potřeby realizace díla šetřené veřejné zakázky a dále není možné odhadnout omezení, která s sebou sdílení staveniště stavby OL1 se zhotovitelem

¹ Pozn. Úřadu: Dle veřejných zdrojů dostupných z www.vestnikverejnychzakazek.cz se jedná o veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D pražského metra - úsek Pankrác - Olbrachtova - stavební část“ uveřejněnou ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 1. 2020 pod ev. č. Z2020-000626.

stavby OL1² přinese. Navrhovatel má za to, že tato zadávací podmínka je nesplnitelná a v důsledku diskriminační, protože podstatnou výhodu získává stávající zhotovitel stavby OL1 a všichni ostatní dodavatelé jsou znevýhodněni.

15. Navrhovatel dále tvrdí, že se zadavatel v rozhodnutí o námitkách řádně nevypořádal s jeho námitkou, že zadavatelem vymezené plochy v rámci OL1 neumožňují umístění potřebných technologií, a s námitkou, že vymezená plocha v rámci OL1 neumožní sdílení dvěma zhotoviteli, a že není zřejmé, jak bude režim sdílení a jeho parametry vypadat. K argumentaci zadavatele uvedené v rozhodnutí o námitkách, že navrhovatel nezná konkrétní vztahy na stanovišti OL1, navrhovatel uvádí, že zadavatel měl v zadávací dokumentaci právě tyto konkrétní vztahy dodavatelům detailně zprostředkovat, a protože tak neučinil, dopustil se porušení § 36 odst. 3 zákona. Dle navrhovatele se zadavatel v rozhodnutí o námitkách nevypořádal s námitkou, že způsob využití plochy v rámci OL1 zakládá přirozenou výhodu zhotovitelům stavby OL1. Navrhovatel poté vysvětluje, v čem tuto výhodu spatřuje, a uvádí, že zadavatel ji měl vyrovnat v zadávacích podmínkách.
16. V části V. návrhu navrhovatel namítá, že body 2.1 a 3.3 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace „Závazný vzor smlouvy“ v posledním aktualizovaném znění podle „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 69a – veřejné“ ze dne 25. 10. 2022 (dále jen „návrh smlouvy“) ne zcela odpovídají potažmo jsou v rozporu s textací „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24b – neveřejné“ ze dne 16. 8. 2022 (dále jen „Vysvětlení č. 24“) a „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 78b – neveřejné“ ze dne 4. 11. 2022 (dále jen „Vysvětlení č. 78“), ve které zadavatel uvedl, že *„dodavatel bude poskytovat pouze součinnost zadavateli při získání veřejnoprávních povolení či stanovisek“*. Navrhovatel následně vysvětluje, v čem tento rozpor spatřuje.
17. Navrhovatel se návrhem domáhá zrušení zadávacího řízení.

II. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

18. Úřad obdržel předmětný návrh dne 30. 12. 2022 a tímto dnem bylo podle § 249 zákona ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů zadavatele. Zadavatel obdržel stejnopis návrhu dne 30. 12. 2022.
19. Účastníky správního řízení podle § 256 zákona jsou zadavatel a navrhovatel.
20. Zahájení správního řízení oznámil Úřad účastníkům správního řízení přípisem ze dne 2. 1. 2023.
21. Dne 9. 1. 2023 bylo Úřadu doručeno vyjádření zadavatele k návrhu z téhož dne (dále jen „vyjádření k návrhu“) a dokumentace o zadávacím řízení, přičemž zadavatel současně odkázal na části dokumentace o zadávacím řízení, které již byly Úřadu předloženy v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0407/2022/VZ a sp. zn. ÚOHS-S0505/2022/VZ.

² Pozn. Úřadu: Dle veřejných zdrojů dostupných z www.vestnikverejnychzakazek.cz (konkrétně oznámení o výsledku zadávacího řízení ev. č. F2021-024403 uveřejněného ve Věstníku veřejných zakázek dne 12. 7. 2021) veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D pražského metra - úsek Pankrác - Olbrachtova - stavební část“ realizují společnosti S u b t e r r a a.s., IČO 45309612; HOCHTIEF CZ a. s., IČO 46678468; STRABAG a.s., IČO 60838744 a HOCHTIEF Infrastructure GmbH, IČO HRB25021.

Vyjádření k návrhu

22. K aktivní legitimaci navrhovatele zadavatel konstatuje, že tuto je třeba posuzovat pro každou námitku zvlášť, nikoliv paušálně pro všechna tvrzení uvedená v námitkách, neboť je nutné zkoumat, zda každá jednotlivá námitka způsobuje či může způsobovat navrhovateli újmu. Zadavatel trvá na tom, že navrhovatel netvrdil ani nedoložil, jakým způsobem mu namítané zadávací podmínky způsobují újmu, když tvrzení údajné újmy je v námitkách pouze obecné a není možné ho žádným způsobem ověřit.
23. Zadavatel dále konstatuje, že nerozporuje, že navrhovatel splňuje definici dodavatele podle § 5 zákona, avšak trvá na tom, že navrhovatel je dodavatelem v odlišném segmentu, než je předmět veřejné zakázky (tj. není dodavatelem dopravních staveb odpovídajících předmětu veřejné zakázky), a proto mu postupem zadavatele fakticky nemohla vzniknout újma. Dle zadavatele skutečnost, že navrhovatel je formálně oprávněn provádět nějaké činnosti, protože má živnostenské oprávnění, ještě neznamená, že je fakticky schopen tyto činnosti provádět. Dle zadavatele nepostačuje, že navrhovatel je osobou z oboru stavebnictví a teoreticky se jej mohou zadávací podmínky technické kvalifikace dotýkat, protože reálně se namítaná zadávací podmínka navrhovatele vůbec dotýkat nemusí a tuto okolnost nelze ověřit, pokud navrhovatel rozhodné skutečnosti přesně nespecifikuje. Zadavatel má za to, že navrhovatel v tomto smyslu neunesl břemeno tvrzení a břemeno důkazní.
24. Zadavatel dále uvádí, že s ohledem na čas podání námitek (těsně před koncem lhůty pro podání nabídek) je toho názoru, že navrhovatel námitky uplatnil výhradně jako nástroj, kterým chce zrušit zadávací řízení, neboť zadavatel již nemohl na námitky efektivně reagovat (např. napadenou zadávací podmínku upravit).
25. Zadavatel s odkazem na rozhodovací praxi Úřadu a předsedy Úřadu též argumentuje, že podle § 244 odst. 3 zákona musí být v námitkách proti zadávacím podmínkám uvedeno, jaká újma navrhovateli vznikla či hrozí, přičemž v návaznosti na § 241 odst. 1 zákona musí být újma skutečná a musí existovat příčinná souvislost mezi újmou a napadeným jednáním zadavatele, jinak dodavatel podávající námitky nesplňuje definici stěžovatele, a tedy nemá aktivní legitimaci k podání námitek. Zadavatel uzavírá, že navrhovatel dle něj nedoložil svou aktivní legitimaci, jelikož nedoložil příčinnou souvislost mezi napadenými zadávacími podmínkami a tvrzenou újmou (neschopností podat nabídku).
26. K námitce týkající se namítané technické kvalifikace zadavatel předně sděluje, že navrhovatel v rámci návrhu uvádí nové skutečnosti oproti námitkám, konkrétně v námitkách nebylo namítáno, že (1) pojem dopravní stavba je nesrozumitelný a neurčitý, (2) namítaná kvalifikace se míjí s předmětem veřejné zakázky a (3) požadavek na minimální finanční objem je nadbytečný.
27. K tvrzení navrhovatele, že dodávka jednotlivého výtahu může stěžít dosáhnout finančního objemu 5 mil. Kč, zadavatel sděluje, že v namítané technické kvalifikaci se minimální finanční objem vztahuje k celé dodávce, nikoliv pouze k jednomu výtahu. Dodavatel tak dle zadavatele mohl předložit „komplexní referenci v požadovaném finančním limitu, ve kterém byla dodávka výtahu pouze jednou z položek, stejně jako mohl předložit (jako jednu referenci) současnou realizaci/instalaci několika výtahů v rámci jediné investiční akce.“

28. K pojmu dopravní stavba zadavatel uvádí, že nerozporuje navrhovatelovu definici dopravních staveb a je si plně vědom, jaké druhy staveb do dopravních staveb spadají, konkrétně se dle něj jedná, nikoliv však výlučně, o stavby pozemních komunikací (železnic, silnic, dálnic), letištních ploch a metra. Dle zadavatele skutečnost, že pojem je obecný a široký, neznamená, že je nejasný a neurčitý. K tomu pak dodává, že předmětem veřejné zakázky je dopravní stavba, tudíž je dle něj možné požadavek na významné dodávky výtahů „zúžit“ toliko na dodávky výtahů na dopravní stavbě. K oprávněnosti kombinace požadavku na dopravní stavbu a minimální dopravní výšku zadavatel uvádí, že stanovení jednoho požadavku bez druhého by postrádalo význam, jelikož pro účely prokázání odpovídající kvalifikace dodavatele nepostačuje zkušenost jen s dodávkou výtahu na dopravní stavbu nebo zkušenost jen s dodávkou výtahu o dopravní výšce 28 m.
29. Zadavatel dále nesouhlasí s tvrzením navrhovatele, že namítaná technická kvalifikace se míjí s předmětem veřejné zakázky, když odůvodnění technickými specifiky dopravních staveb, resp. výtahů v nich umístěných (vlhkost prostředí, konstrukční provedení – vzdálenost mezi stanicemi, dopravní rychlost, frekvence použití a odolnost proti hrubému zacházení a vandalismus) koresponduje s Přílohou č. 15 „Projekční standard výtahy“ zadávací dokumentace (dále jen „Příloha č. 15“). Zadavatel dále odmítá tvrzení navrhovatele, že do staveb metra jsou umísťovány stejné výtahy, jako do pozemních staveb. Dle zadavatele by bylo zcela přiměřené předmětu veřejné zakázky požadovat „užší požadavek pouze na výtahy v metru“, pročež má za to, že formuloval „požadavek šířeji pro účely rozšíření hospodářské soutěže a vztáhl svůj požadavek na významnou dodávku pouze na dopravní stavby, aby neoprávněně nevyjímá z okruhu kupříkladu zmíněné další železniční stavby.“
30. Zadavatel se dále obsírně vyjadřuje k argumentaci navrhovatele odmítající české a zahraniční reference, které dle zadavatele mohou splňovat namítanou technickou kvalifikaci, a sděluje další skutečnosti, proč jím uváděné reference odpovídají bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace. Zadavatel nesouhlasí s tvrzením navrhovatele, že jediným výrobcem/dodavatelem výtahů disponujícím referencí odpovídající bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace je BREMA, spol. s r.o., a tvrdí, že na základě jím provedeného průzkumu trhu zjistil, že další výrobci/dodavatelé výtahů realizovali reference odpovídající namítané technické kvalifikaci.
31. K namítanému způsobu vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby zadavatel odkazuje na „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 47b – neveřejné“ ze dne 22. 9. 2022 (dále jen „Vysvětlení č. 47“) a opakovaně sděluje, že základní prostor zařízení staveniště je předpokládán na ploše NZ3 a na stanovišti OL1 bude vyhrazen prostor pro samotnou činnost, tzn., že se s budováním zařízení staveniště na stanovišti OL1 nepočítá a je bráno pouze jako staveniště doplňkové. Zadavatel k tomu dodává, že prostor pro umístění technologií potřebných přímo v místě výstavby na stanovišti OL1 je, a že pro umístění ostatních technologií a zázemí je vyhrazeno staveniště NZ3. Dle zadavatele je zadávací dokumentace pro všechny stejná, tudíž umístění zařízení staveniště na ploše OL1 není pro žádného dodavatele diskriminační.
32. K namítanému rozporu návrhu smlouvy s Vysvětlením č. 24 a Vysvětlením č. 78 zadavatel konstatuje, že dle něj dodavatelé věděli, co je součástí předmětu plnění veřejné zakázky a co mají nacenit, a že „v žádném případě nezměnil zadávací podmínky (...) tím způsobem, který by vyžadoval úpravu daných ustanovení SoD, když pouze průběžně objasňoval jejich význam.“

Zadavatel má za to, že Vysvětlením č. 24 a Vysvětlením č. 78 nestanovil vybranému dodavateli nové povinnosti.

Další průběh správního řízení

33. Úřad usnesením ze dne 10. 1. 2023 stanovil zadavateli lhůtu k podání informace o úkonech, které provede v zadávacím řízení v průběhu správního řízení, a k zaslání příslušné dokumentace.
34. Rozhodnutím Úřadu č. j. ÚOHS-03004/2023/500 ze dne 23. 1. 2023 bylo zadavateli nařízeno z moci úřední předběžné opatření, kterým mu byl uložen zákaz uzavřít smlouvu na veřejnou zakázku.
35. Usnesením ze dne 23. 1. 2023 Úřad správní řízení podle § 64 odst. 1 písm. e) správního řádu ve spojení s § 261 odst. 2 zákona přerušil s cílem získat odborná stanoviska k otázkám týkajícím se specifik dodávek výtahů realizovaných na dopravních stavbách.
36. Žádostí ze dne 2. 2. 2023 (dále jen „žádost o odborné stanovisko“) Úřad oslovil jím vybrané dodavatele za účelem získání odborného stanoviska k otázkám týkajícím se specifik dodávek výtahů realizovaných na dopravních stavbách.
37. Žádost o odborné stanovisko byla dne 3. 2. 2023 odeslána níže uvedeným společnostem:
 - GEOSAN GROUP a.s., IČO 28169522, se sídlem U Nemocnice 430, 280 02 Kolín (dále jen „GEOSAN GROUP a.s.“);
 - SWIETELSKY stavební s.r.o., IČO 48035599, se sídlem Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice (dále jen „SWIETELSKY stavební s.r.o.“);
 - M – SILNICE a.s., IČO 42196868, se sídlem Husova 1697, Bílé Předměstí, 530 03 Pardubice (dále jen „M – SILNICE a.s.“);
 - FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., IČO 25317628, se sídlem Mlýnská 388/68, Brno-střed, 602 00 Brno (dále jen „FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.“);
 - COLAS CZ, a.s., IČO 26177005, se sídlem Rubeška 215/1, Vysočany, 190 00 Praha (dále jen „COLAS CZ, a.s.“);
 - HERKUL a.s., IČO 25004638, se sídlem Průmyslová 228, 435 21 Obrnice (dále jen „HERKUL a.s.“);
 - OHLA ŽS, a.s., IČO 46342796, Tuřanka 1554/115b, Slatina, 627 00 Brno (dále jen „OHLA ŽS, a.s.“);
 - IMOS Brno, a.s., IČO 25322257, se sídlem Olomoucká 704/174, Černovice, 627 00 Brno (dále jen „IMOS Brno, a.s.“);
 - Skanska a.s., IČO 26271303, se sídlem Křižíkova 682/34a, Karlín, 186 00 Praha (dále jen „Skanska a.s.“);
 - SYNER, s.r.o., IČO 48292516, se sídlem Dr. Milady Horákové 580/7, Liberec, IV-Perštýn, 460 01 Liberec (dále jen „SYNER, s.r.o.“);
 - SILNICE GROUP, IČO 62242105, se sídlem Na Florenci 2116/15, Nové Město, 110 00 Praha (dále jen „SILNICE GROUP“);
 - Schindler CZ, a.s., IČO 27127010, se sídlem Walterovo náměstí 329/3, Jinonice, 158 00 Praha (dále jen „Schindler CZ, a.s.“);

- OTIS a.s., IČO 42324254, se sídlem J. Opletala 3506/45, 690 02 Břeclav (dále jen „OTIS a.s.“);
- TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod, IČO 09266968, se sídlem Bucharova 2641/14, Stodůlky, 158 00 Praha (dále jen „TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod“);
- TRAMONTÁŽ, spol. s r.o., IČO 15053881, se sídlem Škroupova 170, 537 01 Chrudim (dále jen „TRAMONTÁŽ, spol. s r.o.“);
- KONE, a.s., IČO 00176842, se sídlem Evropská 423/178, Vokovice, 160 00 Praha (dále jen „KONE, a.s.“);
- Výtahy Holý, s.r.o., IČO 01762851, se sídlem Ukrajinská 728/2, Vršovice, 101 00 Praha (dále jen „Výtahy Holý, s.r.o.“);
- AZ VÝTAHY ČR s.r.o., IČO 26289563, se sídlem Husova 1285/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava (dále jen „AZ VÝTAHY ČR s.r.o.“);
- EUROLIFT s.r.o., IČO 25350331, se sídlem Plynární 3218/11, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava (dále jen „EUROLIFT s.r.o.“);
- H E L G O S s.r.o., IČO 46711732, se sídlem Revoluční 206/8, 400 01 Ústí nad Labem (dále jen „H E L G O S s.r.o.“);
- Evyt, s.r.o., IČO 27421775, se sídlem Služeb 3056/4, Strašnice 108 00 Praha (dále jen „Evyt, s.r.o.“);
- WYKOV, spol. s r.o., IČO 45474061, se sídlem Šámalova 930/69, Brno-město, 615 00 Brno (dále jen „WYKOV, spol. s r.o.“)

(dále společně též „oslovené společnosti“).

38. Dne 13. 2. 2023 byla žádost o poskytnutí odborného stanoviska odeslána společnosti – MP LIFTS s.r.o., IČO 25340638, se sídlem Křižíkova 2987/70b, Královo Pole, 612 00 Brno (dále jen „MP LIFTS s.r.o.“).
39. Společnosti WYKOV, spol. s r.o.; SILNICE GROUP; COLAS CZ, a.s.; FIRESTA-Fišer, rekonstrukce stavby a.s.; H E L G O S s.r.o.; SYNER, s.r.o.; SWIETELSKY stavební s.r.o.; M – SILNICE a.s.; HERKUL a.s.; Skanska a.s.; TRAMONTÁŽ, spol. s r.o.; IMOS Brno, a.s.; AZ VÝTAHY ČR s.r.o.; Evyt, s.r.o.; MP LIFTS s.r.o. a OHLA ŽS, a.s. sdělily Úřadu, že žádosti o odborné stanovisko nemohou vyhovět. Společnosti Výtahy Holý, s.r.o. a EUROLIFT s.r.o. se nevyjádřily.
40. Úřadu poskytly své odborné stanovisko společnosti GEOSAN GROUP a.s. (dále jen „stanovisko GEOSAN GROUP a.s.“), TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod (dále jen „stanovisko TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod“), Schindler CZ, a.s. (dále jen „stanovisko Schindler CZ, a.s.“), OTIS a.s. (dále jen „stanovisko OTIS a.s.“) a KONE, a.s. (dále jen „stanovisko KONE, a.s.“).
41. Úřad následně opětovně oslovil společnosti Schindler CZ, a.s., KONE, a.s. a TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod, jelikož shledal nezbytným požádat je o doplnění či upřesnění některých odpovědí uvedených v jimi podaných stanoviscích.
42. Společnosti KONE, a.s., TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a Schindler CZ, a.s. předložily Úřadu objasnění svých odborných stanovisek.

43. Usnesením ze dne 21. 3. 2023 stanovil Úřad účastníkům správního řízení lhůtu k vyjádření se k získaným odborným stanoviskům.
44. Usnesením ze dne 27. 3. 2023 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k:
- prokázání tvrzení, podle něhož nejméně 7 dodávek výtahů v rámci pražského metra splňuje namítanou technickou kvalifikaci,
 - jednoznačné specifikaci zahraničních dodávek označených zadavatelem v rozhodnutí o námitkách a ve vyjádření k návrhu, jimiž lze dle zadavatele prokázat splnění namítané technické kvalifikace, a doložení relevantních podkladů prokazujících, že předmětné dodávky, resp. v rámci nich realizované dodávky výtahů, splňují všechny parametry namítané technické kvalifikace.
45. V reakci na usnesení ze dne 21. 3. 2023 Úřad obdržel dne 29. 3. 2023 od účastníků správního řízení vyjádření k získaným odborným stanoviskům (dále též „vyjádření k průzkumu trhu“).
- Vyjádření navrhovatele k průzkumu trhu*
46. Navrhovatel se nejprve vyjadřuje k argumentaci zadavatele ohledně jeho aktivní legitimace k podání námitek, resp. návrhu, a trvá na tom, že je aktivně legitimován. Dále rozporuje tvrzení zadavatele, že jeho návrhová argumentace týkající se namítané technické kvalifikace přesahuje rozsah podaných námitek, když tvrdí, že v návrhu rozpracoval argumentaci uvedenou v námitkách také ve vztahu k obsahu rozhodnutí o námitkách, tudíž se nejedná o nové skutečnosti. Nadto navrhovatel odmítá tvrzení zadavatele, že v námitkách nenapadal kombinaci parametrů minimální úrovně namítané technické kvalifikace. Navrhovatel uvedl, že setrvává na svém tvrzení, že namítaná technická kvalifikace a další v námitkách namítané zadávací podmínky jsou rozporné se zákonem.
47. K Úřadem provedenému průzkumu trhu navrhovatel sděluje, že tento dle něj potvrdil jeho námitky a vyvrátil argumenty zadavatele. Navrhovatel zdůraznil, že z průzkumu trhu vyplynulo, že žádný právní předpis nebo technická norma nestanovuje specifické technické požadavky pro dodávky výtahů na dopravní stavbu. V otázce vlhkosti prostředí se všechny společnosti dle něj shodly, že vlhkost je faktorem, který je zohledňován při umísťování výtahů bez ohledu na konkrétní typ stavby. Navrhovatel má za to, že všechny společnosti vyjma společnosti KONE, a.s. potvrdily jeho námitku, že vzdálenost mezi stanicemi 11 m a více není specifická pro dodávky výtahů na dopravní stavbu. Provedeným průzkumem trhu byl dle navrhovatele vyvrácen argument zadavatele, že pro dodávky výtahů na dopravní stavbu je typické vysoké zatížení, resp. vysoká frekvence jízd a dopravní rychlost 2 m/s. Společnosti se dále dle navrhovatele shodly, že výtahy v provedení antivandal jsou v dopravních stavbách obvyklé, ale neplatí to vždy, nebo jsou instalovány také do jiných typů staveb.
48. Dle navrhovatele z Úřadem provedeného průzkumu trhu vyplynulo, že argumentace zadavatele týkající se technických specifik dodávek výtahů na dopravní stavbu, kterou odůvodňuje stanovení namítané technické kvalifikace, je nedůvodná, když žádné zadavatelem uvedené technické specifikum není příznačné pouze pro dodávky výtahů na dopravní stavbu. Navrhovatel opakovaně upozornil, že zadavatel odůvodnil stanovení namítané technické kvalifikace technickými specifiky, aniž by některé z nich přímo uvedl v jejím vymezení.

Vyjádření zadavatele k průzkumu trhu

49. Zadavatel předně konstatuje, že řada Úřadem oslovených společností nejsou odborníky na dodávky výtahů na dopravní stavbu a na jejich specifika, a sděluje svůj názor, že společnosti se v rámci realizovaného průzkumu trhu vyjádřily spíše ke způsobu vymezení předmětu plnění a případné přiměřenosti takového vymezení, avšak základní ratio dotazů, které je současně předmětem správního řízení, bylo v řadě případů zodpovězeno spíše okrajově. Získaná stanoviska tak dle zadavatele mají nižší vypovídací hodnotu. Zadavatel se dále pozastavuje nad tím, že Úřad zaslal žádost o doplnění odborného stanoviska společností Schindler CZ, a.s., TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a KONE, a.s., které dle zadavatele odpověděly způsobem v mnohém potvrzující jeho procesní obhajobu, přičemž má za to, že dotazy jsou v těchto žádostech formulovány návodným způsobem, který cíleně míří proti procesnímu stanovisku zadavatele. K tomu zadavatel poukazuje na doplňující dotazy adresované společností TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a KONE, a.s., v nichž se Úřad dotazuje, zda je „*vždy nutno zohledňovat*“, k čemuž zadavatel namítá, že na takový dotaz nelze odpovědět jinak než „*ne vždy*“. Zadavatel má za to, že takový dotaz „*nutí respondenty relativizovat procesní obranu zadavatele (...) »za každou cenu«, tedy i navzdory původním stanoviskům, která procesní obranu zadavatele spíše podporovala. (...) Způsob kladení dotazů tak u zadavatele vzbuzuje důvodnou obavu z porušení zásady rovného přístupu k účastníkům správního řízení a zásady nestranného posouzení věci*“.
50. Zadavatel spatřuje nesprávnost a návodnost dotazů položených Úřadem v rámci průzkumu trhu zejména v tom, že nerespektují základní charakter institutu referencí, ve kterém se hledá předchozí velmi podobná zkušenost, avšak nikoliv totožná s předmětem plnění veřejné zakázky. Zadavatel má za to, že u referencí dodávek výtahů na dopravní stavbu je vysoce pravděpodobné, že na ní dodavatel řešil stejná specifika a problémy, které bude řešit v rámci předmětu plnění šetřené veřejné zakázky. Dle zadavatele je vysoce pravděpodobné, že dodavatel se 2 referencemi na dodávky výtahů na dopravní stavbu podstatnou část zadavatelem zmiňovaných specifik již řešil, což odůvodňuje přiměřenost namítané technické kvalifikace. Vysoká pravděpodobnost však není jistota, proto je dle zadavatele „*velmi zavádějící zkoumat a následně případně zohledňovat, zda jeden každý specifický aspekt typický pro dopravní stavby je přítomen vždy na jedné každé dopravní stavbě*“. Dle zadavatele jím vymezená technická specifika kopírují vlastnosti dopravní stavby, avšak není formálně nezbytné, aby byla přítomna na každé dopravní stavbě. Návodně položený dotaz, zda konkrétní technické specifikum je nutno zohledňovat vždy, tak nutí společnosti k jediné možné odpovědi a to, že to vždy být nemusí. Dle zadavatele takto návodné dotazy jsou „*naprosto irelevantní, pokud současně není doplněn dotazem na pravděpodobnost či četnost takových specifik, resp. četnost a pravděpodobnost odchylek od charakteristiky, kterou předložil zadavatel*“.
51. K samotnému průzkumu trhu zadavatel sděluje, že „*navzdory takto návodně položeným dotazům většina respondentů, tedy odborníků v daném oboru, potvrdila věcná tvrzení zadavatele ohledně obvyklých charakteristik dopravních staveb*“. Zadavatel má za to, že „*(p)okud by měla být reference definována odlišně a přesto přílehlavá, musel by zadavatel postupovat definicí konkrétních podmínek a parametrů technologií, z čehož by však vyplývalo, že bytové ani administrativní budovy by takovými parametry nedisponovaly (rovněž viz odpověď respondenta Schindler). (...) výtahy na ostatních druzích staveb nikdy nebudou*

naplňovat tato specifika v jejich souhrnu, vždy některý z podstatných aspektů absentuje, a tato absence je systémová, fundamentální, tedy vyplývá z podstaty a charakteru těchto staveb, nejedná se o absenci náhodou či výjimečnou.“

52. K odpovědím na jednotlivé otázky získaným v rámci průzkumu trhu zadavatel uvádí zejména následující. K otázce, zda specifikem dodávek výtahů na dopravní stavbu je vlhkost prostředí, se zadavatel odvolává na odpovědi společností Schindler CZ, a.s., TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a OTIS a.s., z nichž dovozuje, že specifikem dodávek výtahů na dopravní stavbu je oproti jinému typu staveb vlhkost prostředí. Dle zadavatele společnosti Schindler CZ, a.s. a TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod potvrdily jeho tvrzení, že pro dodávky výtahů na dopravní stavbu je oproti dodávkám výtahů do obytných či administrativních budov specifická i vzdálenost mezi stanicemi 11 m a více. Zadavatel nesouhlasí s konstatováním společnosti OTIS a.s., že i na jiném typu stavby (jako je rozhledna) může vzdálenost mezi stanicemi přesahovat 11 m, neboť dle zadavatele výtah na takové stavbě není připraven fungovat až 23 hodin denně bez ohledu na roční období a výtah na rozhledně splňující toto technické specifikum nesplní řadu dalších. Ke svému argumentu, že pro dodávky výtahů na dopravní stavbu je charakteristické vysoké zatížení, zadavatel odkazuje na stanovisko Schindler CZ, a.s., v němž je uvedeno, že výtahy na dopravních stavbách mají obecně vyšší frekvenci, nepravidelnou zátěž, vyžaduje se u nich vysoká spolehlivost a jsou u nich používány odlišné materiály, komponenty a technická řešení. K technickému specifiku týkajícímu se dopravní rychlosti 2 m/s zadavatel dodává, že vysokou dopravní rychlost nelze vyloučit u výtahů instalovaných do staveb jiného typu, nicméně stále dle něj platí, že u dodávky výtahů s dopravní výškou min. 28 m na dopravní stavbu lze téměř s jistotou očekávat vysokou dopravní rychlost. Dle zadavatele průzkum trhu také potvrdil, že specifikem dodávek výtahů na dopravní stavbu je požadavek na zvýšenou odolnost konstrukce proti nešetrnému zacházení, neboť vandalismus je velmi častým, běžným jevem u těchto výtahů.
53. Závěrem zadavatel uvádí svůj názor, že u namítané technické kvalifikace stanovil ten nejvhodnější možný postup jejího vymezení, což podle něj plyne i z doplněného stanoviska Schindler CZ a.s.

Další průběh správního řízení

54. Dne 4. 4. 2023 bylo Úřadu doručeno vyjádření zadavatele k dodávkám výtahů v rámci pražského metra z téhož dne (dále jen „vyjádření ze dne 4. 4. 2023“), jehož součástí byly:
- seznam dodávek výtahů v rámci pražského metra splňujících dle zadavatele namítanou technickou kvalifikaci (dále jen „seznam referencí“) a
 - průkazy způsobilosti výtahů evidenční číslo (dále jen „ev. č.“) 613-1-476, 613-1-477, 613-1-289, 613-1-290, 613-1-027, 613-1-496 a 613-1-497.
55. Dne 11. 4. 2023 Úřad obdržel odborné stanovisko k dílčím otázkám řešeným v rámci průzkumu trhu ze dne 6. 4. 2023 od společnosti „PVM Metro DII JV“ (dále jen „stanovisko PVM Metro DII JV“).
56. Dne 11. 4. 2023 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k jednoznačné identifikaci zahraničních dodávek výtahů z téhož dne (dále jen „vyjádření ze dne 11. 4. 2023“), jehož součástí byly:

- seznam zahraničních dodávek výtahů splňujících dle zadavatele namítanou technickou kvalifikaci (dále jen „seznam zahraničních referencí“);
 - referenční listy k zakázkám na realizaci metra v Budapešti (vystavený společností „WITTUR GmbH“), metra v Kataru (vystavený společností TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod), metra v Helsinkách (vystavený společností „Länsimetro Oy“) a dále metra v Neapoli, letiště v Mnichově a železnice v Rakousku (vystavené společností Schindler CZ, a.s.);
 - prohlášení společnosti KONE, a.s. týkající se zakázky na realizaci metra v Helsinkách (dále jen „prohlášení metro Helsinky“).
57. Usnesením ze dne 11. 4. 2023 vyzval Úřad zadavatele k předložení smlouvy o dílo č. 000634 00 13, kterou uzavřel dne 24. 10. 2013 s dodavatelem – Metrostav a.s., IČO 00014915, se sídlem Koželužská 2246, 180 00 Praha (nyní se sídlem Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha; dále jen „Metrostav a.s.“), a dále k objasnění skutečností uvedených zadavatelem v seznamu referencí a v průkazech způsobilosti jednotlivých výtahů tvořících přílohy vyjádření ze dne 4. 4. 2023.
58. Dne 14. 4. 2023 Úřad obdržel přípis zadavatele, ve kterém sděluje, že Úřadem požadovaný průkaz způsobilosti k výtahu ev. č. 613-1-294 nebyl vydán, jelikož spadá „zařízení tohoto výtahu pod kategorii VTZ“.
59. Žádostí ze dne 17. 4. 2023 požádal Úřad společnost Schindler CZ, a.s. o doplnění informací týkajících se reference na realizaci letiště v Mnichově, metra v Neapoli a rakouské železnice.
60. Žádostí ze dne 18. 4. požádal Úřad společnost KONE, a.s. o doplnění informací týkajících se reference na realizaci metra v Helsinkách a metra v Londýně.
61. Žádostí ze dne 18. 4. 2023 požádal Úřad společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod o doplnění informací týkajících se reference na realizaci metra v Kataru.
62. Dne 19. 4. 2023 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k objasnění skutečností jím uvedených v seznamu referencí a v průkazech způsobilosti jednotlivých výtahů tvořících přílohy vyjádření ze dne 4. 4. 2023 (dále jen „vyjádření ze dne 19. 4. 2023“). Nedílnou součástí vyjádření ze dne 19. 4. 2023 byly záruční listy výtahů ev. č. 613-1-476, 613-1-477 a 613-1-294 a Přílohy č. 2 a 3 smlouvy o dílo č. 0005510020, kterou zadavatel uzavřel se společností TRAMONTÁŽ, spol. s r.o. (dále jen „smlouva č. 0005510020“).
63. Usnesením ze dne 21. 4. 2023 stanovil Úřad zadavateli lhůtu ke sdělení, jak v šetřeném zadávacím řízení vykládá namítanou podmínku technické kvalifikace, a dále k vyčíslení finančního objemu dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m k jednotlivým dodávkám výtahů v rámci pražského metra, které uvedl v seznamu referencí, vč. předložení relevantních podkladů, z nichž bude výše finančního objemu jednoznačně seznatelná. Úřad též vyzval zadavatele, aby k dodávce výtahů v rámci pražského metra, kterou identifikoval smlouvou č. 0005510020, předložil vyplněný záruční list výtahu ev. č. 613-1-294 a sdělil konkrétní datum dokončení dodávky výtahů v rámci pražského metra identifikované smlouvou č. 0005510020.
64. Dne 27. 4. 2023 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k usnesení ze dne ze dne 21. 4. 2023.

Vyjádření ze dne 27. 4. 2023 k výkladu sporné zadávací podmínky

65. K usnesení ze dne 21. 4. 2023, ve kterém byl zadavatel mj. vyzván ke sdělení svého výkladu namítané technické kvalifikace, zadavatel potvrdil, že „v zásadě zastává výklad avizovaný Úřadem ve výroku I. usnesení, byť musí k použité formulaci uvést své výhrady. Zadavatel tedy potvrzuje svůj výklad dotčeného kvalifikačního požadavku tak, jak jej zadavatel prezentoval již ve svém vyjádření k návrhu, tedy že v rámci kvalifikačního požadavku uvedeného v bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace uvádí finanční objem za každou dodávku, nikoliv za kus jednotlivého výtahu. Uvedený přístup vyplývá z formulace tohoto kvalifikačního požadavku, který spočíval v prokázání alespoň 2 významných dodávek výtahů (výtahů v množném čísle, tedy v komplexním pojetí, kdy k dodávce výtahů je nezbytné připočítat i související dodávky, služby a stavební práce), přičemž zadavatel dále požadoval u každé dodávky (tedy opět nikoliv u kusu výtahu, ale u celé dodávky) finanční objem ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH. Zadavatel dále uvádí, že vycházel z praxe, kdy ve smluvní dokumentaci, ani ve výkazu výměr, nelze zcela jednoznačně oddělit některé náklady ve smluvně ujednané dodávce dle předmětu plnění, neboť jsou uváděny dle dodavatelů různě a tyto informace a podrobnosti nemusí být dostupné. Obzvláště při prokazování zahraničních dodávek je takový detail velmi problematický. Nad rámec výše uvedeného zadavatel konstatuje, že výše uvedený výklad považuje za jediný možný a smysluplný“.
66. V další části zadavatel vysvětluje, že namítanou zadávací podmínku nelze vykládat tak, že v ní uvedený minimální finanční objem se týká jednotlivého kusu výtahu. K tomu pak poznamenává, že „v mnoha případech je prakticky nemožné identifikovat v rámci celkové dodávky výtahů hodnotu jednotlivého kusu výtahu (...) Protože tedy rozlišení hodnoty jednotlivého výtahu v rámci celé dodávky může být v mnoha případech složité až nemožné, požadoval zadavatel uvedení hodnoty celé dodávky, jejíž součástí byl výtah v požadované délce, přičemž tento výklad zadavatele odpovídá obvyklé praxi a je logický, z pohledu zadavatele tedy jediný správný. (...) Schopnost realizovat technologický celek v hodnotě 5 mil Kč s konkrétními technologickými detaily (dopravní výška výtahu 28 m, dopravní stavba) zajišťuje dostatečnou kvalifikaci budoucího dodavatele a tato je zcela přiměřená předmětu plnění, protože u veřejné zakázky činí hodnota dodávky takového technologického celku částku násobně vyšší.“

Další průběh správního řízení

67. Dne 28. 4. 2023 Úřad obdržel odpověď společnosti KONE, a.s. k žádosti ze dne 18. 4. 2023.
68. Dne 2. 5. 2023 Úřad obdržel odpověď společnosti TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k žádosti ze dne 18. 4. 2023.
69. Dne 3. 5. 2023 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k usnesení ze dne ze dne 21. 4. 2023 (dále jen „vyjádření ze dne 3. 5. 2023“).
70. Usnesením ze dne 11. 5. 2023 stanovil Úřad navrhovateli lhůtu k vyjádření se k tvrzením a informacím předloženým zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023, 19. 4. 2023 a 3. 5. 2023, kterými zadavatel dokládá své tvrzení, že nejméně 7 dodávek výtahů v rámci pražského metra splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

71. Usnesením ze dne 24. 5. 2023 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k předložení relevantních podkladů k dodávce výtahu v rámci pražského metra, kterou zadavatel ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 identifikoval smlouvou č. 0005510020.
72. Dne 26. 5. 2023 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele k usnesení ze dne 11. 5. 2023 (dále jen „vyjádření ze dne 26. 5. 2023“).
73. Dne 29. 5. 2023 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k dodávce výtahu v rámci pražského metra, kterou zadavatel identifikoval smlouvou č. 0005510020.
74. Dne 31. 5. 2023 Úřad obdržel odpověď společnosti Schindler CZ, a.s. k žádosti ze dne 17. 4. 2023.
75. Dne 6. 6. 2023 Úřad obdržel žádost zadavatele o přerušení řízení z téhož dne (dále jen „žádost o přerušení správního řízení“).
76. Usnesením ze dne 8. 6. 2023 Úřad žádosti o přerušení správního řízení nevyhověl.
77. Usnesením ze dne 8. 6. 2023 stanovil Úřad účastníkům správního řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
78. Dne 15. 6. 2023 obdržel Úřad vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne. Navrhovatel v podstatě setrvává na své dosavadní argumentaci. Navrhovatel opakovaně zdůrazňuje, že v rámci stanovení minimální úrovně namítané technické kvalifikace zadavatel neuvedl žádné z technických specifik, jimiž odůvodňuje požadavek na dodávku výtahů na dopravní stavbě. Současně navrhovatel opakovaně upozorňuje na neurčitost pojmu dopravní stavba. Navrhovatel trvá na tom, že ne všechny zadavatelem předkládané údajné referenční dodávky v rámci pražského metra splňují namítanou technickou kvalifikaci. Pokud jde o zadavatelem uváděné zahraniční reference, dle navrhovatele se zadavateli nepodařilo ani u jedné z nich prokázat, že by skutečně splňovaly namítanou technickou kvalifikaci. K referenci na realizaci metra v Kataru pak dodává, že *„(o) d dodavatelů ucházejících se o zakázku na českém relevantním trhu nelze (...) spravedlivě požadovat, aby si opatřovali reference v zemích mimo Evropskou unii – tím spíše pokud ke stanovení takto přísných kvalifikačních požadavků není žádný věcný důvod.“*
79. Navrhovatel dále poukazuje na fakt, že v nabídkách všech účastníků zadávacího řízení jsou předloženy tři shodné reference, přičemž má za to, že dvěma z těchto referencí namítanou technickou kvalifikaci nelze prokázat.
80. Dne 15. 6. 2023 obdržel Úřad vyjádření zadavatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne. Zadavatel se pozastavuje nad mírou prověřování možných referencí a má za to, že doložil vysoký počet potenciálních referencí jak tuzemských, tak i zahraničních s tím, že jím předložené doklady obsahovaly takovou míru detailu a dostupnosti, která byla možná a dosažitelná. K zahraničním referencím zadavatel dodává, že věrohodnost předložených potvrzení není snížena tím, že byla vydána tuzemskou pobočkou nadnárodní společnosti. Zadavatel opakovaně sděluje, že dle něj námitka nepřiměřené finanční hodnoty dodávek nebyla uplatněna v námitkách. Zadavatel dále reaguje na argumentaci navrhovatele uvedenou ve vyjádření ze dne 26. 5. 2023 V souvislosti s námitkou týkající se finančního objemu referenčních dodávek zadavatel opakuje, že posuzuje celou dodávku výtahů, tedy včetně jejich instalace, a to i v případě, že zahrnuje stavební práce; k tomu zadavatel odkazuje na § 15 zákona.

III. ZÁVĚRY ÚŘADU

81. 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, vyjádření účastníků správního řízení a na základě vlastních zjištění rozhodl, že se návrh podle § 265 písm. a) zákona v části, v níž navrhovatel napadá způsob vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby, a v části, v níž navrhovatel namítá, že body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy neodpovídají Vysvětlení č. 24 a Vysvětlení č. 78, zamítá, neboť v intencích těchto částí návrhu nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření, a dále rozhodl, že zadavatel stanovil při zadávání veřejné zakázky zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona ve spojení se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona, když v rámci požadavků na technickou kvalifikaci podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona požadoval namítanou technickou kvalifikaci, čímž vytvořil bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže.
82. Ke svému rozhodnutí uvádí Úřad následující rozhodné skutečnosti.
Relevantní ustanovení zákona a dalších právních předpisů
83. Podle § 5 zákona se dodavatelem rozumí osoba, která nabízí poskytnutí dodávek, služeb nebo stavebních prací, nebo více těchto osob společně. Za dodavatele se považuje i pobočka závodu; v takovém případě se za sídlo dodavatele považuje sídlo pobočky závodu.
84. Podle § 6 odst. 1 zákona zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
85. Podle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
86. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se pro účely tohoto zákona rozumí zadávacími podmínkami 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.
87. Podle § 28 odst. 1 písm. c) zákona se kvalifikací pro účely tohoto zákona rozumí způsobilost a schopnost dodavatele plnit veřejnou zakázku.
88. Podle § 36 odst. 1 zákona zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
89. Podle § 73 odst. 3 písm. b) zákona v nadlimitním režimu může zadavatel požadovat prokázání technické kvalifikace podle § 79 zákona.
90. 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.
91. Podle § 79 odst. 1 zákona kritéria technické kvalifikace stanoví zadavatel za účelem prokázání lidských zdrojů, technických zdrojů nebo odborných schopností a zkušeností nezbytných pro plnění veřejné zakázky v odpovídající kvalitě. Zadavatel může považovat technickou kvalifikaci za neprokázanou, pokud prokáže, že dodavatel má protichůdné zájmy, které by mohly negativně ovlivnit plnění veřejné zakázky.
92. 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.
93. Podle § 241 odst. 1 zákona námitky může podat dodavatel, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky, včetně koncese s výjimkou koncesí malého rozsahu podle § 178 nebo se zvláštními postupy podle části šesté hrozí nebo vznikla újma (dále jen „stěžovatel“).
94. Podle § 242 odst. 4 zákona pokud je v zadávacím řízení stanovena lhůta pro podání nabídek, musí být námitky proti zadávací dokumentaci doručeny zadavateli nejpozději do skončení této lhůty; v případě jednacího řízení s uveřejněním musí být námitky proti zadávací dokumentaci doručeny zadavateli nejpozději do skončení lhůty pro podání předběžných nabídek.
95. Podle § 244 odst. 3 zákona v případě námitek proti zadávacím podmínkám, proti volbě druhu zadávacího řízení nebo režimu veřejné zakázky, proti postupu, který směřuje proti zdání zakázky mimo zadávací řízení, nebo proti dobrovolnému oznámení o záměru uzavřít smlouvu podle § 212 odst. 2 musí být v námitkách také uvedeno, jaká újma stěžovateli vznikla či hrozí.
96. Podle § 265 písm. a) zákona platí, že Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

Právní posouzení

K aktivní legitimaci navrhovatele k podání návrhu

Zjištěné skutečnosti

97. Podle bodu 3.1 zadávací dokumentace: *„Předmětem plnění veřejné zakázky je zhotovení dopravní stavby »Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) - Nové Dvory« s přístupovými tunely z lokality budoucího depa Písnice, a to včetně systému napájení Pankrác - Nové Dvory (...). Stavba navazuje na dopravní stavbu »Provozní úsek I.D pražského metra - úsek Pankrác - Olbrachtova«, v rámci které již byla zhotovena stanice Olbrachtova.“*
98. V bodu 3.3 zadávací dokumentace je uvedena klasifikace předmětu veřejné zakázky následovně:

„Kód CPV: 45234122-7 Výstavba podzemních drah

Kód CPV: 45221200-4 Stavební úpravy tunelů, šachet a podchodů

Kód CPV: 51112100-1 Instalace a montáž elektrických rozvodných zařízení

Kód CPV: 45311000-0 Instalace a montáž elektrických rozvodů a zařízení“

99. Dle výpisu z obchodního rejstříku dostupného z <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=278588&typ=PLATNY> má navrhovatel v předmětu podnikání zapsáno mj.:

„Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona:

Provádění staveb, jejich změn a odstraňování

Montáž, opravy, revize a zkoušky tlakových zařízení a nádob na plyny

Projektová činnost ve výstavbě

Izolátérství

Technicko-organizační činnost v oblasti požární ochrany

Montáž, opravy, revize a zkoušky plynových zařízení a plnění nádob plyny

Poskytování služeb v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Zednictví

Malířství, lakýrnictví, natěračství

Vodoinstalátérství, topenářství

Zámečnictví, nástrojářství

Montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení

Výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení

Montáž, opravy, revize a zkoušky zdvihacích zařízení

Výkon zeměměřických činností“.

Právní posouzení

100. Aktivní legitimaci navrhovatele k podání námitek zpochybnil zadavatel jak v rozhodnutí o námitkách, tak ve vyjádření k návrhu. Zadavatel tvrdí, že navrhovatel nedoložil svou aktivní legitimaci, když nijak neprokázal, jaká reálná újma mu v souvislosti s namítanou zadávací podmínkou vznikla či hrozí. Zadavatel dále upozornil, že se musí jednat o reálnou újmu, tedy takovou, která skutečně navrhovateli mohla vzniknout, a v případě, kdy navrhovatel napadá více zadávacích podmínek, musí ji tvrdit a prokázat u každé z nich samostatně. Dle zadavatele navrhovatel neobjasnil příčinnou souvislost mezi napadenými zadávacími podmínkami a možným vznikem újmy. Zadavatel je přesvědčen, že ne každý stavební podnikatel je automaticky aktivně legitimován k podání námitek do každé stavební veřejné zakázky, a s odkazem na webové stránky navrhovatele uvádí, že navrhovatel se zabývá naprosto jiným oborem, než je předmět nyní šetřené veřejné zakázky. Dle zadavatele navrhovatel nespadá do okruhu potenciálních dodavatelů (není soutěžitelem na relevantním trhu), protože tím je v rámci koncernu navrhovatele jiná společnost, která v šetřeném zadávacím řízení podala nabídku. Dle názoru zadavatele podal navrhovatel námitky účelově, když s jejich podáním vyčkával až do konce lhůty pro podání nabídek.
101. S ohledem na popsanou argumentaci zadavatele považuje Úřad za nutné ve správním řízení nejprve posoudit, zda navrhovateli aktivní legitimace k podání námitek, resp. návrhu svědčí, či nikoliv. Pakliže by aktivní legitimace navrhovatele nebyla shledána, byl by to důvod k zamítnutí návrhu podle § 265 písm. b) zákona.

102. Úřad nejprve s odkazem na svou rozhodovací praxi, konkrétně rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-07479/2022/161 ze dne 12. 4. 2022 vydané v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-R0020/2022/VZ (dále jen „rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ“), rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-17549/2022/500 ze dne 25. 5. 2022 vydané v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0208/2021/VZ nebo rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-37007/2022/163 ze dne 1. 11. 2022 vydané v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-R0119/2022/VZ (dále jen „rozhodnutí ÚOHS-R0119/2022/VZ“), obecně uvádí, že aktivní legitimace k podání návrhu se odvíjí od legitimace k podání námitek, přičemž podmínky aktivní legitimace k podání námitek plynou z § 241 odst. 1 zákona. Podle § 241 odst. 1 zákona může námitky podat dodavatel, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky hrozí nebo vznikla újma. Musí se tedy jednat o dodavatele ve smyslu § 5 zákona a tento musí zároveň specifikovat újmu, která mu postupem zadavatele hrozí či vznikla. Jinak řečeno, podmínkou aktivní legitimace je postavení dodavatele a přinejmenším hrozba újmy v kauzální souvislosti s pochybením zadavatele.
103. Úřad dále obecně konstatuje, že první podmínku aktivní legitimace lze prakticky vykládat tím způsobem, že se jedná o dodavatele, který působí na trhu, přičemž jeho podnikání souvisí s plněním, které je v rámci veřejné zakázky poptáváno, a tento dodavatel je poskytuje (resp. může jej poskytovat), a to alespoň částečně. Úřad k tomu uvádí, že předpoklady pro aktivní legitimaci osoby pro podání návrhu vyplývají rovněž z relevantních ustanovení právních předpisů Evropské unie; zejména se jedná o čl. 1 odst. 3 směrnice Rady 89/665/EHS, o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přezkumného řízení při zadávání veřejných zakázek na dodávky a stavební práce ze dne 21. 12. 1989, který byl změněn směrnicí Rady 2007/66, kterou se mění směrnice Rady 89/665/EHS a 92/13/EHS. Současně pak lze v dané souvislosti odkázat na rozsudek Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“) C-129/04 Espace Trianon SA ze dne 8. 9. 2005, případně rozsudek SDEU C-410/01 Fritsch, Chiari & Partner ze dne 19. 6. 2003. Z předmětné směrnice a uvedených rozsudků SDEU podle názoru Úřadu plyne, že jak shora jmenovaná směrnice, tak i relevantní evropská judikatura ponechávají úpravu pravidel pro podávání návrhů plně na jednotlivých členských státech, nicméně zdůrazňují, že základní zásadou, kterou musí členské státy ve svých úpravách dodržovat, je poskytnout možnost podání návrhu na přezkum všem subjektům, které mají, resp. měly zájem na získání veřejné zakázky, a kterým činností zadavatele hrozí nebo vznikla újma.
104. Předseda Úřadu se ve svém rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ zabýval definicí dodavatele, když konstatoval: *„Dodavatelem je dle § 5 subjekt, který nabízí poskytnutí dodávek, služeb nebo stavebních prací. Definice dodavatele je tedy ze zákona široká. V rozhodnutích Úřadu však zaznívá – přirozené – omezení takto široké definice, které vyplývá z toho, že z hlediska konkrétní veřejné zakázky je dodavatelem jen takový subjekt, který vykonává činnost či dodává produkt (zboží, službu či stavební práci), o nějž má zadavatel zájem a na jehož získání vypsál příslušné zadávací řízení (viz např. rozhodnutí ze dne 4. 12. 2015 ve věci sp. zn. ÚOHS-S0339/2013, či např. rozhodnutí ze dne 10. 2. 2022 ve věci sp. zn. ÚOHS-S0333/2021/VZ).“* V rozhodnutí ÚOHS-R0119/2022/VZ pak předseda Úřadu s odkazem na rozhodovací praxi Úřadu i správních soudů konstatoval, že *„za účelem doložení aktivní legitimace postačuje, když stěžovatel, resp. navrhovatel prokáže, že je oprávněn veřejnou zakázku plnit (tj. že má potřebná živnostenská oprávnění), aniž by musel současně dokládat, že je toho skutečně i schopen (tj. že disponuje nezbytnými zkušenostmi, zaměstnanci, výrobními prostředky*

či kapitálem). K tomu např. rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 30 Af 88/2018-174 ze dne 28. 1. 2021, podle něhož »z hlediska aktivní legitimace nepokládá zdejší soud za nutné, aby navrhovatel již přímo prokázal konkrétní zájem na získání zakázky. Není povinen prokazovat, že je schopen poptávané plnění reálně poskytnout. V duchu výše uvedeného postačí, ztratil-li navrhovatel minimálně teoretickou možnost veřejnou zakázku získat. Navrhovatel musí mít alespoň potenciální schopnosti poskytnout poptávané služby«.

105. Zadavatel ve vyjádření k návrhu uvedl, že nerozporuje, že navrhovatel splňuje definici dodavatele podle § 5 zákona, avšak s odkazem na webové stránky navrhovatele trvá na tom, že je dodavatelem v odlišném segmentu, než je předmět veřejné zakázky, a proto mu postupem zadavatele fakticky nemůže vzniknout újma. Zadavatel dále poukázal na to, že živnostenskými oprávněními potřebnými pro realizaci veřejné zakázky navrhovatel disponuje od roku 2020 (příp. 2021), z čehož zadavatel dovozuje, že se jedná o nepříliš zkušeného dodavatele stavebních prací, natož v oblasti důlních děl a dopravních staveb. K argumentaci navrhovatele, že oprávnění k hornické činnosti a činnosti prováděné hornickým způsobem získal dne 16. 5. 2022 (tj. před zahájením zadávacího řízení na šetřenou veřejnou zakázku), zadavatel uvedl, že dne 10. 1. 2022 uveřejnil ve Věstníku veřejných zakázek předběžné oznámení ohledně úmyslu zahájit veřejnou zakázku a taktéž vedl předběžné tržní konzultace, a že dle něj není získání tohoto oprávnění cca měsíc před zahájením šetřeného zadávacího řízení přesvědčivým důkazem o tom, že navrhovatel podniká na relevantním trhu.
106. Úřad z dokumentace o zadávacím řízení seznal, že předmětem veřejné zakázky je podle bodu 3.1 zadávací dokumentace zhotovení dopravní stavby, a že v bodu 3.3 zadávací dokumentace zadavatel klasifikoval předmět veřejné zakázky jako (i) výstavbu podzemních drah, (ii) stavební úpravy tunelů, šachet a podchodů; (iii) instalaci a montáž elektrických rozvodných zařízení a (iv) instalaci a montáž elektrických rozvodů a zařízení.
107. Úřad dále z veřejně dostupných zdrojů seznal, že předmětem podnikání navrhovatele jsou mj. geologické práce; provádění staveb, jejich změn a odstraňování; projektová činnost ve výstavbě; výkon zeměměřických činností; montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení; montáž, opravy, revize a zkoušky zdvihacích zařízení a výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení.
108. V kontextu závěrů předsedy Úřadu uvedených v rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ a rozhodnutí ÚOHS-R0119/2022/VZ a s ohledem na předmět veřejné zakázky a předmět podnikání navrhovatele Úřad dovozuje, že navrhovatel v rámci svého podnikání poskytuje (resp. je oprávněn poskytovat) plnění, které je předmětem veřejné zakázky. Dle Úřadu lze tedy konstatovat, že navrhovatel je teoreticky oprávněn (aniž by současně bylo zjišťováno, že je toho i schopen) poskytnout zadavateli předmět veřejné zakázky, když jeho předmět podnikání se s podstatou předmětu veřejné zakázky nemíjí, tzn. dodavatelská pozice navrhovatele je odvozena od toho, že může poptávaný předmět veřejné zakázky pro zadavatele zajišťovat. Úřad tak nemá pochybnost o tom, že navrhovatel je ve vztahu k šetřené veřejné zakázce v pozici dodavatele ve smyslu § 5 zákona.
109. K argumentaci zadavatele, podle níž je navrhovatel dodavatelem v odlišném segmentu stavebních prací, než je předmět veřejné zakázky, resp., není dodavatelem dopravních staveb, Úřad nejdříve obecně sděluje, že informace uváděné na webových stránkách dodavatelů nelze považovat za určující pro posouzení, zda daný dodavatel splňuje první podmínku aktivní

legitimace stanovenou § 241 odst. 1 zákona, tj. zda se jedná o dodavatele ve smyslu § 5 zákona, či nikoliv. Úřad opakovaně uvádí, že za účelem doložení aktivní legitimace postačuje, když dodavatel prokáže, že je oprávněn veřejnou zakázku plnit (tj. zejména že má potřebná živnostenská oprávnění), aniž by musel současně dokládat, že je toho skutečně i schopen [k tomu srov. rozsudek Krajského soudu (dále jen „KS“) v Brně č. j. 30 Af 88/2018-174 ze dne 28. 1. 2021, na který se odvolává předseda Úřadu v rozhodnutí ÚOHS-R0119/2022/VZ].

110. K argumentaci zadavatele postavené na tom, že navrhovatel disponuje živnostenskými oprávněními potřebnými pro realizaci veřejné zakázky až od roku 2020 (příp. 2021) a oprávněním k hornické činnosti a činnosti prováděné hornickým způsobem až od roku 2022, Úřad uvádí, že stěžejní v šetřeném případě je, že navrhovatel danými oprávněními disponuje a má tedy potenciální schopnost poptávaný předmět plnění zadavateli poskytnout. V této souvislosti Úřad dodává, že zadavatel nemůže předjímat, jaký model podání nabídky by navrhovatel zvolil; navrhovatel je dodavatelem v oboru stavebnictví a nelze tedy vyloučit, že je potenciálně schopen plnit předmět veřejné zakázky sám, ale mohl by jej realizovat také např. jako člen sdružení více dodavatelů, kteří podají společnou nabídku. Úřad též zdůrazňuje, že posouzení, zda dodavatel splňuje zadavatelem stanovené podmínky kvalifikace, je úkolem zadavatele v rámci zadávacího řízení, avšak nikoliv ve fázi před podáním nabídek, ale až poté, co má nabídku dodavatele k dispozici. Zadavatel nemůže tedy jakkoliv polemizovat o schopnostech navrhovatele, když tento nepodal nabídku, neboť nemůže vědět, jak by byla jeho nabídka konstruována, tj. zda by např. využil subdodavatele, či zda by podal nabídku společně s jiným dodavatelem.
111. Úřad dále pristoupil k posouzení druhé podmínky aktivní legitimace, tedy toho, zda navrhovateli v důsledku v námitkách napadených zadávacích podmínek vznikla újma nebo mu vznik újmy hrozí. V konstantní rozhodovací praxi Úřadu a správních soudů se hrozba újmy vykládá jako alespoň teoretická ztráta možnosti dodavatele získat konkrétní veřejnou zakázku (srov. rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R158/2009/VZ-10447/2010/310/ASc ze dne 15. 7. 2010, rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0030/2019/VZ-10933/2019/322/DJa ze dne 17. 4. 2019 nebo rozsudek KS v Brně č. j. 31 Af 54/2012-443 ze dne 9. 4. 2013). Možnost dodavatele získat konkrétní veřejnou zakázku se přitom odvíjí od jeho oprávnění veřejnou zakázku plnit, což, jak Úřad uvedl výše, v zásadě závisí na tom, zda disponuje živnostenskými a dalšími oprávněními potřebnými k realizaci předmětné veřejné zakázky.
112. V námitkách navrhovatel uvedl, že má eminentní zájem na získání šetřené veřejné zakázky, a že mu „s ohledem na výše uvedené v tomto případě hrozí újma v podobě popření jeho práva na zákonný postup v zadávacím řízení, které pravděpodobně povede k tomu, že nebude schopen, stejně celá řada dalších uchazečů, předložit zadavateli nabídku, nicméně nikoli z důvodů na jeho straně, ale proto, že zadávací podmínky Veřejné zakázky byly zpracovány v evidentním rozporu se Zákonem.“ Z námitek tedy lze dle Úřadu seznat, že újma, která navrhovateli v důsledku údajného porušení zákona zadavatelem (tj. údajného nezákonného stanovení namítaných zadávacích podmínek) hrozí nebo vznikla, spočívá v nemožnosti podat nabídku a ucházet se o realizaci předmětu veřejné zakázky.
113. Ve vztahu k otázce, do jaké míry je nutné specifikovat hrozící nebo vzniklou újmu, Úřad odkazuje na své dřívější rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0076/2017/VZ-12268/2017/541/MSc ze dne 12. 4. 2017, ve kterém konstatoval, že „újma je pojem zjevně širší než pojem škoda. Újma nemusí, a v určitých fázích ani nemůže, být přesně vyčíslena, a proto stačí obecné vymezení

následku jednání zadavatele vůči stěžovateli. Újma v sobě zahrnuje jak materiální a v daný okamžik vyčíslitelnou škodu, tak škodu, kterou v okamžiku podání návrhu není možné přesně stanovit, avšak musí být nesporné, že došlo k újmě na právech eventuálního dodavatele.“ Dále Úřad odkazuje na rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R289,291/2015/VZ-23692/2016/321/BRy ze dne 2. 6. 2016, ve kterém předseda Úřadu uvedl, že „ust. § 114 odst. 3 zákona stanovuje nikoliv povinnost tvrdit či prokázat reálnou nebo hrozící újmu, ale toliko povinnost tvrdit porušení zákona, v důsledku něhož účastníkovi vznikla nebo hrozí újma.“ Přestože se toto rozhodnutí předsedy Úřadu vztahuje k zákonu č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 137/2006“), lze závěry v něm uvedené aplikovat též ve vztahu k nyní účinnému zákonu. S ohledem na zde citované závěry Úřadu lze tedy konstatovat, že hrozící újma uvedená navrhovatelem v námitkách je újmou dostatečně specifikovanou v intencích zákona, neboť z navrhovatelova tvrzení je seznatelné, že újmu spatřuje v tom, že v důsledku jím tvrzených nezákonně stanovených zadávacích podmínek nebude mít možnost podat nabídku, protože nebude mít možnost ucházet se o realizaci veřejné zakázky. Navrhovatelem uvedená specifikace újmy je tudíž dle Úřadu z hlediska požadavků kladených zákonem na tento úkon dostatečná.

114. V argumentaci k otázce hrozící nebo vzniklé újmy zadavatel ve vyjádření k návrhu odkázal na body 33. a 34. rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ, v nichž předseda Úřadu konstatoval, že navrhovatelka v tehdy řešeném případě neunesla důkazní břemeno stran tvrzené újmy, z čehož následně předseda Úřadu dovodil, že nebyla aktivně legitimována k podání návrhu. Úřad k tomu předně sděluje, že rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ je ve vztahu k nyní šetřené veřejné zakázce nepřipadné, neboť se v něm jednalo o specifickou situaci, kdy stěžovatelka jako advokátka napadala námitkami zadávací podmínku týkající se veřejné zakázky, jejíž předmět však primárně nespočíval v poskytování právních služeb, ale ve správě stavby, stavebním dozoru, resp. stavebním managementu, přičemž součástí realizačního týmu měl být i právník. Navrhovatelka tedy s ohledem na jí vykonávanou činnost zjevně nebyla způsobilá realizovat předmět veřejné zakázky, tedy případnou nabídku by musela podat buď společně s jiným dodavatelem, nebo by mohla působit jako poddodavatel jiného dodavatele. Jedná se tedy o zcela jinou skutkovou situaci než v nyní šetřeném případě, kdy předmětem veřejné zakázky je provedení stavebních prací a navrhovatel v tomto oboru podniká. Na rozdíl od případu řešeného v rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ je tedy nyní zřejmé, že navrhovatel je alespoň teoreticky způsobilý veřejnou zakázku realizovat, neboť je oprávněn provádět činnosti, které jsou předmětem veřejné zakázky. Závěry vyslovené předsedou Úřadu v rozhodnutí ÚOHS-R0020/2022/VZ proto nelze na nyní šetřený případ aplikovat, neboť se vztahují ke konkrétní specifické situaci, která je od nyní šetřeného případu zcela odlišná.
115. Zadavatel též s odkazem na bod 31. rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS/25341/2022/500 ze dne 27. 7. 2022 vydaného v rámci správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0237/2022/VZ (dále jen „rozhodnutí ÚOHS-S0237/2022/VZ“), v němž Úřad obecně uvedl, že navrhovatel je aktivně legitimován k podání návrhu pokud: (a) existuje úkon nebo opomenutí zadavatele, které je v rozporu se zákonem, (b) navrhovateli vznikla újma nebo mu újma hrozí a (c) mezi úkonem zadavatele a vzniklou/hrozící újmu existuje příčinná souvislost, dovodil, že navrhovatel není aktivně legitimován k podání námitek, resp. návrhu, neboť neobjasnil žádnou příčinnou souvislost mezi napadenou zadávací podmínkou a mezi údajnou neschopností podat nabídku (újmou). V případě námitek týkajících se „zařízení staveniště OL1“ a „rozporu mezi zněním SoD a VZD“ se dle zadavatele navrhovatel vůbec nepokoušel

vysvětlit mechanismus, jak by mu tyto námitky měly způsobovat újmu, když toliko tvrdil pochybení zadavatele.

116. Úřad k tomu uvádí, že je sice pravdou, že mezi navrhovatelem tvrzenou újmou či její hrozbou a namítaným postupem zadavatele musí existovat příčinná souvislost, nicméně tuto podmínku je nutno vykládat tak, že příčinná souvislost se má za prokázanou již tehdy, pokud je zjevné, že napadená zadávací podmínka obecně může vést k následku, který navrhovatel označuje jako újmu. Pokud tedy navrhovatel tvrdí, že kvůli namítaným zadávacím podmínkám nemůže podat nabídku, a tedy ani získat veřejnou zakázku, je podmínka příčinné souvislosti naplněna, neboť není pochyb o tom, že navrhovatelem uváděná příčina (údajně nezákonně stanovené zadávací podmínky) je obecně způsobilá přivodit uváděný následek (nemožnost zúčastnit se zadávacího řízení podáním nabídky a tím pádem nemožnost realizovat veřejnou zakázku). Pro úplnost Úřad uvádí, že z obsahu námitek i návrhu je seznatelné, že navrhovatel hrozící újmu vztáhl ke všem jím namítaným zadávacím podmínkám, pročez nelze souhlasit s tvrzením zadavatele, že k námitkám týkajícím se „*zařízení staveniště OL1*“ a „*rozporu mezi zněním SoD a VZD*“ navrhovatel újmu nespécifikoval.
117. Úřad na tomto místě znovu odkazuje na rozhodnutí ÚOHS-R0119/2022/VZ a doplňuje, že předseda Úřadu v něm mj. uvedl, že „*požadavek na míru, v jaké je třeba v námitkách a případně i v návrhu rozvést újmu, jaká stěžovateli postupem zadavatele vznikla či hrozí, závisí vždy na konkrétním případě a odvíjí se především od předmětu veřejné zakázky a osoby stěžovatele. Pokud není vztah stěžovatele k předmětu plnění veřejné zakázky jasný »na první pohled«, protože zejména nedisponuje oprávněnými potřebnými k její realizaci (...) je třeba trvat na tom, aby stěžovatel svou aktivní legitimaci ve smyslu § 241 odst. 1 ZZVZ dostatečně podrobným způsobem rozvedl, vysvětlil a případně i doložil. Na druhou stranu, pokud se stěžovatel na daném trhu standardně pohybuje a poptávané plnění běžně dodává, obvykle bude postačovat jednodušší odůvodnění jeho újmy*“. Z dílčích závěrů citovaného rozhodnutí tedy plyne, že pokud navrhovatel na určitém trhu standardně působí, není nutné, aby to, že je veřejnou zakázku, která s tímto trhem souvisí, alespoň teoreticky schopen plnit, v námitkách, resp. návrhu blíže zdůvodňoval. V nyní šetřeném případě nemůže být sporu o tom, že navrhovatel působí jako dodavatel na trhu stavebních prací, do kterého jistě spadají i dopravní stavby, a předmět veřejné zakázky spočívá v provedení stavebních prací, tudíž je dle Úřadu zřejmé, že vymezení újmy tak, jak to v námitkách, resp. návrhu učinil navrhovatel, je pro dovození jeho aktivní legitimace plně dostačující.
118. Úřad v této souvislosti obecně dodává, že aktivní legitimaci k podání námitek, resp. návrhu je nutno vykládat extenzivně, neboť je žádoucí, aby přezkumné řízení před Úřadem bylo dostupné co nejširšímu okruhu dodavatelů (navrhovatelů). K tomu Úřad odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne č. j. 5 Afs 48/2013-272 ze dne 30. 5. 2014, v němž jmenovaný soud uvedl: „*K problematice aktivní legitimace k podání návrhu je nutno v první řadě konstatovat, že přezkumné řízení zahájené podle § 114 zákona o veřejných zakázkách musí být dostupné co nejširšímu okruhu navrhovatelů. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je co nejméně restriktivní a maximálně benevolentní výklad § 110 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách (...). Při extenzivním charakteru posuzování návrhové legitimace se tak zvyšuje role pouhé potenciality splnění podmínek, a to zejména ve vztahu k definici stěžovatele ve smyslu § 110 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách.*“

119. Zadavatel dále poukazuje na to, že navrhovatel podal námitky v poslední den lhůty pro podání nabídek, což dle zadavatele dokládá jejich účelovost a fakt, že navrhovatel podal námitky ve snaze zrušit zadávací řízení. K tomu Úřad uvádí, že námitky proti zadávacím podmínkám musí být doručeny zadavateli do skončení lhůty pro podání nabídek (srov. § 242 odst. 4 zákona), přičemž v právě šetřeném případě zadavatel stanovil lhůtu pro podání nabídek ve Vysvětlení č. 95 do 5. 12. 2022 do 10:00 hod. a navrhovatel odeslal námitky dne 5. 12. 2022 v 8:42 hod. Navrhovatel tedy využil svého zákonného práva k podání námitek proti zadávacím podmínkám a tyto podal ve lhůtě, kterou k tomu zákon stanoví. Zadavatelem prezentované domnělé důvody, jež navrhovatele k podání námitek vedly, přitom nemají na oprávněnost podání námitek, stejně jako na závěr o existenci aktivní legitimace navrhovatele k jejich podání, žádný vliv.
120. Zadavatel svůj závěr o neexistenci aktivní legitimace navrhovatele opírá i o skutečnost, že nabídku do zadávacího řízení podala jiná společnost patřící do koncernu navrhovatele, která je dle zadavatele soutěžitelem na relevantním trhu, zatímco navrhovatel nikoliv. K tomu Úřad uvádí, že fakt, že nabídku do zadávacího řízení podala jiná společnost patřící do téhož koncernu jako navrhovatel, nemá na posouzení aktivní legitimace navrhovatele vliv. Pro závěr o existenci aktivní legitimace navrhovatele jsou skutečnosti popsány Úřadem výše, tj. fakt, že je navrhovatel ve vztahu k šetřené veřejné zakázce dodavatelem a že mu v důsledku jím namítaných zadávacích podmínek hrozí či vznikla újma.
121. Na základě všeho shora uvedeného Úřad uzavírá, že navrhovatel byl v šetřeném případě aktivně legitimován k podání námitek, resp. návrhu, neboť s ohledem na svůj předmět podnikání je v postavení dodavatele, a v námitkách, resp. návrhu uvedl, jaké úkony zadavatele, resp. jaké zadavatelem stanovené zadávací podmínky považuje za rozporné se zákonem a proč, a též uvedl, jaká mu v důsledku jím tvrzeného porušení zákona vznikla újma, a současně, jak Úřad vyložil výše, mezi namítaným úkonem a tvrzenou újmou existuje příčinná souvislost.
122. Jelikož je v šetřeném případě aktivní legitimace navrhovatele k podání námitek, resp. návrhu dána, není důvod k zamítnutí návrhu podle § 265 písm. b) zákona. Úřad proto dále přistoupí k věcnému posouzení navrhovatelem napadeného postupu zadavatele v šetřeném zadávacím řízení.

K rozhodnutí o námitkách

123. S ohledem na skutečnost, že navrhovatel v návrhu uvedl, že se zadavatel nijak, resp. řádně nevypořádal s jeho námitkami, že (i) vymezené plochy v rámci zařízení staveniště stavby OL1 neumožňují umístění potřebných technologií, (ii) vymezená plocha v rámci zařízení staveniště stavby OL1 neumožní sdílení dvěma zhotoviteli a není zřejmé, jak bude režim sdílení a jeho parametry vypadat, a že (iii) řešení zvolené zadavatelem ohledně způsobu využití plochy OL1 zakládá nezanedbatelnou přirozenou výhodu v šetřeném zadávacím řízení dodavatelům, kteří jsou stávajícími zhotoviteli stavby OL1, bude se Úřad v této části odůvodnění tohoto rozhodnutí zabývat otázkou, zda navrhovatelem namítaná část rozhodnutí o námitkách dostojí požadavkům stanoveným v § 245 odst. 1 zákona, tedy, zda součástí rozhodnutí o námitkách je odůvodnění, ve kterém se zadavatel podrobně a srozumitelně vyjádřil ke skutečnostem uvedeným navrhovatelem námitce, v níž brojí proti způsobu vymezení zařízení staveniště OL1 v zadávací dokumentaci.

124. Úřad nejprve v obecné rovině uvádí, že námitky jsou procesní institut, který představuje primární ochranu dodavatelů před nezákonným postupem zadavatele. Jsou-li námitky podány, je zadavatel povinen v rozhodnutí o nich uvést, zda námitkám vyhovuje či je odmítá, a zároveň toto své rozhodnutí odůvodnit, a to v souladu se zásadou transparentnosti (§ 6 odst. 1 zákona), tedy tak, aby rozhodnutí zadavatele bylo zpětně přezkoumatelné. Tato povinnost zadavatele odvoditelná již ze samotných zásad zadávání veřejných zakázek je pak v § 245 odst. 1 zákona zdůrazněna výslovným požadavkem na to, aby se zadavatel v rozhodnutí o námitkách podrobně a srozumitelně vyjádřil ke všem skutečnostem v nich uvedeným.
125. Pokud tedy stěžovatel uvádí v námitkách konkrétní argumenty, je nezbytné, aby zadavatel na tyto argumenty adekvátně reagoval. Úřad však zároveň s ohledem na relevantní judikaturu správních soudů (např. rozsudek NSS č. j. 9 Afs 70/2008-13 ze dne 30. 4. 2009, rozsudek KS v Brně č. j. 31 Af 55/2018-63 ze dne 9. 9. 2020) doplňuje, že pro splnění požadavku na srozumitelnost a podrobnost odůvodnění rozhodnutí o námitkách není nutné, aby se zadavatel vypořádával s každým dílčím aspektem argumentace stěžovatele do nejmenších myslitelných podrobností; rozhodující je, zda zadavatel v rozhodnutí o námitkách poskytuje stěžovateli srozumitelné a dostatečně podrobné stanovisko k podstatě namítaných skutečností. Je tedy nutné, aby odůvodnění podaných námitek postihlo jejich gros, aniž by však bylo ze strany zadavatele nutné vypořádat každé jednotlivé tvrzení stěžovatele uvedené v námitkách.
126. Úřad z dokumentace o zadávacím řízení zjistil, že navrhovatel v námitkách brojí proti způsobu vymezení zařízení staveniště OL1 v zadávací dokumentaci, když namítá, že zadavatelem vymezený prostor umístěný v zařízení staveniště OL1 „*je v současné době plně využit jiným zhotovitelem v rámci zakázky Provozní úsek I.D pražského metra – úsek Pankrác – Olbrachtova – stavební část a bude jím ještě minimálně několik let plně využíváno. Stěžovatel je přesvědčen, že vyhrazený prostor pro zařízení staveniště (...) je nevyhovující pro požadované zařízení staveniště. Zadavatel totiž vůbec původně neuvažoval, že by mohl být zhotovitelem zakázky »Provozní úsek I.D pražského metra – úsek Pankrác – Olbrachtova – stavební část« jiný zhotovitel, než jaký je předmětem této Veřejné zakázky. Proto je velikostně zařízení staveniště OL1 navrženo pro jednoho zhotovitele, u kterého se předpokládalo, že bude realizovat obě veřejné zakázky. Pokud by však byli rozdílní zhotovitelé, zařízení staveniště OL1 nemá dostatečnou kapacitu a velikost pro dvě zařízení staveniště dvou samostatných zhotovitelů. Jak bylo uvedeno výše, k provádění ražeb z daného místa je potřeba umístit na zařízení staveniště technologie, které v daném prostoru umístit nelze. Dále zadavatel zcela opomíjí, že zařízení staveniště je v současné době využíváno, bylo protokolárně předáno jinému zhotoviteli a s tímto zhotovitelem zřejmě nebyl dohodnut režim sdílení staveniště ani jeho parametry. Pro stěžovatele je logisticky nemožné umístit na vymezené území zařízení staveniště tak, aby vyhovovalo požadované technologii ražeb. Navíc stěžovatel nedokáže odhadnout omezení, která způsobí sdílení zařízení staveniště s jiným zhotovitelem. Proto se stěžovatel domnívá, že stanovený požadavek na umístění zařízení staveniště v daných prostorách je v podmínkách stanovených zadavatelem nesplnitelný, a tudíž diskriminační, neboť zcela proti smyslu Veřejné zakázky vylučuje z účasti v ní okamžitě všechny potencionální dodavatele, kteří již dané zařízení staveniště nevyužívají nebo nemají se současným zhotovitelem na tomto staveništi dohodu o jeho využití. (...)*“. Úřad konstatuje, že podstatou této námítky je tvrzení navrhovatele, že zadávací podmínka týkající se zařízení staveniště OL1 je nesplnitelná a diskriminační.

127. V rozhodnutí o námitkách zadavatel v reakci na výše citovanou námitku navrhovatele předně odkazuje na Vysvětlení č. 47, když opakovaně sděluje, že „základní prostor zařízení staveniště pro tazatelem uváděné práce je předpokládán na ploše NZ3 (přípravné práce, sklady, předmontáže atd., zázemí). Příslušné/základní zařízení staveniště je tak na ploše NZ3 a nikoli v prostoru OL1. V reakci na dotaz č. 47.1 však zadavatel doplnil, že pro samotnou činnost pak bude pro zhotovitele vyhrazen prostor ze stávajícího zařízení staveniště OL1, přímo přístupný z ulice Antala Staška, avšak v tomto prostoru se budování staveb zařízení staveniště nepředpokládá, případné náklady na vybavení této plochy proto musí dodavatelé rozpustit do ceny díla. (...) V případě umístění dalšího zařízení staveniště na plochu OL1 tak dojde k úpravě stávajícího rozmístění zařízení staveniště na ploše OL1, aby tato plocha bezpečně pojmul a zařízení dvou zhotovitelů, přičemž toto technické řešení je plně funkční a splnitelné. Nelze proto nikterak dovozovat (jak to nesprávně činí stěžovatel), že »je velikostně zařízení staveniště OL1 navrženo pro jednoho zhotovitele (...) jelikož se jedná o argument bez znalosti konkrétních vztahů na zařízení staveniště OL1. (...) Závěrem pak zadavatel uvádí, že daná možnost umístění zařízení staveniště na plochu OL1 není pro žádného dodavatele nikterak diskriminační, jelikož všichni dodavatelé při přípravě nabídky vycházejí z poskytnuté zadávací dokumentace, která je pro všechny dodavatele stejná. Pokud by tak stávající zhotovitel první etapy metra D zamýšlel podat nabídku na tuto veřejnou zakázku, platí pro něj stejné podmínky jako pro ostatní dodavatele, a to i v otázce rozmístění zařízení staveniště. Zadavatel je proto toho názoru, že umístění zařízení staveniště v daných prostorách je v podmínkách stanovených zadavatelem splnitelné, a tudíž nediskriminační, neboť nikterak nevylučuje z účasti všechny potencionální dodavatele, kteří dané zařízení staveniště OL1 již nevyužívají. Žádná dohoda se současným zhotovitelem na tomto staveništi o využití zařízení staveniště není zapotřebí, jelikož podmínky rozmístění zařízení staveniště na ploše OL1 vyplývají z projektové dokumentace.
128. Z rozhodnutí o námitkách je seznatelné, že zadavatel své odůvodnění odmítnutí námitky týkající se zařízení staveniště OL1 vystavěl na skutečnosti, že základní prostor zařízení staveniště je předpokládán na ploše NZ3, a nikoliv v prostoru OL1, kde bude vyhrazen prostor pro samotnou činnost, avšak budování staveb zařízení staveniště se zde nepředpokládá. Zadavatel podotkl, že zná situaci na zařízení staveniště OL1 (resp. její využití zhotovitelem první etapy metra D), a uvedl, že základní prostor zařízení staveniště je předpokládán na ploše NZ3 a zařízení staveniště OL1 je bráno pouze jako zařízení staveniště doplňkové. Daná možnost umístění zařízení staveniště na plochu OL1 není dle zadavatele pro žádného dodavatele nikterak diskriminační, neboť všichni dodavatelé při přípravě nabídky vycházejí z poskytnuté zadávací dokumentace, která je pro všechny dodavatele stejná. K tomu zadavatel dodává, že pokud by stávající zhotovitel první etapy metra D zamýšlel podat nabídku na šetřenou veřejnou zakázku, platí pro něj stejné zadávací podmínky jako pro ostatní dodavatele, a to i v otázce rozmístění zařízení staveniště. Zadavatel navrhovateli dále sděluje, že umístění zařízení staveniště v daných prostorách je v podmínkách stanovených zadavatelem splnitelné, a že plocha OL1 bezpečně pojme zařízení dvou zhotovitelů, přičemž toto technické řešení je plně funkční. Zadavatel též dodává, že znění uzavřené smlouvy o dílo se zhotovitelem první etapy metra D předpokládá v průběhu plnění díla různé koordinace v souvislosti s navazující etapou výstavby.
129. Úřad konstatuje, že vypořádání námitky navrhovatele týkající se způsobu vymezení zařízení staveniště OL1 v zadávací dokumentaci považuje za dostatečně odůvodněné a přezkoumatelné, jelikož zadavatel v rámci něj uvedl konkrétní skutečnosti a argumenty

vysvětlující, proč s námitkou navrhovatele nesouhlasí. Úřad konstatuje, že z relevantní části rozhodnutí o námitkách je zřejmé, proč zadavatel tvrzení navrhovatele uvedená v šetřené námitce považuje za mylná, resp. čím argumentaci navrhovatele vyvrací, a proč tedy šetřenou námitku odmítá.

130. Úřad tedy uzavírá, že ze strany zadavatele došlo k vypořádání námitky týkající se způsobu vymezení zařízení staveniště OL1 v zadávací dokumentaci v souladu se zákonem, neboť je podrobné a srozumitelné.

K výroku I. tohoto rozhodnutí

K zařízení staveniště OL1

131. V části IV. návrhu navrhovatel napadá způsob vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby. Navrhovatel sděluje, že výstavba zvětšené vzduchotechnické propojky č. 3 má být prováděna v prostoru staveniště již aktuálně prováděné jiné stavby navazujícího úseku OL1. K tomu navrhovatel odkazuje na Vysvětlení č. 47, ve kterém zadavatel sdělil, že vybudování zařízení staveniště je předpokládáno na ploše NZ3 a pro samotnou (stavební) činnost bude vyhrazen prostor v rámci stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1, přičemž zadavatel na tomto prostoru budování staveb zařízení staveniště nepředpokládá. Dle navrhovatele se jedná o zadávací podmínku nesplnitelnou a v důsledku diskriminační, neboť podstatnou výhodu získává stávající zhotovitel stavby OL1 a všichni ostatní jsou znevýhodněni, a zadavatel neprovedl nic, čím by tuto přirozenou výhodu stávajícího zhotovitele stavby OL1 eliminoval. Navrhovatel namítá, že zadavatelem určená plocha NZ3 je od vyhrazeného prostoru v rámci stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1 značně vzdálena a obsluhování prací na vzduchotechnické propojce č. 3 z plochy NZ3 proto bude spojeno s nezanedbatelnými náklady, jimiž však stávající zhotovitel stavby OL1 nebude trpět, když k obsluze těchto prací bude moci využít své stávající zařízení staveniště stavby OL1. Navrhovatel také namítá, že vyhrazený prostor v rámci stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1 je nevyhovující pro potřeby provádění nyní zadávaného díla, a dále, že není možné odhadnout omezení, která s sebou sdílení stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1 přinese, přičemž zadávací dokumentace k tomu nic nestanovuje.

132. Zadavatel ve vyjádření k návrhu stran šetřené námitky s odkazem na Vysvětlení č. 47 sděluje, že základní zařízení staveniště je na ploše NZ3, a nikoliv v rámci stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1, kde se budování staveb zařízení staveniště nepředpokládá a případné náklady na vybavení této plochy musí dodavatelé rozpustit do ceny díla. V dalším zadavatel sděluje, že rozsah využití stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1 pro stávajícího zhotovitele stavby OL1 vyplývá z platné projektové dokumentace a platného stavebního povolení, k němuž zadavatel poznamenává, že prochází změnou, která bude mít mj. za následek rozdělení plochy OL1 mezi stávajícího zhotovitele stavby OL1 a vybraného dodavatele nyní šetřené veřejné zakázky. Zadavatel dále sděluje, že pro umístění potřebných technologií, které musejí být umístěny přímo v místě výstavby, je prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1 a pro umístění ostatních technologií a zázemí je příslušná plocha staveniště NZ3. Zadavatel v této souvislosti dodává, že v případě umístění dalšího zařízení staveniště na plochu OL1 dojde k úpravě stávajícího rozmístění zařízení staveniště na ploše OL1 tak, aby tato plocha bezpečně pojmulu zařízení obou zhotovitelů. Zadavatel má za to, že dodavatelé mají dostatek informací o stávající ploše zařízení staveniště stavby OL1, přičemž

způsob, jakým zadavatel následně dosáhne vyhrazení prostoru na stávající ploše zařízení staveniště stavby OL1 pro vybraného dodavatele nyní šetřené veřejné zakázky, není dle zadavatele informací potřebnou pro přípravu nabídky. Dle zadavatele není namítaná zadávací podmínka diskriminační, jelikož všichni dodavatelé při přípravě nabídky vycházejí ze stejné zadávací dokumentace, tzn., pokud by stávající zhotovitel stavby OL1 zamýšlel podat nabídku na šetřenou veřejnou zakázku, platí pro něj stejné zadávací podmínky jako pro ostatní dodavatele, a to i v otázce vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění stavby.

133. Úřad se nejprve zabýval tím, zda v způsob vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění prací na vzduchotechnické propojce č. 3 není v rozporu se zásadou zákazu diskriminace, když navrhovatel namítá, že šetřená zadávací podmínka přirozeně zvýhodňuje stávajícího zhotovitele stavby OL1 oproti dalším dodavatelům.
134. Ze zadávací dokumentace, konkrétně z části 6. Technické zprávy stavebního oddílu 14 – Traťový úsek Olbrachtova – Nádraží Krč Přílohy č. 12 „Projektová dokumentace“ zadávací dokumentace (dále jen „TZ stavebního oddílu 14“), vyplývá, že *„(v)ýstavba zvětšené vzduchotechnické propojky č. 3 je navržena ze staveniště OL1, prostřednictvím šachty a průzkumné štoly, které byly součástí geologického průzkumu v této oblasti. Z této propojky je také nutné zrealizovat ochranné pilotové deštníky pod objektem Rezidence Rozhledna. Z tohoto staveniště se také předpokládá ražba traťových tunelů mezi VZT propojkou č. 3 a dvoulodní stanicí Olbrachtova.“* Ze zadávací dokumentace tedy plyne, že zadavatel navrhl výstavbu zvětšené vzduchotechnické propojky č. 3 ze staveniště OL1 prostřednictvím šachty a průzkumné štoly, které byly součástí geologického průzkumu v této oblasti.
135. Z Vysvětlení č. 47 plyne, že zadavatel obdržel dotaz, v němž se uvádí: *„Ve stavebním oddíle: 14 - Traťový úsek Olbrachtova - Nádraží Krč, stavební objekt: Hlavní stavební objekty (HSO)-ražený úsek, příloha: E114_02_0000_0000_001_TZ, V Technické zprávě v části 6. VAZBA NA JINÉ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY, str.26/27 je uvedené (cit.): »Výstavba zvětšené vzduchotechnické propojky č.3 je navržena ze staveniště OL1, prostřednictvím šachty a průzkumné štoly, které byly součástí geologického průzkumu v této oblasti. Z této propojky je také nutné zrealizovat ochranné pilotové deštníky pod objektem Rezidence Rozhledna. Z tohoto staveniště se také předpokládá ražba traťových tunelů mezi VZT propojkou č.3 a dvoulodní stanicí Olbrachtova.«*

Otázka 1: Které z navrhovaných zařízení staveniště je uvažované pro výše uvedené práce raženého úseku?

Otázka 2: Do které části „Soupisu prací“ má uchazeč započítat náklady na zařízení staveniště (zařízení, provoz, odstranění) pro výše uvedené práce raženého úseku?“

K dotazu ve Vysvětlení č. 47 zadavatel uvedl, *„že základní prostor zařízení staveniště pro tazatelem uváděné práce je předpokládán na ploše NZ3 (přípravné práce, sklady, předmontáže atd., zázemí). Pro samotnou činnost pak bude pro zhotovitele vyhrazen prostor ze stávajícího ZS OL1, přímo přístupný z ulice Antala Staška. V tomto prostoru se budování staveb zařízení staveniště nepředpokládá, případné náklady na vybavení této plochy proto musí dodavatelé rozpustit do ceny díla. Přílohou tohoto vysvětlení je zakreslení vyhrazeného prostoru v OL1.“*

Z dokumentace o zadávacím řízení tedy jednoznačně vyplývá, že zadavatel již ve Vysvětlení č. 47 potvrdil, že základní prostor zařízení staveniště je předpokládán na ploše NZ3

a pro samotnou činnost bude pro vybraného dodavatele šetřené veřejné zakázky vyhrazen prostor ze stávajícího zařízení stanoviště OL1.

136. Úřad v návaznosti na uvedené skutečnosti předně uvádí, že způsob vymezení ploch pro zařízení staveniště k provádění prací na zvětšené vzduchotechnické propojce č. 3 je stanoven shodně pro všechny účastníky zadávacího řízení, a platí tedy i pro stávajícího zhotovitele stavby OL1. Jak pro stávajícího zhotovitele stavby OL1, tak pro další dodavatele platí, že (i) základní prostor zařízení stanoviště je předpokládán na ploše NZ3 a (ii) pro samotnou činnost je vyhrazen prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1, přičemž zde zadavatel budování staveb zařízení staveniště nepředpokládá. Namítaná zadávací podmínka je tedy shodná pro všechny potenciální dodavatele.
137. Poukazuje-li navrhovatel na to, že zadavatel nijak neeliminuje přirozenou výhodu stávajícího zhotovitele stavby OL1, pak Úřad uvádí, že nelze odhlédnout od skutečnosti, že namítaná zadávací podmínka je shodná pro všechny potenciální dodavatele, vč. stávajícího zhotovitele stavby OL1 užívajícího plochu zařízení staveniště stavby OL1. Úřad konstatuje, že pouze ze samotné skutečnosti, že stávající zhotovitel stavby OL1 užívá stávající plochu zařízení staveniště stavby OL1, nelze dovozovat diskriminační povahu zadávací podmínky. Jinými slovy řečeno, nemůže jít k tíži zadavatele, že stávající zhotovitel stavby OL1 disponuje plochou zařízení staveniště stavby OL1, neboť se jedná o skutečnost plynoucí z podmínek provádění stavby OL1. Úřad podtrhuje, že zadavatel v zadávací dokumentaci vymezil plochy staveniště související s prováděním prací na zvětšené vzduchotechnické propojce č. 3 a k nim stanovil požadavky, které všichni potenciální dodavatelé, a tedy i stávající zhotovitel stavby OL1, musí respektovat, a to, že základní prostor zařízení stanoviště bude na ploše NZ3 a vyhrazený prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1 bude sloužit k provádění samotné činnosti související se zvětšením vzduchotechnické propojky č. 3. Úřad tedy předmětnou zadávací podmínku jako diskriminační neshledal.
138. K další námitce navrhovatele, že se jedná o zadávací podmínku nesplnitelnou, jelikož vyhrazený prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1 je nevyhovující pro potřeby provádění díla, a že nelze odhadnout omezení, která s sebou sdílení plochy se stávajícím zhotovitelem stavby OL1 přinese, a zadavatel k tomu v zadávací dokumentaci nic nestanovil, čímž dle navrhovatele porušil § 36 odst. 3 zákona, Úřad uvádí následující.
139. Jak již Úřad uvedl výše, z vyjádření zadavatele plyne, že platná projektová dokumentace a platné stavební povolení, které stanoví rozsah využití stávající plochy zařízení staveniště stavby OL1 pro stávajícího zhotovitele stavby OL1, aktuálně procházejí změnou, která bude mít mj. za následek vymezení plochy OL1 mezi stávajícího zhotovitele stavby OL1 a vybraného dodavatele nyní šetřené veřejné zakázky, a že pro technologie, které musejí být umístěny přímo v místě výstavby, je prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1. Úřad k tomu dodává, že právě zadavatel jakožto investor stavby OL1 disponuje relevantními a aktuálními informacemi o ploše zařízení staveniště stavby OL1 i o samotném průběhu stavby OL1 a zejména v zájmu jeho samotného bezesporu je, aby vyhrazený prostor na ploše zařízení staveniště stavby OL1 byl dostatečný a vyhovující pro provádění prací na zvětšené vzduchotechnické propojce č. 3, neboť potřebuje, aby tyto práce byly řádně provedeny. Nadto Úřad akcentuje, že zadavatel již v rozhodnutí o námitkách deklaroval, že smlouva o dílo uzavřená mezi ním a zhotovitelem první etapy metra D předpokládá v průběhu plnění díla různé koordinace v souvislosti s navazující etapou výstavby, z čehož plyne, že zadavatel by měl

mít k dispozici mechanismy k zajištění toho, aby stávající zhotovitel stavby OL1 s vybraným dodavatelem nyní šetřené veřejné zakázky spolupracoval. Dle Úřadu předmětná zadávací podmínka nepředstavuje překážku pro podání nabídky, jelikož potenciální dodavatelé mají dostatečné informace o vymezených plochách pro zařízení stanoviště a o tom, jaké funkce budou plnit a současně zadavatel deklaruje připravenost zajistit potřebnou součinnost stávajícího zhotovitele stavby OL1. Úřad tedy neshledává za rozporné se zákonem, že součástí zadávací dokumentace není např. přesný popis koordinace sdílení plochy zařízení staveniště stavby OL1 či jiný typ spolupráce se stávajícím zhotovitelem stavby OL1.

140. Úřad uzavírá, že podrobnější pravidla pro vymezení plochy OL1 mezi stávajícího zhotovitele stavby OL1 a vybraného dodavatele nyní šetřené veřejné zakázky nejsou nezbytná pro zpracování nabídky, a namítaná zadávací podmínka týkající se způsobu vymezení ploch pro zařízení stanoviště k provádění prací na zvětšené vzduchotechnické propojce č. 3 je tedy stanovena zadavatelem dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky a pro účast potenciálních dodavatelů v zadávacím řízení.

141. Úřad shrnuje, že namítanou zadávací podmínku neshledal jako rozpornou se zákonem.

K údajnému rozporu návrhu smlouvy a textu zadávací dokumentace

142. V části V. návrhu navrhovatel namítá, že body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy ne zcela odpovídají obsahu Vysvětlení č. 24 a Vysvětlení č. 78, potažmo jsou s nimi v rozporu. Gros dané námitky spočívá v tvrzení navrhovatele, že ve Vysvětlení č. 24 a Vysvětlení č. 78 zadavatel uvedl, že „*vybraný dodavatel bude poskytovat pouze součinnost zadavateli při získání veřejnoprávních povolení či stanovisek*“, což je dle navrhovatele v rozporu s body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy, v nichž dle navrhovatele zadavatel uvedl, že „*to bude právě a jen vybraný dodavatel, který má povinnost takové dokumenty získat*“. Dále navrhovatel zmiňuje Vysvětlení č. 86, v němž dle jeho přesvědčení zadavatel uvedl, že „*vybraný dodavatel bude zadavateli pouze poskytovat součinnost a že vyjádření dotčených orgánů bude zajišťovat mandatář*“.

143. Dle navrhovatele podaná vysvětlení zadávací dokumentace neodpovídají bodům 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy, resp. jsou s nimi v rozporu, a proto měl zadavatel přikročit ke změně návrhu smlouvy tak, aby její znění bylo s vysvětleními zadávací dokumentace v souladu.

144. Zadavatel ve vyjádření k návrhu tuto námitku odmítá a tvrdí, že namítanými vysvětleními zadávací dokumentace v žádném případě nezměnil návrh smlouvy takovým způsobem, který by vyžadoval její úpravu, jelikož pouze průběžně objasňoval význam návrhu smlouvy. Zadavatel dále sděluje, že návrh smlouvy měnil toliko v případech, kdy zasáhl do specifických práv a povinností objednatele a zhotovitele, přičemž do předmětu plnění vymezeného v bodu 2.1 návrhu smlouvy nezasahoval, neboť tento stanovil obecně. Dle zadavatele nevznikla u dodavatelů nejistota v tom, co konkrétně je předmětem veřejné zakázky a jaké plnění mají v rámci nabídky nacenit.

145. S ohledem na argumentaci navrhovatele Úřad předně shrnuje relevantní skutečnosti zjištěné ze zadávací dokumentace:

- podle bodu 2.1 návrhu smlouvy: „*Předmětem této smlouvy je provedení stavebního díla »Provozní úsek I.D metra v Praze - úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory - stavební část« (dále jen »dílo«). Rozsah předmětu plnění je určen zadávací dokumentací předmětného otevřeného řízení, a to zejména projektovou dokumentací tvořící přílohu zadávací*

dokumentace a nabídkou Zhotovitele, které jsou nedílnou součástí této smlouvy, a zahrnuje především:

(...)

– zajištění, pokud je již Objednatel nemá k dispozici, a dodržení podmínek vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí vyplývajících ze stavebních povolení, územních a stavebních řízení, nařízení a vyjádření dotčených orgánů státní správy, dopravně inženýrských rozhodnutí atd. vztahující se k poskytování plnění dle této Smlouvy, (...);

- *podle bodu 3.3 návrhu smlouvy: „Veškerá veřejnoprávní a další povolení potřebná pro provedení díla, která nebyla uvedena v Projektové dokumentaci, je povinen obstarat Zhotovitel, s výjimkou veřejnoprávních a jiných povolení pro zařízení staveniště nebo jiných povolení, pokud o nich Projektová dokumentace či Smlouva výslovně stanoví, že je obstarává Objednatel. Zhotovitel je v případě nutnosti změn příslušných povolení, která obstarává Objednatel, povinen poskytnout Objednateli patřičnou součinnost. V případě nutnosti změn příslušných povolení, která obstarává Objednatel, vyvolaných činností Zhotovitele, tyto obstarává Zhotovitel.“;*
- *podle bodu 26.6 návrhu smlouvy: „Tato Smlouva obsahuje úplné ujednání o předmětu smlouvy a o všech náležitostech, které smluvní strany měly a chtěly v této Smlouvě sjednat, a které považují za důležité pro závaznost této Smlouvy. Žádný projev smluvních stran učiněný při jednání o této Smlouvě ani projev učiněný po uzavření této Smlouvy nesmí být vykládán v rozporu s výslovnými ustanoveními této Smlouvy a nezakládá žádný závazek žádné ze smluvních stran.“;*
- *v dokumentu nazvaném „SOUPIS PRACÍ, část 4: Rekapitulace podrobná po jednotlivých SO a jednotlivých VON“ v posledním aktualizovaném znění ke dni 23. 11. 2022 Přílohy č. 12 „Projektová dokumentace“ zadávací dokumentace (dále jen „Soupis prací“) je uvedena položka „ON 03-4 Inženýrská činnost zajišťovaná zhotovitelem“;*
- *v bodu 5.4.4. dokumentu nazvaném „SOUPIS PRACÍ, část 1: Komentář k soupisu prací“ v posledním aktualizovaném znění ke dni 23. 11. 2022 Přílohy č. 12 „Projektová dokumentace“ (dále jen „Komentář soupisu prací“) je uvedeno: „Položka Inženýrská činnost zajišťovaná zhotovitelem obsahuje veškeré náklady na inženýrskou činnost na straně zhotovitele stavby. Zejména se jedná o projednávání s úřady, správci sítí, soukromými a ostatními subjekty, zajištění potřebných povolení, majetkoprávní agenda zhotovitele, obstarání případných souhlasů se vstupy na cizí pozemky, zajištění potřebných povolení, aktualizace vyjádření správců inženýrských sítí, výpůjční smlouvy, zabezpečení uvádění dokončených staveb do provozu, předávání objektů budoucím vlastníkům, projednávání DIO, povolení vjezdů, zajištění DIR apod.“.*

146. Z Vysvětlení č. 24 plyne, že zadavatel obdržel dotaz v následujícím znění: *„Dle článku 2, odstavce 2.1 Smlouvy, rozsah předmětu plnění je určen zadávací dokumentací, projektovou dokumentací tvořící přílohu zadávací dokumentace a nabídkou Zhotovitele, které jsou nedílnou součástí této Smlouvy. Dále je v článku popsáno, že rozsah díla zahrnuje především: (...) - zajištění, pokud je již Objednatel nemá k dispozici, a dodržení podmínek vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí vyplývajících ze stavebních povolení, územních a stavebních*

řízení, nařízení a vyjádření dotčených orgánů státní správy, dopravně inženýrských rozhodnutí atd. vztahující se k poskytování plnění dle této Smlouvy, (...) Zajištění výše uvedených podkladů je účastník povinen nacenit v rámci »Soupisu prací, část 4, příloha 2: výpočet ostatních nákladů« do položky »VON 03 Ostatní náklady část ON 03-4 Inženýrská činnost«, kde jsou informativně specifikovány »výměry« jako:

1. projednání DIO a zajištění DIR
2. povolení vjezdů
3. majetkoprávní agenda zhotovitele
4. zajištění potřebných povolení
5. zabezpečení uvádění dokončených staveb do provozu
6. předávání objektů budoucím vlastníkům
7. ... další položky dle návrhu uchazeče

Položky VON 03 Ostatní náklady jsou v »Soupisu prací, část 1: Komentář k soupisu prací« popsány jako položky »předpokládané výměry, které mají informativní charakter pro účely usnadnění ocenění nabídky, kdy se tyto výměry již nebudou přeměřovat. V Příloze č. 2 může uchazeč měnit nebo přidat řádky s dalšími orientačními položkami, dle potřeby kalkulace uchazeče«

Zadavatel dále v témže dokumentu specifikoval, že položka „Inženýrská činnost zajišťovaná zhotovitelem“ obsahuje veškeré náklady na inženýrskou činnost na straně zhotovitele stavby. Zejména se jedná o projednávání s úřady, správci sítí, soukromými a ostatními subjekty, zajištění potřebných povolení, majetkoprávní agenda zhotovitele, obstarání případných souhlasů se vstupy na cizí pozemky, zajištění potřebných povolení, aktualizace vyjádření správců inženýrských sítí, výpůjční smlouvy, zabezpečení uvádění dokončených staveb do provozu, předávání objektů budoucím vlastníkům, projednávání DIO, povolení vjezdů, zajištění DIR apod.

Tato položka je v rozporu se smluvními podmínkami měřeného kontraktu, kdy zadavatel odpovědnost za zajišťování povolení přenáší na zhotovitele (ve smyslu smluvních podmínek »vyprojektuj – postav«, FIDIC Žlutá kniha). (...)

Uvedená položka také odporuje zásadám stanoveným § 6 zákona (...) tedy zásadám transparentnosti, přiměřenosti, rovného zacházení a diskriminace. Zadavatel neposkytnul žádné konkrétní podklady a informace na základě kterých by bylo zřejmé, co přesně je obsahem této položky (jaké činnosti, v jakém rozsahu, v jakých jednotkách), stejně tak jako vyjádření dotčených třetích stran, seznamy potřebných povolení apod., a účastníci tak nemohou vědět, co přesně zadavatel v této neurčité položce požaduje nacenit. Tím pádem každý z účastníků bude k nacenění této položky přistupovat zcela jiným způsobem a cenové nabídky jednotlivých účastníků tak budou navzájem neporovnatelné, nebude možné je vyhodnotit, a tudíž takový postup bude z pohledu ZZVZ neakceptovatelný. (...)

Na základě výše uvedeného žádáme zadavatele o vyjmutí této položky z předmětu díla v obou částech (Dodávka stavební části I.D1b a Dodávka PC 100 Dopravní systém ENERGETIKA).“

147. K dotazu ve Vysvětlení č. 24 zadavatel uvedl: „Zadavatel k uvedenému dotazu uvádí, že položku ON 03-4 Inženýrská činnost z předmětu díla nevyjímá. Obsahem položky je standardní inženýrská činnost zhotovitele, kterou musejí zhotovitelé běžně na stavbách provádět pro zajištění chodu stavby. Jedná se zejména o komunikaci se správci sítí před prováděním přeložek, případné zajištění změny povolení pro zařízení staveniště v případě zhotovitelem

vyvolaných změn uspořádání objektů na zařízení staveniště, zajištění smluv s PVK na balastní vody, zajištění souhlasu trhacích prací apod. Při porovnání požadavků na zajištění těchto činností mezi uchazečem zmíněnou veřejnou zakázkou »Provozní úsek I.D pražského metra - úsek Pankrác - Olbrachtova - stavební část« a aktuální veřejnou zakázkou je rozdíl pouze v požadavku na projednání DIO a zajištění DIR, který do aktuální veřejné zakázky přibyl. Ostatní činnosti byly součástí předmětu veřejné zakázky, pouze neměly pro tyto činnosti zvlášť vykázanou položku a měly být rozpuštěny do režijních nákladů stavby. Objednatel zhotoviteli předá platné stavební povolení před zahájením stavby, z hlediska zajištění stavebního povolení tedy nepřenáší na zhotovitele žádné činnosti. I s ohledem na shora uvedené zadavatel nesouhlasí, že tvrzením tazatele, že uvedená položka není v souladu s principy zadávání veřejných zakázek stanovenými v § 6 ZZVZ.“

148. Součástí dokumentace o zadávacím řízení je i Vysvětlení č. 78, podle kterého zadavatel obdržel dotaz, ve kterém tazatel odkazuje na Vysvětlení č. 24, a dále požaduje, aby položka ON 03-4 Inženýrská činnost v obou částech (Dodávka stavební části I.D1b a Dodávka PC 100 Dopravní systém ENERGETIKA) byla zařazena mezi provizorní položky. Tedy tak, aby objednatel vždy na výzvu investora poskytl součinnost k zajištění veřejnoprávních povolení na základě k tomu určené položky, která bude odpočítána z těchto provizorních položek. Tazatel o uvedené žádá z toho důvodu, že rozsah činnosti „inženýringu“ není v zadávací dokumentaci dostatečně vymezen, účastníci tedy nemohou tyto činnosti řádně nacenit. Dle tazatele se za současných podmínek bude nacenění těchto položek provádět na základě pouhého odhadu, odlišnou metodou a s odlišným obsahem předpokládaných činností a zadavatel nebude schopen získat porovnatelné cenové nabídky a provést řádné vyhodnocení nabídek.
149. K dotazu ve Vysvětlení č. 78 zadavatel uvedl, že *„potvrzuje informace uvedené v odpovědi na dotaz 24.1. Dodavatel bude v případě veřejnoprávních povolení zajišťovaných investorem pouze poskytovat součinnost (jedná se například o změny stavebního povolení iniciovaných ze strany investora). V případě poskytování součinnosti nenese Zhotovitel odpovědnost za činnost a výsledek jednání třetích stran. V případě standardní inženýrské činnosti Zhotovitele, která je běžně součástí nabídkových cen zhotovitelů, nebude zadavatel přistupovat k zařazení položky do provizorních položek. Rozsah činnosti je definován obsahem samotného projektu. Například počet DIR je definován počtem DIO, počet povolení vjezdů je definován výkresovou dokumentací Zařízení stavenišť atd. Případné odchylky plynoucí z externích požadavků budou řešeny standardním změnovým řízením dle Smlouvy. Počet přeložek a s nimi související inženýrská činnost je z projektu také známa. Soupis prací tak zůstává beze změny.“*
150. Ve „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 86b – neveřejné“ ze dne 14. 11. 2022 (dále jen „Vysvětlení č. 86“) zadavatel obdržel dotaz, ve kterém tazatel odkazuje na Vysvětlení č. 24 a Vysvětlení č. 78, a v této souvislosti mj. uvádí, *„že zhotovitel bude v případě veřejnoprávních povolení poskytovat pouze součinnost. Pokud tomu tak je, pak výše uvedený výčet v položce VON 03 je nadbytečný, neboť zadavatel svou odpovědí již vyloučil některé činnosti. Zhotovitel nebude zajišťovat »povolení vjezdů«, »zajištění potřebných povolení«, »zabezpečení uvádění dokončených staveb do provozu«, »předávání objektů budoucím vlastníkům«, pro tyto činnosti bude poskytovat pouze součinnost. Uvedené zajišťuje sám objednatel. Tím, že zadavatel poskytuje pouze součinnost, má náklady na tuto činnost započítanou v položkách k řízení stavby, tudíž ve VON 03 jsou nadbytečné a správně by neměly být oceněny, protože fakticky je*

zhotovitel nezajišťuje. Z důvodu výše uvedeného, žádáme zadavatele o vyjmutí těchto položek z výkazu výměr, případně o jasnou specifikaci, co je obsahem uvedených položek ve VV.“

151. K dotazu ve Vysvětlení č. 86 zadavatel uvedl: „Zadavatel k uvedenému dotazu uvádí, že upravil vykazování inženýrské činnosti v soupisu prací. Inženýrská činnost zhotovitele bude vykazována v hodinové sazbě. Položka ON 03-04 je změněna na měřenou položku s měrnou jednotkou v hodinách. Do soupisu prací pro Stavebně technologický celek Olbrachtova – Nové Dvory bylo doplněno 5000 hodin, do části část energetika a napájení 2000 hodin. Fakturováno bude poté skutečně prokázané množství zhotovitelem odpracovaných hodin. Přílohou tohoto vysvětlení je tak změna č. 24 soupisu prací části Stavebně technologický celek Olbrachtova – Nové Dvory a změna č. 03 soupisu prací Dopravní systém Pankrác – Nové Dvory, část energetika a napájení.“
152. Dle další části Vysvětlení č. 86 týkající se „Výkazu výměr, VRN 4“, ve kterém je požadavek na zajištění způsobilého technického stavu nepoužívaných TBM tunelů, zadavatel obdržel dotaz, zda „(m)á být v nabídkové ceně účastníků zahrnuta cena za součinnost zhotovitele při udržování povolení? Pokud ano jakých a v jakém rozsahu?“. Na tento dotaz zadavatel odpověděl: „Zhotovitel zahrne do ceny údržby díla součinnost při udržování povolení. Samotné prodloužení povolení zajišťuje Mandatář.“
153. Po ověření znění dotčených částí dokumentace o zadávacím řízení Úřad sděluje následující. Navrhovatel namítá, že vysvětlení zadávací dokumentace jsou v rozporu s body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy, kde se dle navrhovatele uvádí, „že to bude právě a jen vybraný dodavatel, který má povinnost takové dokumenty [veřejnoprávní povolení či stanoviska] získat“.
154. Zadavatel v bodu 2.1 návrhu smlouvy stanovil, že předmět veřejné zakázky zahrnuje mj. zajištění, pokud je již zadavatel nemá k dispozici, a dodržení podmínek vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí vyplývajících ze stavebních povolení, územních a stavebních řízení, nařízení a vyjádření dotčených orgánů státní správy, dopravně inženýrských rozhodnutí atd. vztahující se k poskytování plnění dle tohoto návrhu smlouvy, a současně v bodu 3.3 návrhu smlouvy stanovil, že veškerá veřejnoprávní a další povolení potřebná pro provedení díla, která nebyla uvedena v projektové dokumentaci, je povinen obstarat vybraný dodavatel, přičemž výjimku tvoří veřejnoprávní a jiná povolení pro zařízení staveniště nebo jiná povolení, o nichž projektová dokumentace či návrh smlouvy výslovně stanoví, že je obstará zadavatel. Dle Úřadu z textu zde uvedených bodů návrhu smlouvy jasně vyplývá, že zadavatel v návrhu smlouvy rozlišuje jednak veřejnoprávní a další povolení potřebná pro provedení díla obstarávaná dodavatelem a dále povolení obstarávaná zadavatelem. Tvrzení navrhovatele, že povinnost obstarávat povolení má dle návrhu smlouvy pouze dodavatel, tudíž nemá v textu návrhu smlouvy oporu.
155. K tvrzení navrhovatele, že Vysvětlení č. 24 neodpovídá bodům 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy, potažmo je s nimi v rozporu, Úřad předně shrnuje, že zadavatel ve Vysvětlení č. 24 reagoval na dotaz směřující k nacenění položky „ON 03-4 Inženýrská činnost zajišťovaná zhotovitelem“, kterou tazatel označil za rozpornou se smluvními podmínkami a požadoval po zadavateli její vyjmutí z předmětu díla. Zadavatel se k tomuto dotazu vyjádřil tak, že dotčenou položku z předmětu díla nevyjímá a že jejím obsahem je standardní inženýrská činnost dodavatele, kterou musí běžně na stavbách provádět pro zajištění chodu stavby. Úřadu není jasné, na základě čeho navrhovatel dovodil, že zadavatel ve Vysvětlení č. 24 uvedl, že vybraný

dodavatel bude poskytovat pouze součinnost zadavateli při získání veřejnoprávních povolení či stanovisek, jelikož takové tvrzení odpověď zadavatele ve Vysvětlení č. 24 neobsahuje a nelze je z ní dle Úřadu ani nijak dovodit, když podstata odpovědi spočívá ve vysvětlení a objasnění obsahu položky „ON 03-4 Inženýrská činnost zajišťovaná zhotovitelem“ a dále v konstatování, že zadavatel předá dodavateli platné stavební povolení před zahájením stavby a z hlediska zajištění stavebního povolení nepřenáší na dodavatele žádné činnosti. Z odpovědi lze tedy dle Úřadu dovodit maximálně to, že stavební povolení zajišťuje zadavatel, což však není v rozporu s bodem 2.1 ani 3.3. návrhu smlouvy, neboť, jak Úřad uvedl výše, z těchto ustanovení neplyne, že by všechna povolení nutná k realizaci díla měl zajišťovat výhradně vybraný dodavatel.

156. Ve Vysvětlení č. 78 zadavatel uvedl, že „(d)odavatel bude v případě veřejnoprávních povolení zajišťovaných investorem³ pouze poskytovat součinnost“, což svou podstatou koresponduje s větou uvedenou v bodu 3.3 návrhu smlouvy, a to že „(z)hotovitel [dodavatel] je v případě nutnosti změn příslušných povolení, která obstarává Objednatel [zadavatel], povinen poskytnout Objednateli patřičnou součinnost.“. Vysvětlení č. 78 současně dle Úřadu nijak nemění rozsah předmětu veřejné zakázky stanovený v bodu 2.1 návrhu smlouvy, který mj. zahrnuje „zajištění, pokud je již Objednatel nemá k dispozici, a dodržení podmínek vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí vyplývajících ze stavebních povolení, územních a stavebních řízení, nařízení a vyjádření dotčených orgánů státní správy, dopravně inženýrských rozhodnutí atd. vztahující se k poskytování plnění dle této Smlouvy“. S ohledem na zde citované nemůže Úřad přisvědčit tvrzení navrhovatele, že zadavatel ve Vysvětlení č. 78 uvedl, že „vybraný dodavatel bude poskytovat pouze součinnost zadavateli při získání veřejnoprávních povolení či stanovisek¹¹“. Jak vyplývá z výše citovaných pasáží Vysvětlení č. 78, zadavatel uvedl, že u jím zajišťovaných veřejnoprávních povolení (tedy nikoli u všech, jak tvrdí navrhovatel), bude vyžadovat součinnost dodavatele. Vysvětlení č. 78 tedy není v rozporu s body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy, podle kterých dodavatelé zajišťují a dodržují podmínky vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců sítí, pokud je zadavatel již nemá k dispozici, a poskytují součinnost zadavateli při získávání veřejnoprávních povolení či stanovisek, jež zajišťuje zadavatel.
157. Úřad též odmítá závěr navrhovatele, v němž tvrdí, že bod 2.1 návrhu smlouvy je v přímém rozporu s Vysvětlením č. 86, ve kterém zadavatel dle navrhovatele uvedl, že „vybraný dodavatel bude zadavateli pouze poskytovat součinnost a že vyjádření dotčených orgánů bude zajišťovat mandatář“. Z dokumentace o zadávacím řízení Úřad zjistil, že odpověď zadavatele, o kterou navrhovatel opírá svou shora uvedenou tezi, se týkala požadavku na zajištění způsobilého technického stavu nepoužívaných TBM tunelů, konkrétně pak dotazu, zda má být v nabídkové ceně zahrnuta cena za součinnost dodavatele při udržování povolení, na což zadavatel odpověděl: „Zhotovitel zahrne do ceny údržby díla součinnost při udržování povolení. Samotné prodloužení povolení zajišťuje Mandatář.“ Úřad tedy konstatuje, že ani Vysvětlení č. 86 není v rozporu s bodem 2.1, resp. 3.3 návrhu smlouvy, neboť, jak již Úřad uvedl výše, tato ustanovení návrhu smlouvy zajišťování povolení zadavatelem nevyklučují.
158. Úřad s ohledem na výše uvedené shrnuje, že se s námitkou navrhovatele ohledně rozporu zadavatelem podaných vysvětlení zadávací dokumentace s body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy neztotožňuje. Z toho důvodu posoudil Úřad jako nedůvodnou i další námitku navrhovatele,

³ Pozn. Úřadu: Úřadem zvýrazněno podtržením relevantní části citovaného textu.

v níž tvrdí, že jelikož jsou vysvětlení zadávací dokumentace, coby text návrhu smlouvy, v přímém rozporu s některými body návrhu smlouvy, je zadávací dokumentace jako celek netransparentní.

159. Úřad ve vztahu k této části návrhu uzavírá, že rozpor v zadávací dokumentaci spočívající v nesouladu zadavatelem podaných vysvětlení zadávací dokumentace s body 2.1 a 3.3 návrhu smlouvy neshledal.

Závěr

160. Úřad uzavírá, že ve vztahu k částem návrhu týkajícím se nezákonnosti zadávací podmínky týkající se zařízení stanoviště OL1 a údajného rozporu návrhu smlouvy a vysvětlení zadávací dokumentace neshledal důvody pro uložení nápravného opatření, proto podle § 265 písm. a) zákona rozhodl o zamítnutí návrhu, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.

K výroku II. tohoto rozhodnutí

Právní posouzení

161. Podle bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace splní kritéria technické kvalifikace dodavatel předložením „seznamu významných dodávek poskytnutých dodavatelem za posledních deset (10) let před zahájením zadávacího řízení, včetně osvědčení objednatele o řádném poskytnutí a dokončení těchto dodávek, z něhož bude vyplývat, že dodavatel v posledních deseti (10) letech před zahájením zadávacího řízení poskytl (dokončil) minimálně níže uvedené dodávky: alespoň 2 významné dodávky výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH.“
162. Dle navrhovatele je namítaná technická kvalifikace v rozporu se zákonem, jelikož její minimální úroveň je stanovena nepřiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu plnění veřejné zakázky, čímž vylučuje většinu relevantních dodavatelů, vč. navrhovatele. Nepřiměřenost a diskriminační charakter namítané technické kvalifikace spatřuje navrhovatel zejména v kombinaci jednotlivých parametrů minimální úrovně, které musí být naplněny kumulativně, přičemž některé z těchto parametrů, konkrétně požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě a požadavek na finanční objem referenční zakázky, jsou dle navrhovatele nezákonné i samy o sobě.
163. Úřad nejprve v obecné rovině 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 technické kvalifikace. Obecná pravidla pro stanovení zadávacích podmínek upravuje § 36 zákona a ten mj. v odst. 1 tohoto ustanovení říká, že zadávací podmínky nemohou být stanoveny tak, aby vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Citované ustanovení zákona 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 v takovém případě musí unést důkazní břemeno, že se skutečně nejedná o bezdůvodnou překážku v hospodářské soutěži dodavatelů o veřejnou zakázku, ale že pro její

existenci je dán legitimní a racionální důvod vyplývající z jeho potřeb. Případným porušením se tak zadavatel nedopouští pouze porušení § 36 odst. 1 zákona, ale také porušení základních zásad podle § 6 zákona.

164. K požadavkům na technickou kvalifikaci Úřad dále obecně sděluje, 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, jež poskytují záruky o své schopnosti veřejnou zakázku řádně, včas a v odpovídající kvalitě realizovat. Adekvátně nastavená kritéria technické kvalifikace jsou tedy „sítem“, které má zamezit účasti subjektů neschopných danou veřejnou zakázku řádně splnit. 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. Zadavatel je s ohledem na dodržení těchto zásad povinen stanovit kritéria technické kvalifikace takovým způsobem, aby zajistil rovné příležitosti všem dodavatelům, kteří jsou objektivně schopni předmětnou zakázku plnit.
165. K významu kritérií kvalifikace Úřad dále uvádí, že jsou „podmnožinou“ podmínek účasti, které je zadavatel oprávněn (či v některých případech povinen) stanovit. Kvalifikace umožňuje zadavateli ověřit si na základě vlastností, schopností a zkušeností vážících se k osobě dodavatele, zda bude tento dodavatel schopen s vyšší mírou pravděpodobnosti plnit závazky plynoucí z realizace předmětu veřejné zakázky. Zadavatel tedy získává určitou míru jistoty, že s dodavatelem, který požadovanou kvalifikaci splnil, může uzavřít smlouvu na plnění předmětu veřejné zakázky bez větších pochybností o způsobilosti takového dodavatele splnit své závazky. Je však nesporné, že požadavky na kvalifikaci jsou určitým „sítem“ pro dodavatele v tom smyslu, zda jsou pro dané zadávací řízení kvalifikováni či nikoliv, a je tedy třeba náležitě zohlednit, zda nejsou na dodavatele v souvislosti s možnou účastí v zadávacím řízení kladeny nadbytečné požadavky, které pak následně ve svém důsledku omezují širokou soutěž dodavatelů.
166. Zadavatel musí dbát na to, aby stanovením kritérií kvalifikace nedošlo k porušení mj. zásady zákazu diskriminace. Porušení zásady zákazu diskriminace přitom nelze vztahovat jen na diskriminaci zjevnou (přímou), tedy případ, kdy zadavatel otevřeně postupuje jinak vůči jednotlivému dodavateli a jinak vůči dalším dodavatelům, ale též na diskriminaci skrytou (nepřímou). V tomto ohledu je možno odkázat na rozsudek KS v Brně sp. zn. 62 Ca 9/2007 ze dne 11. 10. 2007, který byl následně jako věcně správný potvrzen rozsudkem NSS sp. zn. 1 Afs 20/2008 ze dne 5. 6. 2008, podle kterého za skrytou formu nepřipustné diskriminace je třeba považovat i takový postup, pokud zadavatel znemožní některým dodavatelům ucházet se o veřejnou zakázku nastavením takových kvalifikačních předpokladů (požadavků na technickou kvalifikaci), kdy požadovaná úroveň technické způsobilosti je zjevně nepřiměřená ve vztahu k velikosti, složitosti a technické náročnosti konkrétní veřejné zakázky, přitom je zřejmé, že ji mohou splnit toliko někteří z dodavatelů (potenciálních účastníků), jež by jinak byli k plnění předmětu veřejné zakázky objektivně způsobilými. Úřad dodává, že přestože se výše uvedené rozsudky vztahují k zákonu č. 137/2006 Sb., lze je aplikovat rovněž

i ve vztahu k nyní účinnému zákonu, neboť princip zásady zákazu diskriminace zůstal i v nynější právní úpravě zachován, tedy nezměněn.

167. Z výše uvedeného vyplývá, že 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. Nastavení takových kvalifikačních kritérií, která nemají vazbu na předmět veřejné zakázky nebo která jsou ve vztahu k tomuto předmětu zjevně nepřiměřená (byť k němu určitý vztah mají), tedy která ve výsledku pouze znemožní některým dodavatelům se o veřejnou zakázku ucházet, lze považovat za formu nepřípustné diskriminace v zadávacím řízení.

K odůvodnění zadavatele technickými specifiky dodávek výtahů na dopravní stavbu a k Úřadem realizovanému průzkumu trhu

Zjištěné skutečnosti

168. Dle „Vysvětlení zadávací dokumentace č. 39a – veřejné“ ze dne 9. 9. 2022 (dále jen „Vysvětlení č. 39“) zadavatel obdržel dotaz k namítané technické kvalifikaci, ve kterém je uvedeno, že dotčená technická kvalifikace je nastavena neadekvátně limitujícím způsobem a omezuje hospodářskou soutěž, když technologie výtahu je pouze jedna a je totožná pro všechny typy staveb, bez ohledu na to, zda se jedná o pozemní stavbu, dopravní stavbu, či jakoukoliv jinou stavbu, resp. je principiálně jedno, zda je dodávka výtahu realizována na dopravní stavbě nebo na jakékoliv jiné stavbě. Tím, že zadavatel omezil prokázání namítané technické kvalifikace výhradně na „dopravní stavbě“ nepřiměřeně dle tazatele limitoval počet účastníků zadávacího řízení, kteří se o veřejnou zakázku mohou ucházet, aniž by takové omezení fakticky prokazovalo účastníkovu schopnost úspěšně realizovat dodávku, která je předmětem veřejné zakázky. Dále je v dotazu tvrzeno, že dodávek výtahů na dopravní stavbě bylo v České republice za posledních 10 let před zahájením zadávacího řízení pouze několik, oproti tomu na pozemních stavbách to bylo násobně více, přičemž zhotovitelé dodávek výtahů na pozemních stavbách mají zcela stejné zkušenosti a jsou tak úplně stejně kvalifikovaní k provedení této části díla. Tazatel žádá, aby zadavatel v zadávací dokumentaci upravil namítanou technickou kvalifikaci tak, aby z jejího znění odstranil slovní spojení „dopravní stavbě“.
169. K dotazu ve Vysvětlení č. 39 zadavatel uvedl: *„Zadavatel uvádí, že technologie výtahů je velmi různorodá a tomu odpovídají požadavky zadavatele na kvalifikaci. Liší se typem pohonu, dimenzováním pohonu a jednotlivých částí, různým způsobem provedení konstrukčních částí, designem, odolností proti vandalismu, specifikem pro imobilní osoby. Tyto a jiné detaily odlišností dále uvádějí i příslušné normy. Protože je povinností zadavatele tato specifika definovat, jsou tato uvedena v zadávací dokumentaci a v projekčních standardech pro výtahy v metru, které tvoří přílohu zadávací dokumentace. Zadavatel dále uvádí, že na základě těchto specifik transparentně definuje provedení díla a nastavuje rovnost rozsahu díla. Zadavatel také uvádí, že „Dopravní stavba“ je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. Například v případě výtahů se jedná o specifikum ve vlhkosti prostředí, ve kterém jsou výtahy*

instalované nebo v konstrukčním provedení, kde proti výtahům v mnohapatrových budovách je zde méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat hranici 11 m, přičemž musí být aplikováno opatření bezpečné evakuace cestujících. Čímž se takové konstrukční řešení stává specifikem a odlišností proti běžným stavbám. K poslední části dotazu tazatele zadavatel dále uvádí, že tato část úseku metra I.D je odlišná nejen rozsahem a umístěním stavby, ale právě také v počtu dodávaných výtahů. Z uvedeného důvodu zadavatel upravil rozsah technické kvalifikace oproti dříve zadávané veřejné zakázce.“

Právní posouzení

170. Jedním z parametrů minimálně úrovně pro splnění namítané technické kvalifikace, proti kterému navrhovatel brojí, je požadavek na dodávku výtahů na dopravní stavbu.
171. Navrhovatel v návrhu mj. uvádí, že pojem dopravní stavba zadavatel nikde blíže v zadávací dokumentaci nespécifikoval a není ani jednotným způsobem definován žádným právním předpisem. K navrhovatelem v návrhu namítané neurčitosti pojmu dopravní stavba se zadavatel vyjádřil ve vyjádření k návrhu tak, že navrhovatel v návrhu uvádí nové skutečnosti týkající se pojmu dopravní stavba, které nebyly uvedeny v jím podaných námítkách.
172. Úřad z dokumentace o zadávacím řízení seznal, že se navrhovatel v námítkách zabýval definicí pojmu dopravní stavba, když ve vztahu k namítané technické kvalifikaci předně uvedl tři definice pojmu dopravní stavby, a to z veřejně dostupného zdroje Wikipedie, z rozhodnutí č. j. ÚOHS-29792/2020/541/PDz ze dne 23.9.2020⁴ a dále vlastní definici, dle které *„(d)opravní stavbou jsou tak bez pochyby stavby pozemních komunikací (železnic, silnic, dálnic), letištních ploch a metra. Pravděpodobně lze zahrnout do této kategorie staveb také stavby vlakových nádraží, autobusových nádraží a letištních terminálů. Avšak ostatní budovy, ve kterých by se případné dodávky výtahů mohly uskutečnit, jsou jednoznačně pozemními stavbami a ne dopravními. Je tak zřejmé, že dopravní stavby jsou jen velmi malá část z celku všech staveb, na kterých dodávky výtahů probíhají, a že většina dopravních staveb žádné výtahy neobsahuje.“*
173. Zadavatel k polemice navrhovatele týkající se definice pojmu dopravní stavby v rozhodnutí o námítkách sdělil, že *„nikterak nerozporuje stěžovatelovu definici dopravních staveb a je si plně vědom, jaké druhy staveb do dopravních staveb spadají, a to konkrétně stavby pozemních komunikací (železnic, silnic, dálnic), letištních ploch a metra. Současně si je zadavatel vědom, že i jiné druhy staveb – zejména pozemní – výtahy taktéž obsahují. Jak však bude vysvětleno dále v tomto rozhodnutí o námítkách, zadavatel zcela oprávněně omezil okruh staveb pro účely prokázání technické kvalifikace na stavby dopravní. Předmětem veřejné zakázky je dopravní stavba a zadavatel je přesvědčen, že i pro účely technické kvalifikace je s ohledem na specifika dopravních staveb možné požadavky na významné dodávky výtahů zúžit pouze na dodávky výtahů v rámci dopravních staveb. (...) Zadavatel tak musí připomenout první specifikum, a to je vlhkost prostředí, ve kterém jsou výtahy instalované. Specifikem je rovněž konstrukční provedení, kde proti výtahům v mnohapatrových budovách je zde méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat hranici 11 m, přičemž musí být aplikováno opatření bezpečné evakuace cestujících, čímž se takové konstrukční řešení stává specifikem a odlišností proti běžným stavbám (...) Dalším specifikem je pak velmi vysoká frekvence zatížení výtahů.*

⁴ Pozn. Úřadu: Veřejně dostupné na <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/sbirky-rozhodnuti/detail-16932.html>.

Zatímco na pozemních stavbách jako je například bytový dům je přepravní kapacita definována počtem bytů v domě, nebo v případě obchodního domu lze předpokládat převážné využití eskalátorů, u dopravní stavby, která vyžaduje dopravní výšku výtahu alespoň 28 metrů, lze dovodit zvýšený zájem o využití výtahu. Pro přesnost doplňujeme, že toto vytížení uvádí i projekční standard (...) Pro dopravní zdvih výtahů v rozmezí od 20 do 30 m, je požadována dopravní rychlost 2 m/s. Taková dopravní rychlost v bytových domech či obchodech využívána není. (...) Pro vysoký počet jízd tak nelze hledat podobnost konstrukce těžkého provedení komponentů například s výtahem v bytovém domě. Výstavba výtahů samotných pak představuje limit nejen v prostoru, ale také ve financích. (...) je poté zapotřebí dodat i to specifikum, že u dopravních staveb více než u jakéhokoli jiného druhu staveb je běžné, že cestující cestují s příručními zavazadly (kufry), a dále že jsou tyto budovy vystaveny hrubější formě užívání, než je tomu u bytových domů (...), či u sportovních a kulturních zařízení (...). Na uvedené specifikum tak musí být připravena konstrukce dveří kabiny výtahu. (...) Rovněž výše popsané riziko vandalismu a bezohlednosti při využívání výtahu je mnohem vyšší u výtahů při dopravních stavbách. (...) S ohledem na vše shora uvedené proto zadavatel uzavírá, že požadavek na dodávku výtahů v rámci dopravní stavby stanovil zcela oprávněně s přihlédnutím k předmětu veřejné zakázky a poptávanému plnění ve vztahu k charakteru provozu.“

174. V návrhu samotném pak navrhovatel i v návaznosti na zadavatelem v rozhodnutí o námitkách uvedené k pojmu dopravní stavba sdělil, že „zadavatel při vypořádání námitek neuvedl definici pojmu dopravní stavba, kterou sám z pohledu zadávacích podmínek považuje za správnou. (...) Vyplyvá z něj pouze to, že určitou definici »nepopírá«, aniž by současně uvedl, zda je vyčerpávající. (...) nejasnost pojmu »dopravní stavba«, na kterou navrhovatel narážel již v námitkách a kterou zadavatel přesvědčivě demonstroval v rozhodnutí o nich, má přitom zásadní dopad na okruh přípustných referenčních dodávek a tím i na okruh potenciálních dodavatelů.“ (viz bod 11. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Ve vyjádření k návrhu pak zadavatel upozornil, že v námitkách navrhovatel nenamítal údajnou neurčitost pojmu dopravní stavba, když pouze uvedl jeho možné definice. K tomu pak dodal, že si je vědom, že neexistuje jednotná definice pojmu dopravní stavba, a že je tedy zřejmé, že jeho výklad v tomto ohledu nebude moci být příliš restriktivní (bude součástí posouzení kvalifikace, aby v případě jeho pochybností mu dodavatelé doložili, že jimi předložená reference je dopravní stavbou). Dle zadavatele je pojem dopravní stavba široký, ale naprosto srozumitelný. Zadavatel se pak ohradil proti tvrzení navrhovatele, že odůvodnění technickými specifiky dodávek výtahů na dopravní stavbu je nesprávné, a odkázal na zadávací dokumentaci, předně na Přílohu č. 15, v níž jsou technická specifika dodávek výtahů na dopravní stavbu přesně definována (viz bod 29. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
175. K tvrzení zadavatele uvedenému ve vyjádření k návrhu, že navrhovatelem namítaná neurčitost pojmu dopravní stavba je novým tvrzením oproti obsahu námitek, Úřad konstatuje, že na tuto argumentaci navrhovatele nahlíží tak, že touto pouze reagoval na vyjádření zadavatele uvedená v rozhodnutí o námitkách k definicím pojmu dopravní stavba uvedeným navrhovatelem v námitkách, přičemž navrhovatel na základě tvrzení zadavatele uvedených v rozhodnutí o námitkách vyslovil v návrhu svůj názor, že „zadavatel zjevně sám neví, jaký má být přesný obsah pojmu“⁵, na kterém pak postavil a rozvinul svou argumentaci ohledně

⁵ Pozn. Úřadu: Srov. bod 108. návrhu.

neurčitosti pojmu dopravní stavba. Dle Úřadu se tedy jedná o reakci navrhovatele na tvrzení zadavatele uvedená v rozhodnutí o námitkách, protože na tuto část návrhu Úřad nenahlíží jako na novou skutečnost, neboť nemůže být (a ani není) sporu o tom, že polemika ohledně pojmu dopravní stavba byla navrhovatelem vznesena již v námitkách (což zadavatel ani nerozporuje). Úřad současně uvádí, že jak z obsahu námitek, tak z obsahu návrhu plyne, že gros námitky navrhovatele se týká zejména nezákonnosti parametrů minimální úrovně namítané technické kvalifikace a jejich vzájemné kombinace, přičemž nosná argumentace navrhovatele stojí na jiných skutečnostech než na samotném výkladu pojmu dopravní stavba.

176. V návrhu navrhovatel namítá, že odůvodnění namítané technické kvalifikace, které zadavatel uvedl v rozhodnutí o námitkách, se zcela míjí s předmětem veřejné zakázky a to proto, že zadavatelem uvedená technická specifika nejsou obecnými vlastnostmi dopravních staveb. Navrhovatel též poukazuje, že žádné technické specifikum není stanoveno jako požadavek minimální úrovně namítané technické kvalifikace. V konečném důsledku pak jsou dle něj přípustné reference, které nemusí splňovat žádné technické specifikum, kterými zadavatel namítanou technickou kvalifikaci odůvodňuje, a naopak mohou být vyloučeny reference, které splňují větší část či dokonce všechny zadavatelem uváděná technická specifika.
177. Jak již Úřad uvedl shora, jedním z parametrů minimálně úrovně pro splnění namítané technické kvalifikace, proti kterému navrhovatel brojí, je požadavek na dodávku výtahů na dopravní stavbu, který zadavatel odůvodnil ve Vysvětlení č. 39 (podrobně viz body 168. a 169. odůvodnění tohoto rozhodnutí) a též v rozhodnutí o námitkách technickými specifiky, která jsou dle něj typická pro dodávky výtahů na dopravní stavbu, konkrétně vlhkostí prostředí, vzdáleností mezi stanicemi, dopravní rychlostí, frekvencí použití a odolností proti hrubému zacházení. K této argumentaci zadavatele se navrhovatel obšírně vyjádřil v návrhu s tím, že odůvodnění požadavku dodávky výtahů na dopravní stavbu technickými specifiky odmítá, a naopak tvrdí, že tato zadavatelem uvedená technická specifika (i) nejsou výlučná pro dopravní stavby, resp. ne všechny dopravní stavby vykazují tyto vlastnosti prostředí a způsob užívání výtahů, (ii) si nevynucují nijak specifické požadavky na výtahy a (iii) se neprojevují ve stanovené minimální úrovni namítané technické kvalifikace, resp. žádný z nich není nijak v namítané technické kvalifikaci uveden.
178. Otázkou, kterou se tedy bude Úřad dále zabývat je, zda zadavatel měl objektivní důvody pro stanovení požadavku na to, aby referenční dodávky výtahů byly realizovány výlučně na dopravních stavbách, resp., zda je objektivně možné konstatovat, že zkušenosti dodavatelů realizujících dodávky výtahů na dopravní stavbu jsou natolik odlišné od zkušeností dodavatelů dodávajících výtahy pouze na jiné typy staveb, že je to oprávněným důvodem posledně jmenovaných dodavatelů z možnosti ucházet se o veřejnou zakázku.
179. Vzhledem k uvedenému se Úřad rozhodl provést šetření mezi dodavateli za účelem zjištění, zda zadavatelovo odůvodnění požadavku na realizaci referenčních dodávek výtahů na dopravní stavbě technickými specifiky těchto dodávek je důvodné (dále jen „průzkum trhu“). Úřad tedy průzkumem trhu zjišťoval a ověřoval, zda zadavatelem uvedená a deklarovaná technická specifika jsou skutečně objektivně příznačná pouze pro dodávky výtahů na dopravní stavbu na rozdíl od dodávek výtahů na jiný typ stavby, jak vyplývá z tvrzení zadavatele uvedených v rozhodnutí o námitkách a návrhu.

180. Úřad podotýká, že poté, co přerušil správní řízení za účelem provedení průzkumu trhu, obdržel přípis zadavatele, v němž zadavatel žádal, aby mu Úřad poskytl identifikaci osoby, kterou hodlá v rámci průzkumu trhu oslovit, a aby mu též poskytl znění otázek, které v rámci průzkumu trhu hodlá položit, a to ještě před tím, než tyto otázky budou příslušné osobě odeslány. Úřad tomuto požadavku zadavatele nevyhověl, neboť dotazy pro účely šetření musel jako správní orgán, jehož činnost ve správním řízení je ovládána zásadou materiální pravdy, formulovat sám tak, aby jejich prostřednictvím získal odpovědi právě na ty odborné otázky, které jsou nezbytné ke zjištění stavu věci tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti, tj. které jsou pro účely posouzení věci relevantní, a z toho důvodu musel i sám určit okruh dodavatelů, které k provedení průzkumem trhu osloví. Úřad je též toho názoru, že případná „konzultace“ okruhu oslovených dodavatelů a znění pokládaných otázek pouze se zadavatelem, by mohla být negativně vnímána navrhovatelem, resp. by mohlo jít o porušení zásady rovnosti účastníků správního řízení.
181. Úřad provedl průzkum trhu oslovením 23 společností, konkrétně výrobců a dodavatelů výtahů a stavebních firem (viz body 37. a 38. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úřad obdržel relevantní stanoviska celkem od 5 z oslovených společností (konkrétně od společností GEOSAN GROUP a.s.; TK Elevator Eastern, Europe GmbH, odštěpný závod; Schindler CZ, a.s.; KONE, a.s. a OTIS a.s.), 16 z oslovených společností sdělilo, že žádosti o odborné stanovisko nelze vyhovět a 2 z oslovených společností na žádost o odborné stanovisko vůbec nereagovaly.
182. Úřad níže shrnuje, jaké dotazy osloveným společností v rámci průzkumu trhu položil a jak jednotliví dodavatelé odpověděli.
183. Dotaz č. 1: *„Sdělte, zda existuje právní předpis nebo technická či technologická norma, které stanovují specifické technické požadavky, které se musí uplatnit při realizaci dodávky výtahu na dopravní stavbu, a které se neuplatní při dodávce výtahu na jiné typy staveb. Pokud takový právní předpis nebo technická či technologická norma existuje, specifikujte je.“*
- Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 1: *„Neznáme žádný právní předpis, technickou či technologickou normu, která se musí uplatnit při realizaci dodávky výtahu na dopravní stavbě a neuplatní se při dodávce výtahu na jiné typy staveb.“*
- Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 1: *„Dopravní podnik hl. m. Prahy má vytvořený svůj vlastní projekční standard jak pro výtahy, tak pohyblivé schody, kde jsou přesně stanoveny parametry, které musí být pro dodávku těchto zařízení do metra dodrženy. Velice podobné je to pro dodávky zdvihacích zařízení pro České Dráhy, jen požadovaný standart je jiný.“*
- Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 1: *„Úřad ke svému dotazu uvedenému v žádosti dodává, že tento se týká obecných právních předpisů nebo obecných technických či technologických norem stanovujících specifické technické požadavky, které se musí vždy uplatnit při realizaci dodávky výtahu na dopravní stavbu, a které se neuplatní při realizaci dodávky výtahu na jiné typy staveb. Dotaz tedy směřuje na takové předpisy, které se v případě dopravní stavby uplatní vždy, tj. bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 1: „Vždy by u dopravní stavby měly být uplatněny následující předpisy, kromě již zmíněných specifických požadavků konkrétního investora a projektu.

Pro výtahy:

ČSN EN 81-71 - Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů – Zvláštní úpravy výtahů určených pro dopravu osob a výtahů na dopravu nákladů – Část 71: Výtahy odolné vandalům
 Vyhláška č.: 398 /2009- vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (...)

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 1: „Z pohledu právních předpisů a technických norem platí jednotná legislativa pro všechna zařízení bez ohledu na umístění zařízení. Rozdílné je samotné technické provedení v závislosti na technických požadavcích investora, požadované životnosti zařízení a vnějších podmínkách umístění instalovaného zařízení. U dopravních staveb jsou velmi specifické a náročné požadavky ze strany investora. V ČR především technický předpis S10 u instalací pro Správu železnic (SŽ) a také pro Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP).“

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 1: „V první řadě si dovoluujeme upozornit, že definice pojmu dopravní stavby může být vzhledem k požadovaným odpovědím problematická. Všeobecně jsou za dopravní stavby přijímány veškeré stavby sloužící pozemní, letecké a vodní dopravě. Obecné technické požadavky na výtahy a bezpečnostní komponenty pro výtahy, které musí splňovat při uvedení na trh nebo do provozu, jsou závazně stanoveny zejména v:

- zákoně č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, v platném znění (směrnice 2014/33/EU);
- nařízení vlády č. 122/2016 Sb., o posuzování shody výtahů a jejich bezpečnostních komponent, v platném znění (směrnice 2014/33/EU);
- nařízení vlády č. 176/2008 Sb., o technických požadavcích na strojní zařízení, v platném znění (směrnice 2006/42/ES a 2009/127/ES);
- nařízení vlády č. 117/2016 Sb., o posuzování shody výrobků z hlediska elektromagnetické kompatibility při jejich dodávání na trh, v platném znění (směrnice 2014/30/EU).

Výtahy uváděné na trh musí dále splňovat především požadavky normy ČSN EN 81-20, která stanovuje technické požadavky a bezpečnostní předpisy pro konstrukci a instalaci osobních a osobonákladních výtahů a ČSN EN 81-50, která definuje konstrukční zásady, výpočty, přezkoušení a zkoušky výtahových komponent.

Dle našeho názoru lze konstatovat, že výše uvedené předpisy samostatně neřeší požadavky na umístění výtahu podle jednotlivých typů staveb a které se musí případně uplatnit ve specifických případech pouze při realizaci dodávky výtahu na dopravní stavbu (a ne na jiný typ staveb).

Samozřejmě je pravdou, že zadavatel veřejné zakázky (resp. zadavatel jakékoliv stavby), příp. jeho projektant či jiná zadavatelem pověřená osoba musí vždy vzít charakter, typ a způsob užívání stavby v úvahu a tomu přizpůsobit požadavky na technické či jiné parametry výtahu. Požadavky na tyto parametry pak mohou jít nad rámec výše uvedených norem, nesmí jít ovšem proti nim, neboť tyto představují »bezpečnostní standard«, pod nějž se není možné uchýlit. Za takové požadavky lze např. považovat antivandalní provedení (ochrana proti úmyslnému mechanickému poškození) a invalidní výbavu (sklápěcí sedátko, apod.) v místech, kde se

předpokládá větší pohyb osob, požadavek na zvýšenou ochranu výtahových komponent v případě zamýšleného provozu ve vlhkém prostředí, apod.

Pro lepší ilustraci uvádíme příklad, kdy do prostředí, ve kterém se předpokládá přeprava těžkých nákladů, veřejný zadavatel „asi stěží“ poptá v zadávacím řízení malý osobní výtah, i když i tento by bylo možné dodat a nainstalovat v takovém prostředí v souladu s obecně závaznými právními předpisy a technickými normami.“

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 1: *„Kromě Vyhlášky 100/1995 v platném znění (vydavatel Ministerstvo dopravy) nevíme o předpisu nebo technické normě, která specifikuje požadavky na »dopravní stavby«. Vždy především pracujeme s evropskou legislativou převzatou do právního rámce České republiky. Jde o NV 122/2016 (Lifts Directive 014/33/EU). Tento předpis nařizuje základní požadavky na výtahy v obecné rovině. Pozn. Jako příklad specifického předpisu pro »dopravní stavby« v obecném kontextu však můžeme uvést na3př. předpis SŽ S10 vydaný správou železnic ČR, který přesně specifikuje požadavky na výtahy a eskalátory pro dráhy.“*

184. Dotaz č. 2 [Úřad při jeho formulaci vycházel z tvrzení zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách: *„dopravní stavba je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. Zadavatel tak musí připomenout první specifikum, a to je vlhkost prostředí, ve kterém jsou výtahy instalované (...) specifikum vlhkosti prostředí, která panuje právě v metru, tj. vlhkosti působící na konstrukci výtahu, která je naprosto odlišná oproti vlhkosti působící na pozemní stavbu. Vlhkost prostředí je tak jedním - a nikoli jediným (§) – specifikem dopravní stavby.“*]:

a) *„Uvedte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu (na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb), je vlhkost prostředí, ve kterém je výtah instalován, resp. že tato vlhkost je odlišná oproti vlhkosti působící na jiné typy staveb. Svou odpověď zdůvodněte.“*

b) *„V případě kladné odpovědi na předchozí otázku sdělte, jak se vlhkost prostředí reálně odráží v požadavcích či postupech, které musí dodavatel při realizaci dodávky výtahů na dopravní stavbu (na rozdíl od dodávky výtahů na jiné typy staveb) dodržet.“*

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 2:

a) *„Pod pojmem dopravní stavba si lze představit široké množství různých staveb, které jsou i odlišné, co se týče vlhkosti prostředí. Na venkovní výtah působí určitě větší vlhkost prostředí, než např. na výtah umístěný uvnitř budovy. Nelze tak tvrdit, že je specifikem pouze dopravní stavby jiná vlhkost prostředí, než jaká je na jiné stavbě. Vlhkost prostředí vychází z umístění výtahu v rámci stavby a nezáleží, zda se jedná o dopravní stavbu nebo jiný druh stavby.“*

b) *„Neaplikováno.“*

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 2:

a) *„V České Republice není toto v detailu specifikováno, používá se Evropský standart pro mírné klima, na rozdíl od jižní Evropy, nebo Asie, kde je požadováno Tropické klima.“*

b) *„Dle výše uvedené odpovědi, se toto obecně do detailu neřeší.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 2 a): *„Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno*

zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je vlhkost prostředí, ve kterém je výtah instalován. Jinými slovy, zda obecně platí, že vlhkost prostředí u dodávek výtahu na dopravní stavbu je odlišná (specifická) oproti vlhkosti působící na dodávku výtahu pro jiný typ stavby. Úřad k tomu poznamenává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu a bez ohledu na konkrétní území, na němž je dopravní stavba umístěna. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 2 a):
„Obecně lze říci, že specifikem, které je vždy nutno zohledňovat při dodávce zařízení na dopravní stavbu, je mimo jiné také vlhkost prostředí.“

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 2:

- a) *„Ano, vlhkost prostředí je významným faktorem pro konstrukční návrh zařízení. Např. pro investora SŽ je požadováno technické řešení standardu S10 pro 100% relativní vlhkosti obdobné i u investora DPP, kde je v Projekčních standardech vyžadována konstrukce zařízení pro 95% vlhkosti prostředí. Toto je velmi rozdílné oproti instalacím v běžných komerčních budovách (administrativní i bytové).“*
- b) *„Tento požadavek má významný vliv na konstrukci zdvihacího zařízení a použité materiály. Je používána ve větší míře nerezová ocel, žárové zinkování u ocelových dílů. Jsou použity jiné dveře výtahů i elektronika (přivolávací tlačítka, atd.)“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 2 a): *„Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je vlhkost prostředí, ve kterém je výtah instalován. Jinými slovy, zda obecně platí, že vlhkost prostředí u dodávek výtahu na dopravní stavbu je odlišná (specifická) oproti vlhkosti působící na dodávku výtahu pro jiný typ stavby. Úřad k tomu poznamenává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 2 a): *„Z naší odpovědi se domníváme, že je zřejmé, že naše odpověď je vztažena k dopravním stavbám v obecné rovině a dále pak konkrétně k dopravním stavbám na železnici a metru či autobusových uzlech. Z našich zkušeností z realizovaných instalací tam vnímáme především z faktoru místa instalace a jeho podmínek. Tento typ staveb není temperován, jako např. běžné administrativní budovy.“*

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 2:

- a) *„Prostorové umístění dopravních staveb a v nich umístěných výtahů je beze sporu významným specifikem. Máme za to, že u každé stavby, bez ohledu na skutečnost, zda se jedná či nikoli o stavbu dopravní, je vždy nutné zohledňovat konkrétní podmínky prostředí, ve kterém je, resp. bude výtah umístěn. Dále se musí zohlednit charakter stavby, např. zda se jedná např. o stavbu otevřenou (např. parkovací dům), zavřenou, umístěnou v podzemí, v prašném prostoru, vystup z výtahu do venkovního prostředí, apod. Na část otázky, zda vlhkost u dopravních staveb je odlišná oproti vlhkosti působící na jiné typy staveb nejsme schopni kvalifikovaně odpovědět. V obecné rovině však máme za to, že*

případná vlhkost bude závislá na samotném umístění stavby v daném prostředí, bez ohledu na to, zda se jedná o stavbu dopravní či jinou. V případě, že bude výtah umístěn ve výtahové šachtě, kde lze předpokládat zvýšenou vlhkost (např. výtahová šachta umístěna pod úroveň terénu, v otevřené parkovací budově, apod.), je potřeba zejména hlavní komponenty včetně elektroinstalace dodatečně ochránit. Za tyto skutečnosti by měl odpovídat projektant, příp. jiná zadavatelem smluvně zavázaná osoba.“

- b) *„V případě učinění závěru o montáži výtahu ve vlhkém prostředí je nutné splnit požadavky na zvýšené krytí IPx hlavních komponent výtahu (pohon, dveře, ovládače atd.) včetně elektroinstalace. Stupeň krytí (IPX) udává odolnost elektrospotřebiče proti vniknutí cizího tělesa či vniknutí kapalin. Vyjadřuje se v tzv. IP kódu (z anglického ingress protection) definovaném českou technickou normou ČSN EN 60529 Stupeň ochrany krytem.*

Konkrétně požadavek na zvýšené krytí vychází z požadavku na prostředí, ve kterém je samotný výtah umístěn. Tyto požadavky se mohou u různých komponent výtahu lišit s ohledem na přesné umístění ve výtahové šachtě. Stupeň krytí určuje projektant, příp. jiná zadavatelem smluvně zavázaná osoba. Přesná specifikace stupně ochrany je detailně popsána již zmiňovanou normou ČSN EN 60529 (...)

Pakliže zadávací dokumentace projektu jasně specifikuje požadavky na daný stupeň krytí, je potřeba u elektrokomponent včetně elektroinstalace doložit příslušný certifikát od dodavatele/výrobce, že zmiňovaná komponenta požadavek na krytí splňuje. U originálních komponentů, kde není možno toto deklarovat výrobcem, je možno rozšířit krytí např. vložením do certifikovaného IPX boxu.

Jako příklad lze uvést použití standardní skříně rozváděče a ten, jako celek následně umístit do další, již certifikované skříně. Tímto způsobem je možno splnit požadavek na krytí celého rozváděče.“

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 2:

- a) *„Specifikace »vlhkosti« prostředí platí obecně a je obvykle předmětem projednání mezi zadavatelem a dodavatelem. Standardně se výtahy konstruují a dodávají do základního prostředí (AA5) a teplot (+5 až +40 st C). Odlišné prostředí je nutné specifikovat např. Protokolem o prostředí, který zajistí zadavatel.“*

- b) *„viz bod 2.a)“*

185. Dotaz č. 3 [Úřad při jeho formulaci vycházel z tvrzení zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, „dopravní stavba je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. (...) Specifikem je rovněž konstrukční provedení, kde oproti výtahů v mnohapatrových budovách je zde méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat hranici 11 m, přičemž musí být aplikováno opatření bezpečné evakuace cestujících, čímž se takové konstrukční řešení stává specifikem a odlišností proti běžným stavbám (...) enormní vzdálenost mezi stanicemi vyžaduje odlišný přístup pro řešení evakuace cestujících v případě poruchy výtahů.“]:

- a) *„Uveďte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro realizaci dodávky výtahu pro dopravní stavbu (oproti dodávce výtahu pro jiné typy staveb) je konstrukční provedení výtahu, kde oproti výtahům v mnohapatrových budovách je méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m. Svou odpověď zdůvodněte.“*

- b) „V případě kladné odpovědi na předchozí otázku sdělte, jak se konstrukční provedení výtahu na dopravní stavbě, kde je méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m, reálně odráží v požadavcích či postupech, které musí dodavatel realizující dodávku výtahu na dopravní stavbu (na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb) dodržet.“
- c) „V této souvislosti sdělte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro realizaci dodávky výtahu pro dopravní stavbu (oproti dodávkám výtahu pro jiné typy staveb), je konstrukční řešení, v rámci něhož musí být (zejména s ohledem na menší počet stanic a na fakt, že vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m) aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících. Svou odpověď zdůvodněte a pokud taková specifická opatření ve vztahu k dopravní stavbě existují, popište je.“

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 3:

- a) „Stejně jako v předchozí odpovědi si lze pod pojmem dopravní stavba představit široké množství různých staveb, které jsou i odlišné v požadavcích na konstrukční provedení výtahu. Jsou mnohapatrové stavby s řadou stanic, kde vzdálenost stanic nepřesahuje 11 m a zároveň jsou i mnohapatrové stavby s malým počtem stanic, kde vzdálenost stanic přesahuje 11 m. Konstrukční provedení výtahu tak záleží především na výšce budovy, vytiženosti výtahů a požadavku na dopravní obslužnost jednotlivých pater budovy. Určitě se nejedná o specifikum výtahů na dopravní stavbě.“
- b) „Neaplikováno.“
- c) „Není obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro realizaci dodávky výtahu pro dopravní stavbu je konstrukční řešení, v rámci něhož musí být aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících. Opatření k bezpečné evakuaci cestujících musí být aplikována u každého výtahu, ať už je umístěn na dopravní stavbě nebo jakékoli jiné stavbě. Opatření se pak liší podle výšky, druhu, velikosti a umístění výtahu.“

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 3:

- a) „Bezp. předpis pro konstrukci výtahů ČSN EN 81-20 ed. 2 jasně stanoví, že pokud je mezi 2 stanicemi více než 11 metrů, musí být splněna jedna z podmínek:
- Mezilehlé nouzové dveře, nebo
 - Nouzové dveře u sousedních klecí ve specifickém provedení
- Toto platí jak pro dopravní stavby, tak pro jakékoli jiné stavby“
- b) „Viz. předešlá odpověď.“
- c) „Specifická opatření pro možnost mít větší vzdálenost mezi 2 stanicemi než 11m je popsána v odpovědi výše v bodě 3. Detailní provedení tohoto opatření předepisuje také výše uvedená norma ČSN EN 81-20 ed.2 v bodě: 5.4.6.2“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 3 a): „Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je konstrukční řešení, kde oproti výtahům v mnohapatrových budovách je méně stanic

a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m. Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukční řešení výtahů pro dopravní stavbu je odlišné (specifické) oproti konstrukčnímu řešení výtahů pro jiné typy staveb v tom, že u výtahů v dopravních stavbách je oproti výtahům v mnohapatrových stavbách jiného typu méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 3 a):
„Konstrukční řešení tohoto specifika výtahů pro dopravní stavby oproti jiným stavbám není. Vždy musí být dodrženy požadavky norem ČSN EN 81-20/50 - Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů – Výtahy pro dopravu osob a nákladů – Část 20: Výtahy pro dopravu osob a osob a nákladů.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 3 c): *„Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je konstrukční řešení, v rámci něhož musí být (zejména s ohledem na menší počet stanic a na fakt, že vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m) aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících. Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukční řešení výtahů na dopravních stavbách je odlišné (specifické) oproti konstrukčnímu řešení výtahu pro jiné typy staveb v tom, že u výtahů na dopravních stavbách musí být (zejména s ohledem na menší počet stanic a na fakt, že vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m) aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících, zatímco u výtahů v jiném typu staveb nikoliv. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 3 c):
„Konstrukční řešení tohoto specifika výtahů pro dopravní stavby oproti jiným stavbám není. Vždy musí být dodrženy požadavky norem ČSN EN 81-20/50 - Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů – Výtahy pro dopravu osob a nákladů – Část 20: Výtahy pro dopravu osob a osob a nákladů.“

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 3:

- a) *„Toto specifikum vyplývá z normy ČSN EN 81-20. Obecná norma platná pro všechny typy výtahů. V případě, kdy není možné dodržet vzdálenosti stanic do 11 m je nutné řešit dodatečnou analýzu rizik a z toho vyplývající technické řešení.“*
- b) *„Technická opatření mohou být různá podle požadavků investora na nouzové vyproštění osob.“*
- c) *„Ano, výše uvedeno. Např. způsob evakuace do vedlejšího výtahu v případě společné šachty.“*

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 3:

- a) *„Definice pojmu »dopravní stavba« může být problematická (viz naše odpověď k bodu č. 1). S ohledem na značnou rozmanitost dopravních staveb nelze odpověď paušalizovat a vždy je nutné přihlídnout ke specifikám jednotlivých staveb. Konstrukční provedení výtahu v dopravní stavbě může, ale nemusí být, diametrálně odlišné od jiných typů staveb. V praxi skutečně mohou nastat případy, kdy vzdálenost mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří v jednotlivých stavbách (nejen dopravních) může*

přesahovat i 11 metrů (např. v Praze Žižkovský televizní vysílač, Petřínská rozhledna, apod.).“

- b) *„Vzdálenost větší než 11 metrů mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří musí být co do konstrukce výtahu zpracováno pro všechny typy staveb. Tuto problematiku řeší zmiňovaná norma ČSN EN 81-20. Způsoby řešení jsou touto normou detailně popsány v čl. 5.2.3, jehož příslušnou část uvádíme:*

5.2.3 Vstupní a nouzové dveře. Nouzové poklopy. Revizní dveře.

5.2.3.1 V případě, že je vzdálenost po sobě jdoucích prahů šachetních dveří větší než 11 m, musí se splnit jedna z následujících podmínek:

a) umístí se mezi ně nouzové dveře nebo

b) sousední kabiny výtahů se vybaví nouzovými dveřmi na prostupování podle 5.4.6.2.

5.2.3.2 Vstupní a nouzové dveře, vstupní poklopy a revizní dveře musí mít následující rozměry: a) vstupní dveře do strojovny a do šachty musí mít minimální výšku 2,0 m a minimální šířku 0,60 m. Standardním řešením je tedy vložení dodatečných nouzových dveří mezi jednotlivá nástupiště pro případnou bezpečnou evakuaci osob z kabiny“

- b) *„Vzdálenost větší než 11 metrů mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří musí být co do konstrukce výtahu zpracováno pro všechny typy staveb. Tuto problematiku řeší zmiňovaná norma EN81-20. Způsoby řešení jsou touto normou detailně popsány.*

U výtahových šachet, které jsou např. umístěny pod úrovní terénu a vzdálenost mezi prahy dveří je větší, než 11 m a kde není možno doplnit dodatečné nouzové dveře, musí být projektem popsáno alternativní řešení evakuace osob uvíznutých v kabině výtahu.“

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 3:

- a) *„V případě mezipatrové vzdálenosti přesahující 11 m spočívá řešení ve vypracování Analýzy Rizik, tj. ve vyhodnocení rizik a stanovení vhodných nápravných opatření.“*
- b) *„Ano, navrhované řešení doporučujeme řešit ve spolupráci s oznámeným subjektem pro výtahy resp. s koordinační komisí oznámených subjektů.“*
- c) *„Ano, jedno z témat zmíněné Analýzy Rizik se musí věnovat bezpečnému vyproštění cestujících a servisních pracovníků.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi KONE, a.s. na dotaz č. 3 a): *„Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je konstrukční řešení, kde oproti výtahům v mnohapatrových budovách je méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m. Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukční řešení výtahů pro dopravní stavbu je odlišné (specifické) oproti konstrukčnímu řešení výtahů pro jiné typy staveb v tom, že u výtahů v dopravních stavbách je oproti výtahům v mnohapatrových stavbách jiného typu méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m. Úřad k tomu poznamenává, že dotaz je záměrně vztážen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 3 a): *„Obecnou snahou je, aby návrh výtahového řešení (včetně např. vzdálenosti mezi stanicemi přesahující 11m) byl vždy standardně vyřešen*

v souladu požadavky normy ČSN EN 81-20:2020 ed.2 (harmonizovaná norma k NV 122/2016 Sb.). K problematice mezipatrové vzdálenosti přesahující 11m se v této normě uvádí:

5.2.3.1 Když je vzdálenost mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří větší než 11 m, musí být splněna jedna z následujících podmínek, musí být k dispozici:

a) mezilehlé nouzové dveře, nebo

b) nouzové dveře u sousedních klecí v provedení podle v 5.4.6.2.

POZNÁMKA »Po sobě jdoucími« se rozumí dvě sousední podlaží se šachetními dveřmi, bez ohledu uspořádání otvírání. Teprve když není možné splnit požadavek daný čl. 5.2.3.1 ČSN EN 81-20:2020 ed.2, potom je nutné vypracovat Analýzu rizika. V tomto konkrétním případě by na řešení jiného, stejně bezpečného řešení musel spolupracovat HZS s projektantem stavby, dodavatelem výtahů a již v 1. odpovědi zmíněný oznámený subjekt pro výtahy, resp. koordinační komise oznámených osob.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi KONE, a.s. na dotaz č. 3 c): „Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je konstrukční řešení, v rámci něhož musí být (zejména s ohledem na menší počet stanic a na fakt, že vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m) aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících. Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukční řešení výtahů na dopravních stavbách je odlišné (specifické) oproti konstrukčnímu řešení výtahu pro jiné typy staveb v tom, že u výtahů na dopravních stavbách musí být (zejména s ohledem na menší počet stanic a na fakt, že vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m) aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících, zatímco u výtahů v jiném typu staveb nikoliv. Úřad k tomu poznamenává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 3 c): „Vzhledem k požadavkům platné legislativy citované v 3. a) nevidíme rozdíl v přístupu při hledání bezpečného návrhu řešení pro běžnou stavbu nebo pro dopravní stavbu, a to ani v otázce nadlimitní vzdálenosti 11m mezi stanicemi. Jinými slovy je nutné vždy hledat maximálně vhodná bezpečná řešení, a to bez ohledu na to o jaký typ stavby se jedná. Prioritní snahou je vždy splnit požadavky směrnice a normy, teprve když to není možné – nastupuje Analýza Rizik a to bez ohledu na typ stavby.“

186. Dotaz č. 4 [Úřad při jeho formulaci vycházel z tvrzení zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, „dopravní stavba je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. (...) Dalším specifikem je pak velmi vysoká frekvence zatížení výtahů (...) Je tak běžné, že počet startů výtahů se mnohdy pohybuje 1000 jízd za jeden den. Pro vysoký počet jízd tak nelze hledat podobnost konstrukce těžkého provedení komponentů například s výtahem v bytovém domě.“]:

a) *„Uvedte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro výtahy umístěné na dopravních stavbách je vysoká frekvence zatížení výtahu (mnohdy 1000 jízd/den), a že výtahy umístěné v jiných typech staveb takové frekvence zatížení nedosahují. Svou odpověď zdůvodněte.“*

b) *„V případě kladné odpovědi na předchozí otázku sdělte, jak se vysoká frekvence zatížení výtahu (mnohdy 1000 jízd/den) na dopravní stavbě reálně odráží v požadavcích, které je*

nutno při realizaci dodávky výtahů na dopravní stavbu (na rozdíl od dodávky výtahů pro jiné typy staveb) dodržet.“

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 4:

- a) *„Stejně jako v předchozí odpovědi si lze pod pojmem dopravní stavba představit široké množství různých staveb, které jsou i odlišné v požadavcích na frekvenci zatížení výtahu. Frekvence zatížení výtahu závisí na počtu výtahů v budově, počtu osob na jednotlivých patrech a počtu pater. V bytových domech určitě bude mít výtah nižší frekvenci zatížení, než např. ve vysokých administrativních budovách nebo nákupních centrech. Frekvence zatížení výtahu tak vychází z požadavku na dopravní obslužnost jednotlivých pater stavby a není podstatné, zda se jedná zrovna o dopravní stavbu nebo úplně jinou stavbu.“*
- b) *„Neaplikováno.“*

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 4:

- a) *„Obecně lze říci, že je to pravda, ale opět toto určuje požadovaný projekční standart. Zde je přesně stanoven minimální počet startů motoru a cyklů pro dveře.“*
- b) *„V případě požadavků na vysokou frekvenci provozu = těžké provedení, kde se používají masivnější díly, samozřejmě z vyšší cenové kategorie.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 4 a): *„Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy stavby, je vysoká frekvence zatížení výtahu. Jinými slovy, zda obecně platí, že vyšší frekvence zatížení je typická pouze u výtahů na dopravních stavbách a u výtahů v jiných typech staveb nikoliv. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu (projekční standard). Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 4 a): *„Obecně platí, že vždy je nutno zohlednit při dodávce zařízení pro dopravní stavbu vysokou frekvenci zatížení. Mělo by se vždy jednat o tzv. těžké provedení, které je zcela odlišné od běžných »komerčních« zařízení dodávaných na trh.“*

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 4:

- a) *„Dopravní stavby obecně mají vyšší frekvenci a také především nepravidelnou zátěž způsobenou provozem, příjezdem a odjezdem dopravních prostředků. Vzhledem k umístění a prostorovým možnostem dopravních staveb bývá prostor pro menší množství výtahů, které pak musí pracovat s vysokou frekvencí. Např. u administrativních budov bývá navrhováno větší množství výtahů, tak aby pokryly případné špičky provozu neb si to investor v rámci budovy může zohlednit již při projekci. U dopravních staveb SŽ a DPP nebývá tento stavební prostor k dispozici.“*
- b) *„Již popsáno výše v textu. Je požadována vysoká spolehlivost a jsou používány odlišné materiály, komponenty a technická řešení.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 4 a): *„Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu*

na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy stavby, je vysoká frekvence zatížení výtahu. Jinými slovy, zda obecně platí, že vyšší frekvence zatížení je typická pouze u výtahů na dopravních stavbách a u výtahu v jiných typech staveb nikoliv. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 4 a): „Z našich zkušeností a referencí toto specifikum obecně pro dopravní stavby takto vnímáme. U dopravních staveb neprobíhá přísun cestujících pasažérů kontinuálně. Ostatní typy staveb nejsou napojeny na dopravní infrastrukturu, která podstatně ovlivňuje způsob využití výtahové technologie. Některé dopravní stavby jsou ovlivněny i dobou, vysokou mírou frekvence provozu, jako např. metro, vlaková nebo autobusová doprava, jak jsme již zmínili. Na dopravních stavbách nejsou instalované početné skupiny výtahů, ve většině případech se jedná o simplex, nebo duplex a tedy jejich odolnost musí být těmto podmínkám přizpůsobena tak, aby nedošlo k ohrožení kritické infrastruktury měst a obcí. Z jakosti a spolehlivosti strojů tak vyplývá vyšší nárok na spolehlivost zařízení. Každý výrobce si tedy následně vlastní politikou nastavuje svůj přístup k realizacím dodávek výtahů. Tato politika může být promítnuta do produktových řad – potřebami zákazníků a znalostí jednotlivých segmentů.“

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 4:

- a) „Pro výtahy umístěné v dopravních stavbách je typická vysoká frekvence zatížení. Z našeho pohledu se ovšem nedá konstatovat, že by dopravní stavby byly jedinými stavbami s vysokou frekvencí zatížení. Obdobný závěr lze učinit i u jiných typů budov – např. administrativní budovy, nákupní centra, nemocnice, letiště, apod.- v těchto typech budov může být frekvence zatížení výtahu dokonce i výrazně vyšší než v případě výtahu ve stanici metra, kde je většina přepravy osob do prostoru stanice řešena eskalátory.“*
- b) „Za vysokou frekvenci zatížení výtahu lze skutečně považovat denní počet jízd v rozpětí mezi 700 až 1000. Teoreticky je možné se bavit až o 180 - 250 startech za hodinu. Předpoklad vysokého zatížení výtahu by se poté měl projevit v požadovaných vlastnostech výtahu. Toto je záležitostí projektanta, příp. jiných zadavatelem pověřených osob.“*

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 4:

- a) „Obecně lze předpokládat vysoké vytížení i u jiných typů staveb (shopping centra, vytížené administrativní budovy atd..). Proto musí být otázka vytíženosti výtahů předmětem zadávací specifikace, který zajistí zadavatel – v podobné logice jako je popsáno v bodě 2.a.“*
- b) „V návaznosti na zadání, lze uvažovat o výběru vhodného řešení pro požadované vytížení.“*

187. Dotaz č. 5 [Úřad při jeho formulaci vycházel z tvrzení zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, „dopravní stavba je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. (...) Pro dopravní zdvih výtahů v rozmezí od 20 do 30 m, je požadována dopravní rychlost 2 m/s. Taková dopravní rychlost v bytových domech či obchodech využívána není.“]: „Uvedte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro výtahy s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 do 30 m umístěné na dopravních stavbách je dopravní rychlost 2 m/s, a že

u výtahů s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 do 30 m umístěných v jiných typech staveb taková dopravní rychlost využívána není. Svou odpověď zdůvodněte.“

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 5: „Opět není jasné, jaké konkrétní stavby patří do dopravních staveb. Obecně platí, že čím větší dopravní zdvih výtah má, tím vyšší dopravní rychlost dosahuje. Nejvyšší rychlosti tak výtahy dosahují na mnohapatrových budovách a nejnižší v „přízemních“ budovách. Realizovali jsme řadu zakázek, kde byl výtah o dopravní výšce od 20 do 30 m a dopravní rychlosti výtahů byly různé.““

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 5: „Rychlost výtahu je vždy specifikována individuálně. Nelze říci, že rychlé výtahy jsou požadovány pouze u staveb dopravních, protože např. kancelářské objekty mohou mít požadavek na vyšší rychlost než 2 m/s i s menším počtem pater a nižším zdvihem. Obecně lze říci, že čas strávený v kabině výtahu by neměl být delší než 55 vteřin.“

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 5: „Přepavní rychlost u dopravních staveb je definována vnitřním technickým předpisem investora. A jeví se naprosto adekvátní a přiměřená.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 5: „Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifikem typickým pro výtah s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 do 30 m umístěným na dopravní stavbě je dopravní rychlost 2 m/s na rozdíl od shodné dodávky výtahu na jiném typu stavby, u nichž taková dopravní rychlost využívána není. Jinými slovy, zda obecně platí, že dopravní rychlost 2 m/s je typická pouze u výtahů s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 do 30 m na dopravních stavbách a u výtahů s tímž zdvihem v jiných typech staveb nikoliv. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 5: „Rychlost výtahu definuje projekt každé stavby. Vychází z potřeby a znalosti odbavení množství pasažérů, kritičnosti infrastrukturního uzle. V žádném případě toto kritérium nedefinuje výrobce či dodavatel výtahové technologie. Náš pohled, vyjádření, je čistě ze zkušenosti s realizacemi dodávek. U administrativních budov je takováto rychlost využívána u vyšších zdvihů, u bytových staveb velmi ojediněle. U staveb dopravních z našeho pohledu odpovídá potřebě a znalosti přepravních analýz.“

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 5: „Máme za to, že standardní rychlost výtahu (obecně) je 1 m/s. Při předpokladu vyššího zatížení se pro zdvih do 30 m zpravidla udává rychlost výtahu 1,60 m/s. Tato rychlost je dostatečná s ohledem na přepravní kapacitu samotného výtahu. Vyšší rychlost samozřejmě může být určena zadavatelem, z obecně závazných právních předpisů ani technických norem však přímo nevyplývá. Nejrychlejší výtahy v rámci nejvyšších výškových budov v České republice dosahují rychlosti mezi 4 m/s až 6 m/s; u těchto případů se však již nejedná o standard.

Bez ohledu na výše uvedené máme dále za to, že rychlost nemusí být hlavním hlediskem, který má dopad do přepravní kapacity. Tím je počet výtahů ve skupině, velikost a typ dveří, typ řízení, velikost kabiny (nosnost). Jmenovitá rychlost je druhořadý parametr.

V dotazu ÚOHS uváděná rychlost pravděpodobně vychází z tzv. přepravní analýzy, kterou navrhuje pro projektanty staveb oslovené výtahové společnosti (pokud na to mají příslušný software). V případě, že odhad počtu osob, které se mají přepravit, není dodán, nelze takovou analýzu připravit a tento odhad musí dodat sám projektant.

Přepravní analýza tak vypočítává, jak velké množství lidí přepraví výtah v určitém čase a jak dlouhá čekací doba je na nástupišti. Jak jsme již uvedli výše, rychlost výtahu není jediným parametrem, kterým lze dosáhnout efektivnější přepravní analýzy. Ta může být efektivněji ovlivněna typem automatických dveří, rychlostí dveřního pohonu (myšleno tak, že centrální dveře se otevírají mnohem rychleji, než jednostranné teleskopické dveře). Přepravní analýza tak může dopadnout lépe pro výtah s rychlostí 1,6 m/s centrálními dveřmi, než u výtahu s rychlostí 2 m/s a dveřmi teleskopickými. Software výtahových společností pak pracuje s doporučenými hodnotami oslovené výtahářské společnosti, tak se do ní dávají např. i doporučené hodnoty CIBSE – níže. (...)

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 5: „Při stanovení rychlosti nevidíme rozdíl mezi dopravní stavbou a jinou stavbou. Při návrzích vycházíme z výpočtů přepravních kapacit (vstupní data o počtu přepravovaných osob poskytuje zadavatel). Návrh a zdůvodnění rychlost vychází ze zmíněného výpočtu přepravní kapacity.“

188. Dotaz č. 6 [Úřad při jeho formulaci vycházel z tvrzení zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, „dopravní stavba je specifická nejen v prostředí, ale také v konstrukci samotné. (...) u dopravních staveb více než u jakéhokoli jiného druhu staveb je běžné, že cestující cestují s příručními zavazadly (kufry), a dále že jsou tyto budovy vystaveny hrubější formě užívání, než je tomu u bytových domů (...), u sportovních a kulturních zařízení (...) Na uvedené specifikum tak musí být připravena konstrukce dveří kabiny výtahu. (...) popsané riziko vandalizmu a bezohlednosti při využívání výtahu je mnohem vyšší u výtahů při dopravních stavbách. (...) Se shora uvedenou odolností materiálu výtahu proti vandalizmu se pak pojí i odolnost materiálu proti mechanickému poškození zavazadly cestujících. Dveře i kabina (obložení) výtahu tak musí být co nejvíce odolná proti nárazům zavazadel, (...).“]:

a) *„Uvedte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro výtahy umístěné na dopravních stavbách (na rozdíl od výtahů umístěných v jiných typech staveb) je specifická konstrukce dveří výtahu, jejíž potřeba plyne z toho, že výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny hrubější formě užívání výtahu cestujícími (např. zatarasení dveří násilím, roztahování dveří na poslední chvíli, vandalizmus, bezohlednost při užívání výtahu apod.). Svou odpověď zdůvodněte.“*

b) *„Uvedte, zda lze považovat za obecně pravdivé tvrzení, že specifikem typickým pro výtahy umístěné na dopravních stavbách je vyšší odolnost materiálu (tj. dveří, kabiny a jejího obložení, ovládacích prvků) proti mechanickému poškození než u výtahů umístěných v jiných typech staveb. Svou odpověď zdůvodněte.“*

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 6:

a) *„Stejně jako v předchozí odpovědi si lze pod pojmem dopravní stavba představit široké množství různých staveb, které jsou i odlišné v požadavcích na odolnost proti hrubější formě užívání výtahu. Výtahy odolnější proti vandalizmu musí být v místech s předpokladem hrubého zacházení – nákupní centra, stanice metra, parkovací domy a výtahy méně odolné proti vandalizmu např. v bytových domech.“*

b) *„Vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození je dána konkrétním umístěním výtahu a nejedná se o specifikum dopravních staveb.“*

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 6:

- a) *Viz. Odpověď výše v bodě 4. Obecně lze říci, že pro dopravní stavby je požadován technologický standard dle ČSN EN 81-71 – výtahy odolné vandalům.*
- b) *„Viz. Odpověď výše v bodě 4. Obecně lze říci, že pro dopravní stavby je požadován technologický standard dle ČSN EN 81-71 – výtahy odolné vandalům.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 6 a): *„Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifíkem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je specifická konstrukce dveří výtahu, jejíž potřeba plyne z toho, že výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny hrubější formě užívání výtahu cestujícími (např. zatarasení dveří násilím, roztahování dveří na poslední chvíli, vandalismus, bezohlednost při užívání výtahu apod.). Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukce dveří výtahu u dodávek výtahu pro dopravní stavbu je odlišná (specifická) oproti konstrukci dveří výtahu u dodávky výtahu pro jiný typ stavby. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným. Ve Vaší odpovědi odkazujete na ČSN EN 81-71 a uvádíte, že pro dopravní stavby je požadován technologický standard dle této normy – výtahy odolné vandalům. S ohledem na nejednoznačnost Vaší odpovědi prosím sdělte, zda „výtahy odolné vandalům“ (tedy splňující Vámi uvedený technologický standard), jsou instalovány výhradně na dopravních stavbách, nebo jsou (resp. mohou být) instalovány i na jiných typech staveb.“*

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 6 a): *„Obecně platí, že vždy je nutno zohlednit při dodávce zařízení pro dopravní stavbu vysokou frekvenci zatížení výtahových dveří. Jedná se tedy vždy o specifickou konstrukci, která není běžně dodávána mimo dopravní stavby.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod na dotaz č. 6 b): *„Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifíkem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu na dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je vyšší odolnost materiálu (tj. dveří, kabiny a jejího obložení, ovládacích prvků) proti mechanickému poškození. Jinými slovy, zda obecně platí, že pro výtahy na dopravních stavbách je oproti výtahům na jiném typu staveb typická (specifická) vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 6 b): *„Obecně platí, že pro dopravní stavby jsou dodávány ty nejodolnější komponenty a materiály, které je možné nabídnout. Jedná se tedy vždy o specifickou konstrukci (dveří, kabiny), která není běžně dodávána mimo dopravní stavby.“*

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 6:

- a) *„Ano. Např. výtahy dodávané naší společností pro SŽ zde využíváme jiného výrobce/dodavatele šachetních dveří a antivandal/heavy duty provedení. A ano*

vandalismus a hrubé užívání výtahů na dopravních stavbách je bohužel velmi častý a běžný jev.“

b) *„Ano, již zmíněno výše v textu (šachetní dveře, tlačítka, tuhost konstrukce, materiály kabiny)“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 6 a): „Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je specifická konstrukce dveří výtahu, jejíž potřeba plyne z toho, že výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny hrubější formě užívání výtahu cestujícími (např. zatarasení dveří násilím, roztahování dveří na poslední chvíli, vandalismus, bezohlednost při užívání výtahu apod.). Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukce dveří výtahu u dodávek výtahu pro dopravní stavbu je odlišná (specifická) oproti konstrukci dveří výtahu u dodávky výtahu pro jiný typ stavby. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 6 a): „Ano, tak jak bylo v původním vyjádření uvedeno. V obecné rovině pro dopravní stavby toto platí. Uvedený příklad pak blíže přibližuje podstatu specifikace.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 6 b): „Z Vašeho vyjádření není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu na dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je vyšší odolnost materiálu (tj. dveří, kabiny a jejího obložení, ovládacích prvků) proti mechanickému poškození. Jinými slovy, zda obecně platí, že vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození je typická (specifická) pro dodávky výtahu na dopravní stavbu oproti dodávkám výtahu na jiný typ stavby. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 6 b): „I zde ano. Jak již bylo opět z naší strany uvedeno. Toto specifikum je platné obecně pro dopravní stavby. Výtahy zde nejsou pod přímým dozorem a jsou vždy vystaveny velké zátěži. Jsou tak velmi často devastovány neúmyslně i dokonce úmyslně pasažéry.“

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 6:

a) *„Máme za to, že technické požadavky na konstrukce dveří se od jednotlivých typů staveb neliší. Provedení antivandal apod. je samozřejmě možné, nevyplývá však z obecně závazných právních předpisů ani technických norem.*

Nelze jednoznačně potvrdit, že všechny výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny nešetrnému až devastujícímu zacházení. Podobné tvrzení by mohlo být uvedeno např. u nákladních výtahů, kde může dojít při nakládce / vykládce ke kolizi materiálu či přepravního zařízení s výtahovými dveřmi.

Ovšem platí to, že i v tomto případě může zákazník tuto skutečnost předpokládat a riziku poničení dveří eliminovat. V takovém případě lze použít dveře s antivandalní úpravou tzn.

robustní železný práh dveří, zesílené kotvení dveří do konstrukce stavby, odolnější materiál křídel dveří atd.“

- b) *„Problematicke vandalismu se věnuje norma ČSN EN 81-71+AC: Výtahy odolné vandalům. V obecné rovině lze z naší zkušenosti skutečně potvrdit, že v dopravních stavbách a jiných široké veřejnosti přístupných místech se skutečně dodávají výtahy s vyšší odolností materiálu, neboť je zde předpoklad vyššího počtu jízd výtahu stejně jako vyšší riziko jeho poškození vnějšími okolnostmi / úmyslným jednáním.*

Výtahy uvedené dle normy EN81-20 mají ve svém základu minimální stupeň ochrany značený jako kategorie 0. Při projektování výtahu je na zvážení zákazníka (provozovatele výtahu), zde předpokládá vznik rizika nutnosti dodatečné ochrany proti poškození zařízení nebo ohrožení uživatelů výtahu.

Přímo problematice ohledně vandalismu se věnuje norma EN 81-71: Výtahy odolné vandalům. Tato norma poskytuje návod projektantovi budovy, zákazníkovi atd. a uvádí požadavky na provedení hlavních komponent výtahu (dveře, kabina, ovládače atd.), tak aby se předešlo riziku vandalismu.“

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 6:

- a) *„Provedení proti hrubému zacházení řeší norma EN81-71, která stanovuje požadavky na antivandal provedení. Úroveň (kategorii) antivandal provedení je předmětem projednání mezi zadavatelem a dodavatelem. Obecně kategorii (existují 2 kategorie antivandal provedení) stanovuje zadavatel.“*

- b) *„viz bod 6.a)“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi KONE, a.s. na dotaz č. 6 a): *„Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je specifická konstrukce dveří výtahu, jejíž potřeba plyne z toho, že výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny hrubější formě užívání výtahu cestujícími (např. zatarasení dveří násilím, roztahování dveří na poslední chvíli, vandalismus, bezohlednost při užívání výtahu apod.). Jinými slovy, zda obecně platí, že konstrukce dveří výtahů na dopravních stavbách je odlišná (specifická) oproti konstrukci dveří výtahů v jiném typu stavby. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztažen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“*

Doplňující odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 6 a): *„V principu nevidíme žádný rozdíl v přístupu mezi běžnou stavbou a dopravní stavbou. Není nám známý žádný automatický mechanismus zajišťující speciální provedení návrhu řešení výtahů v dopravních stavbách. Dodavatel výtahu může mít o specifických požadavcích ze své praxe a dosavadní zkušenosti určité povědomí a může je předpokládat, ale konkrétní návrh a provedení je vždy na individuálním projednání mezi zadavatelem a dodavatelem ke každému projektu zvlášť.*

Zde je třeba vždy vycházet z požadavků normy ČSN EN81-20:2020 ed.2 čl. 0.4.2, které je třeba projednat a dosáhnout dohody, zohledňující:

a) předpokládané používání výtahu

b) typ a hmotnost manipulačních zařízení určených k používání při nakládání a vykládání klece u výtahů pro dopravu osob a nákladů

- c) podmínky prostředí jako je teplota, vlhkost, vystavení slunci nebo větru, sněhu, korozivní atmosféře*
- d) stavební problémy (například stavební předpisy)*
- e) jiné vlivy místa instalace*
- f) vyzařování tepla z komponent/zařízení výtahu, které by mohlo vyžadovat větrání šachty a/nebo prostor pro strojní zařízení/umístění zařízení*
- g) informace týkající se vlivu hluku a vibrací způsobovaných zařízením.“*

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi KONE, a.s. na dotaz č. 6 b): „Z Vašeho stanoviska není zřejmé, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu na dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu pro jiné typy staveb, je vyšší odolnost materiálu (tj. dveří, kabiny a jejího obložení, ovládacích prvků) proti mechanickému poškození. Jinými slovy, zda obecně platí, že pro výtahy na dopravních stavbách je oproti výtahům na jiném typu staveb typická (specifická) vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození. Úřad k tomu dodává, že dotaz je záměrně vztážen ke všem dopravním stavbám obecně, tedy bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 6 b): „Na základě výsledku projednání výše uvedeného a na základě doplňujících informací o dodatečných požadavcích ze strany zadavatele, navrhne dodavatel výtahu vhodné řešení, které může v případě dopravních staveb vycházet z požadavků dříve citované normy ČSN EN81 71 pro provedení výtahů pro hrubější formu používání výtahů (tzv. antivandal).“

189. Dotaz č. 7: „Uveďte, zda jsou Vám kromě skutečností popsaných v jednotlivých výše uvedených dotazech známa i nějaká další specifika (zejména technické či technologické požadavky či postupy), která se uplatní u dodávek výtahů pro dopravní stavby a neuplatní se u dodávek výtahů pro jiné typy staveb. Pokud Vám taková specifika známa jsou, popište je.“

Odpověď GEOSAN GROUP a.s. k dotazu č. 7: „Nejsou nám známa žádná specifika výtahů na dopravních stavbách. Zvláště s ohledem na nejednoznačné určení staveb náležejících do skupiny dopravních staveb.“

Odpověď TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k dotazu č. 7: „Obecně jako dodavatel, který působí na celosvětovém trhu zdvihací a dopravní techniky můžeme konstatovat, že u nás v ČR jsou požadavky na technologické provedení výtahů a pohyblivých schodů pro dopravní stavby (objekty na dráze + metro Praha) na vyšší úrovni, než v sousedních zemích a je zde kladen maximální důraz na kvalitu a výdrž těchto zařízení do budoucna. Lze také říci, že podobné technické specifikace se nikde v jiném typu staveb nevyužívají. V komerčním sektoru je největší důraz investorů kladen především na cenu a možná občas design.“

Odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 7: „U investora DPP je mnoho specifik již popsáno a zmíněno v textu naší odpovědi. Velmi specifickým požadavkem je například přestup mezi kabinami pro evakuaci osob.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi Schindler CZ, a.s. na dotaz č. 7: „Úřad ke svému dotazu uvedenému v žádosti dodává, že tento se týká případných dalších specifik, která se obecně uplatní u dodávek výtahu pro dopravní stavby obecně a neuplatní se u dodávek výtahu pro jiné

typy staveb, a to bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď Schindler CZ, a.s. k dotazu č. 7: „Každý zadavatel při poptání výtahové technologie postupuje dle vlastních specifik. Což platí obecně pro všechny zadavatele. Jak jsme již uvedli na začátku, základní soubor parametrů upravuje norma, neb se zde jedná o zařízení, která podléhají bez ohledu na typ stavby poměrně striktní a velmi obsáhlé legislativě. Za tu je z podstaty věci trestně odpovědný provozovatel, a tudíž je v jeho maximálním zájmu chránit zdraví pasažérů a samozřejmě v dikci řádných hospodářů i svůj majetek. Prvním kritériem je, zda se jedná o malého koncového uživatele, generálního dodavatele či přímo investora. Druhým kritériem je i samotná znalost zadavatele poptávkové technologie. U dopravních staveb je provedení výtahů definováno vždy podrobnou specifikací a zátěží, jednotlivých částí a specifika jsou velmi podrobná. U malých soukromých staveb je toto obecně definováno mírněji, a to většinou designem a rozměrem stavby jako takové. Zde naše zkušenost samozřejmě vychází i z toho, že v takovýchto stavbách se v případě výpadku či poničení technologie nejedná o kritický či dokonce hrožení většího počtu osob.“

Odpověď OTIS a.s. k dotazu č. 7: „Za poměrně častá specifika u dopravních staveb je možné považovat

- požadavek zadavatele / investora dopravních staveb na vyšší rozsah a míru pojištění dodavatelů, než je obvyklé u jiných staveb;*
- požadavek zadavatele / investora dopravních staveb na garance nástupu na opravu poruchy výtahového zařízení s ohledem na vytíženost staveb;*
- často nereálné požadavky na rozměry a design dodávaných výtahů, které jsou schopny vyloučit některé z uchazečů; často nereálné požadavky zadavatele / investora na splnění podmínek profesní způsobilosti, tj. někteří z dodavatelů nejsou schopni předložit požadované reference obdobných zakázek, ač jsou dlouhodobými podnikateli v oboru.*

Závěrem naší odpovědi sdělujeme, že požadavky zadavatele na provedení výtahů (i eskalátorů) jsou detailně specifikovány v interním dokumentu Dopravního podniku hlavního města Prahy – v tzv. Projekčním standardu pro výtahy a Projekčním standardu pro eskalátory. Naše společnost nemá k dispozici aktuální verzi tohoto standardu přístup a nemůže proto objektivně posoudit, zda Projekční standard jde výrazně nad rámec požadavků definovaných normami uvedených v naší odpovědi. Z naší zkušenosti z minulých let, kdy jsme ucházeli o pozici subdodavatele pro generálního dodavatele výstavby konkrétních stanic metra, můžeme konstatovat, že Projekční standard byl velmi specifický a detailní (např. přesná specifikace typu a barvy podlahy, způsob a provedení osvětlení kabiny, přesné rozměry ochranných lišt) a tento jsme nebyli schopni v mnoha aspektech splnit naším standardním produktem, který naše společnost používá pro obdobné stavby v zahraničí. Pouze pro doplnění uvádíme, že společnost OTIS a.s. je celosvětově největším výrobcem a poskytovatelem servisu výtahů a eskalátorů, přičemž celosvětově servisujeme více než 2 miliony jednotek.“

Odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 7: „Další specifika nelze vyloučit a primárně by o nich měl informovat zadavatel. Jako příklad opět lze uvést zmíněný předpis SŽ S10.“

Doplňující dotaz Úřadu k odpovědi KONE, a.s. na dotaz č. 7: „Úřad ke svému dotazu uvedenému v žádosti dodává, že tento se týká případných dalších specifik, která se obecně uplatní u dodávek výtahu pro dopravní stavby obecně a neuplatní se u dodávek výtahu pro jiné

typy staveb, a to bez ohledu na konkrétního investora stavby a jím požadované technické řešení výtahu. Upřesněte, prosím, svoji odpověď v souladu s výše uvedeným.“

Doplňující odpověď KONE, a.s. k dotazu č. 7: „Specifikovaný dokument SŽ S10 zcela nepochybně požaduje řešení, které se s velkou pravděpodobností jinde, než na dopravních stavbách v praxi neuplatní. Znovu však připomínáme, že dokument SŽ S10 není dokument vypracovaný jako legislativní dokument platný v ČR, ale jako specifické nadstandardní požadavky ze strany zadavatele.“

190. Po ukončení průzkumu trhu Úřad vyzval usnesením ze dne 21. 3. 2023 účastníky správního řízení k vyjádření se k odborným stanoviskům, která v průzkumu trhu obdržel (blíže viz body 46. až 53. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
191. Zadavatel ve vyjádření k průzkumu trhu mj. uvedl, že *„řada oslovených respondentů není odborníky v oboru výtahů na dopravní stavby a jejich specifik“, a že „odborné zaměření výrobce OTIS je dle informací zadavatele jiné (...) produkce výrobce OTIS se zaměřuje na jiné typy staveb (...) nepohybuje se v segmentu možných dodavatelů (...) respondent OTIS nemá dostatek zkušeností s heavy-duty výtahy“* (viz bod 49. odůvodnění tohoto rozhodnutí). K tomu Úřad uvádí, že v rámci v průzkumu trhu oslovil jednak stavební společnosti a jednak také společnosti pohybující se ve výtahovém průmyslu České republiky (srov. informace z veřejně dostupného zdroje na www.uvp-cr.cz), neboť měl za to, že právě dodavatelé v těchto oborech by měli mít zkušenosti s dodávkami výtahů a měli by tedy být schopni dotazy Úřadu zodpovědět. Pokud jde o námitky týkající se jiného odborného zaměření společnosti OTIS a.s., Úřad konstatuje, že z šetření, která Úřad prováděl v dalším průběhu správního řízení, plyne, že tato společnost realizovala jednu z dodávek výtahů do pražského metra, které zadavatel označuje jako potenciální referenční zakázky splňující namítanou technickou kvalifikaci. To by dle Úřadu svědčilo spíše o tom, že OTIS a.s. relevantní zkušenosti má. Úřad nicméně současně dodává, že i kdyby některá z oslovených společností neměla zkušenosti přímo s dodávkou výtahů na dopravní stavby, může disponovat odbornými znalostmi nabytými při realizaci dodávek výtahů na jiný typ staveb, na základě čehož je schopna se k dotazům Úřadu relevantně vyjádřit, tj. např. sdělit, že zadavatelem uváděná technická specifika se vyskytují i u dodávek výtahů na jiný typ staveb.
192. Úřad v této souvislosti též sděluje, že v rámci průzkumu trhu záměrně neoslovil společnosti, které v šetřeném zadávacím řízení podaly nabídku či působí např. v pozici poddodavatele, jelikož je toho názoru, že by jejich případné stanovisko k věci mohlo být nějak ovlivněno jejich zájmy v šetřeném zadávacím řízení a nebylo by jim tak stejně možno přiznat váhu při volném hodnocení důkazů. S ohledem na uvedené Úřad nepřihlédl ani ke stanovisku, které mu dne 11. 4. 2023 zaslal z vlastní iniciativy (tj. bez předchozího vyžádání Úřadem) jeden z účastníků zadávacího řízení, ve kterém se tento účastník vyjádřil k dílčím otázkám řešeným v průzkumu trhu (viz bod 55. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
193. Dále se zadavatel pozastavuje nad tím, že Úřad v rámci průzkumu trhu zaslal žádost o doplnění odborného stanoviska společností, které dle něj odpověděly způsobem potvrzujícím jeho procesní obhajobu (tj. společnostem TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod; Schindler CZ, a.s. a KONE, a.s.). Úřad k tomu uvádí, že jediným důvodem, proč uvedené společnosti vyzval k doplnění jejich stanoviska, bylo to, že z jejich původního stanoviska,

na rozdíl od stanovisek ostatních oslovených dodavatelů, nebyla Úřadu zřejmá odpověď na Úřadem položené dotazy a původní stanoviska proto nešla využít ke zjištění stavu věci.

194. Zadavatel ve vyjádření k průzkumu trhu dále namítá, že v žádosti o doplnění stanoviska formuloval dotazy návodným způsobem, který cíleně míří proti procesnímu stanovisku zadavatele. Zadavatel konkrétně zmiňuje doplňující dotaz k odpovědi č. 3 a), v němž se Úřad dodavatelů ptá, zda specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu pro dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu na jiný typ staveb, je konstrukční řešení výtahů plynoucí z menšího množství stanic a větší vzdálenosti mezi stanicemi. Dle zadavatele na takto položený dotaz nelze odpovědět jinak než „ne vždy“, v čemž zadavatel spatřuje navádění dodavatelů k připuštění, že dané specifikum nemusí u dopravních staveb nastat vždy, čímž Úřad dle zadavatele směřuje ke zpochybnění procesní obrany zadavatele „za každou cenu“. K tomu Úřad uvádí, že předmětný dotaz formuloval s použitím slova „vždy“ jednoduše pouze proto, aby zjistil, zda se předmětné specifikum vyskytuje u dopravních staveb vždy, nebo ne, což Úřad považoval za relevantní pro možnost následného posouzení věci a v čem se se zadavatelem pravděpodobně neshoduje. Úřad má za to, že v žádném případě však tímto postupem nemohlo dojít k nedodržení zásad správního řízení či zkrácení procesních práv zadavatele jako účastníka řízení.
195. Zadavatel též uvádí, že formulaci otázek shledává nesprávnou a otázky má za návodné zejména proto, že nerespektují základní charakter institutu referencí, ve kterém se hledá předchozí velmi podobná zkušenost dodavatele, nikoliv však totožná s předmětem veřejné zakázky (viz bod 50. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Dle zadavatele Úřad svou formulací dotazů „podsouval“ osloveným dodavatelům, že např. problém zvýšené vlhkosti se řeší na jedné každé dopravní stavbě, tedy že je potřeba jej zohledňovat vždy, podle zadavatele však měl zkoumat spíše výši pravděpodobnosti, s jakou se daný aspekt u dodávky výtahů na dopravní stavbě vyskytuje. Úřad k tomu sděluje, že jím položené dotazy vycházely z v té době známých tvrzení zadavatele v zadávacím řízení i správním řízení, kterými zdůvodňoval nastavení namítané technické kvalifikace a obhajoval tím její legitimitu ve vazbě na své reálné potřeby. Účelem šetření bylo zjistit, zda specifika dodávek výtahů na dopravní stavbu, kterými zadavatel argumentuje, se u těchto dodávek skutečně vyskytují. Pro řádné posouzení věci bylo přitom dle Úřadu nutné formulovat dotazy tak, jak je formuloval, tedy tak, aby jejich prostřednictvím zjistil i to, zda se konkrétní specifikum u dopravních staveb vyskytuje vždy, zatímco u jiného typu staveb nikoliv. Úřad vycházel z úvahy, že pokud se určité zadavatelem tvrzené specifikum vyskytuje pouze u některých dopravních staveb a současně se může vyskytovat i u jiného typu staveb, může to indikovat nezákonnost předmětného požadavku, neboť pokud existují dopravní stavby, na nichž se dané specifikum nevyskytuje, a současně existují jiné typy staveb, kde se naopak vyskytuje, pak by to znamenalo, že namítaná technická kvalifikace reálně nepovede k naplnění svého účelu, neboť umožní účast v zadávacím řízení i dodavatelům, kteří reálně zkušenost, kterou zadavatel prostřednictvím namítané technické kvalifikace potřebuje ověřit nemají (přestože mají zkušenost s dodávkou výtahů na dopravní stavbu) a současně znemožní účast dodavatelům, kteří potřebnou zkušenost mají, ale nikoliv na dopravní stavbě. Úřad k tomu pro úplnost dodává, že pokud zadavatel v průběhu zadávacího řízení vůči dodavatelům (vysvětlení zadávací dokumentace, rozhodnutí o námitkách) a správního řízení vůči Úřadu a dalším účastníkům řízení (vyjádření k návrhu) dlouhodobě a uceleně prezentuje nějaké konkrétní důvody a potřeby, které jej údajně vedly ke stanovení namítané technické kvalifikace, je z pohledu Úřadu jako orgánu dozoru

nad zadáváním veřejných zakázek zcela adekvátní a přiměřené, že tato argumentace zadavatele je podrobena kritickému náhledu a ověřování pravdivosti, a není automaticky Úřadem přejímána. Takový postup by byl naopak nezákonný a v rozporu se zásadou materiální pravdy. Stejně tak Úřad má za to, že působí velmi nedůvěryhodně takový postup zadavatele, který od původní argumentace, která jej měla údajně vést k nastavení namítané technické kvalifikace ustupuje či ji relativizuje poté, co se seznámí s tím, že jeho názor není zcela odbornou veřejností sdílen.

196. V dalších bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí již Úřad přistoupí k vyhodnocení informací získaných průzkumem trhu k jednotlivým technickým specifikům dodávek výtahů na dopravní stavbu, jimiž zadavatel zdůvodňuje svůj požadavek, aby referenční dodávka výtahu byla uskutečněna na dopravní stavbě.
197. Dle odůvodnění zadavatele je specifikem dodávek výtahů na dopravní stavbu vlhkost prostředí, ve kterém jsou výtahy instalovány, která je odlišná od vlhkosti působící na výtahy v jiném typu staveb. Úřad na tomto místě předně shrnuje skutečnosti zjištěné z průzkumu trhu. GEOSAN GROUP a.s. ve svém stanovisku uvedla, že nelze tvrdit, že vlhkost prostředí je specifikem pouze dodávek výtahů na dopravní stavbu, když vlhkost prostředí vychází z umístění výtahu v rámci stavby a nezáleží, zda se jedná o dopravní stavbu nebo jiný typ stavby. Společnost OTIS a.s. uvedla, že u každé stavby bez ohledu na to, zda se jedná o stavbu dopravní či nikoliv, je nutné vždy zohledňovat konkrétní podmínky prostředí, ve kterém bude výtah umístěn, a charakter samotné stavby. Dále uvedla, že v obecné rovině má za to, že případná vlhkost je závislá na samotném umístění stavby v daném prostředí, bez ohledu na to, zda se jedná o stavbu dopravní či jinou. Dle společnosti KONE, a.s. potřeba specifikace vlhkosti prostředí platí obecně a je třeba ji řešit ve spolupráci se zadavatelem a dodavatelem. Ve stanovisku TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod nebyla odpověď na otázku, zda specifikem dodávek výtahů na dopravní stavbu je vlhkost prostředí, zodpovězena, proto vznesl Úřad otázku opakovaně, přičemž v objasnění TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod bylo uvedeno, že specifikem, které je vždy nutno zohledňovat při dodávce výtahů na dopravní stavbu je mj. vlhkost prostředí. Ze stanoviska Schindler CZ, a.s. vyplynulo, že vlhkost prostředí je významným faktorem pro konstrukční návrh zařízení a použité materiály. Jelikož Úřad neměl postaveno najisto, zda společnost Schindler CZ, a.s. vztahuje svou odpověď k dopravním stavbám, nebo ji myslí obecně, vyzval ji k objasnění odpovědi. V objasnění Schindler CZ, a.s. pak bylo uvedeno, že stanovisko se týkalo dopravních staveb obecně. Společnost Schindler CZ, a.s. dále doplnila, že dopravní stavby nejsou temperovány jako např. běžné administrativní budovy.
198. Dle Úřadu tedy ze 3 stanovisek (GEOSAN GROUP a.s., KONE, a.s. a OTIS a.s.) vyplývá, že vlhkost prostředí je parametrem, který je nutno zohledňovat u výtahu v každé stavbě, bez ohledu na to, zda jde o stavbu dopravní, či jinou, a že závisí zejména na umístění výtahu v rámci stavby (venkovní/vnitřní výtah) a i na konstrukci samotné stavby (otevřená/uzavřená). Z těchto stanovisek tedy dle Úřadu nelze dovodit to, co tvrdil zadavatel, tj. že vlhkost působící na výtah v dopravní stavbě je obecně odlišná od vlhkosti působící na výtah v jiném typu stavby. Z 1 stanoviska (Schindler CZ, a.s.) vyplývá, že vlhkost prostředí je specifikem dodávky výtahů na dopravní stavbu a 1 stanovisko je nejasné, když z něj nelze vyvodit jednoznačný závěr, zda vlhkost prostředí je či není specifikem dodávky výtahů na dopravní stavbu oproti dodávce výtahů na jiný typ stavby (TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod), neboť TK

Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod v doplnění stanoviska pouze uvedla, že *„(o)becně lze říci, že specifikem, které je vždy nutno zohledňovat při dodávce zařízení na dopravní stavbu, je mimo jiné také vlhkost prostředí“*, tedy sice sdělila, že u dodávek výtahů na dopravní stavbu je potřeba vlhkost zohledňovat, ale už se nijak nevyjádřila k tomu, jak je to s vlhkostí v jiném typu staveb.

199. Úřad konstatuje, že průzkum trhu nepotvrdil, že by vlhkost prostředí byla zohledňována pouze u výtahů na dopravních stavbách a na jiných stavbách nikoliv, resp. že by obecně platilo, že vlhkost prostředí na dopravních stavbách je odlišná od vlhkosti na jiném typu staveb.
200. Úřad se tedy neztotožňuje s názorem zadavatele, že obdržená stanoviska v tomto ohledu potvrdila důvodnost požadavku na dodávky výtahů na dopravní stavbu. Úřad též nesouhlasí s tím, že stanovisko a objasnění TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod podporuje argumentaci zadavatele; jak již Úřad popsal výše, společnost pouze uvedla, že *„specifikem, které je vždy nutno zohledňovat při dodávce zařízení na dopravní stavbu, je mimo jiné také vlhkost prostředí“*, avšak nikterak se již nevyjádřila k dodávkám výtahů na jiný typ stavby, tzn. z jejího vyjádření nelze dovozovat, že u jiného typu stavby se toto specifikum zohledňovat nemusí. OTIS a.s. pak ve svém stanovisku vyzdvihla požadavek na zvýšené krytí IPx hlavních komponent výtahu u dodávek výtahů instalovaných do „vlhkého prostředí“, tedy nikoliv pouze u dodávek výtahů na dopravní stavbu, když společnost jasně deklarovala, že *„vlhkost bude závislá na samotném umístění stavby v daném prostředí, bez ohledu na to, zda se jedná o stavbu dopravní či jinou“* (blíže viz bod 184. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
201. Dalším specifikem, kterým zadavatel zdůvodňoval svůj požadavek na realizaci referenčních dodávek výtahů výlučně na dopravní stavbě, je specifické konstrukční provedení výtahu, kde oproti výtahům v mnohapatrových budovách je méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m, současně jsou aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících. Úřad k této otázce zjistil v rámci průzkumu následující.
202. GEOSAN GROUP a. s. ve své odpovědi uvedla, že dopravní stavby mohou být různé, a že existují mnohapatrové stavby s řadou stanic, kde vzdálenost stanic nepřesahuje 11 m a zároveň i budovy s malým počtem stanic, kde vzdálenost stanic 11 m přesahuje. Dle GEOSAN GROUP a. s. konstrukční řešení výtahu závisí zejména na výšce budovy, vytíženosti výtahů a požadavku na dopravní obslužnost jednotlivých pater budovy, a nejedná se o specifikum výtahů na dopravní stavbě. Dle GEOSAN GROUP a. s. současně není pravdou, že specifikem typickým pro dodávku výtahů na dopravní stavbu je konstrukční řešení, v rámci něhož musí být aplikována specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace osob, neboť tato opatření musí být aplikována u každého výtahu, ať je umístěn na dopravní stavbě nebo na jakémkoliv jiné stavbě. OTIS a.s. ve svém stanovisku také poukázala na značnou rozmanitost dopravních staveb a uvedla, že konstrukční provedení výtahu na dopravní stavbě může, ale nemusí být, diametrálně odlišné od jiných typů staveb. Ke konstrukci výtahu, který má vzdálenost větší než 11 m mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří, se společnost OTIS a.s. odkázala na ČSN EN 81-20, která tuto problematiku řeší a stanovuje způsoby řešení. Společnost KONE, a.s. se ve svém stanovisku k otázkám položeným Úřadem v žádosti o odborné stanovisko konkrétně nevyjádřila, proto ji Úřad vyzval k doplnění odpovědí. V objasnění KONE, a.s. pak společnost odkázala na ČSN EN 81-20, s níž musí být návrh výtahového řešení v souladu. Společnost KONE, a.s. dále uvedla, že nevidí rozdíl v přístupu při hledání bezpečného návrhu řešení pro běžnou stavbu nebo dopravní stavbu. Společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný

závod se ve svém stanovisku také odkázala na ČSN EN 81-20. V objasnění TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod pak bylo uvedeno, že není rozdíl v konstrukčním řešení výtahů, které mají vzdálenost větší než 11 m mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří, na dopravních a jiných stavbách. Ve stanovisku Schindler CZ, a.s. je taktéž odkázáno na ČSN EN 81-20, která je obecně platnou normou pro všechny typy výtahů. Jako příklad specifického opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících společnost Schindler CZ, a.s. uvedla způsob evakuace do vedlejšího výtahu v případě společné šachty.

203. Úřad konstatuje, že ve většině stanovisek (vyjma stanoviska GEOSAN GROUP a.s.) společnosti odkázaly na ČSN EN 81-20, která stanovuje podmínky, které musí být splněny, když vzdálenost mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří je větší než 11 m. Současně všechny tyto společnosti uvedly, že není za daných podmínek rozdílu mezi dopravní stavbou a jiným typem stavby, resp. norma je platná pro všechny typy výtahů. Společnost GEOSAN GROUP a.s. výslovně uvedla, že konstrukční řešení popsaná v dotazech Úřadu nejsou specifikem typickým pro dodávky výtahů na dopravní stavbu.
204. Dle Úřadu lze ze stanovisek, příp. jejich objasnění dovodit, že konstrukční řešení výtahu, kdy je méně stanic a vzdálenost nejbližších stanic může přesahovat 11 m, není specifikem dopravních staveb, ale může se vyskytovat i u jiného typu staveb (a současně se nemusí vyskytovat u všech dopravních staveb). Obdobný závěr pak lze konstatovat i vůči aplikaci specifických opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících u těchto dodávek výtahů, kde sice společnost Schindler CZ, a.s. potvrdila, že se jedná o specifikum dodávky výtahů na dopravní stavbu, ale z vyjádření ostatních dodavatelů takový závěr neplyne. S ohledem na zjištěné má Úřad za to, že konstrukční provedení výtahu a specifická opatření k zajištění bezpečné evakuace cestujících u dodávek výtahů na dopravní stavbu nemusí být nutně odlišné od dodávek výtahů na jiný typ stavby, což podporuje skutečnost, že ČSN EN 81-20, na kterou je odkazováno ve většině stanovisek, a která stanovuje podmínky pro případ, kdy vzdálenost mezi prahy po sobě jdoucích šachetních dveří je větší než 11 m, platí pro všechny typy stavby bez rozdílu.
205. Úřad s ohledem na výše uvedené konstatuje, že průzkum trhu nepotvrdil, že zadavatelem uváděná specifická konstrukční řešení výtahu jsou specifikem dopravních staveb.
206. K tvrzení uvedenému ve vyjádření zadavatele k průzkumu trhu, že tvrzení společnosti OTIS a.s., podle něhož i u jiných typů staveb než dopravních může vzdálenost nejbližších stanic výtahu může přesahovat 11 m, je irelevantní, jelikož „*výtah na této stavbě rozhodně není připraven fungovat až 23 hodin denně bez ohledu na roční období*“, Úřad sděluje, že požadavek na to, aby výtah fungoval až 23 hodin denně, není v namítaném kritériu technické kvalifikace obsažen, a zadavatel jej v dosavadním průběhu zadávacího řízení ani nikdy neuváděl v rámci zdůvodnění požadavku na to, aby referenční dodávka výtahu byla uskutečněna na dopravní stavbě, proto je dle Úřadu tato argumentace zadavatele nepřiléhavá, když není zřejmé, proč by ve stanovisku OTIS a.s. měla být zohledněna doba, po níž je dotčený výtah připraven fungovat.
207. Dle odůvodnění zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, resp. vyjádření k návrhu je pro dodávky výtahů na dopravní stavbě rovněž specifická vysoká frekvence zatížení výtahů (mnohdy 1 000 jízd/den). Úřad nejprve zrekapituluje skutečnosti zjištěné průzkumem trhu. Ze stanoviska GEOSAN GROUP a.s. vyplynulo, že frekvence zatížení výtahu závisí na počtu

výtahů v budově, počtu osob na jednotlivých patrech a počtu pater, tj. vychází z požadavků na dopravní obslužnost jednotlivých pater stavby a není podstatné, o jakou stavbu se jedná. Dle společnosti OTIS a.s. je pro výtahy umístěné v dopravních stavbách typická vysoká frekvence zatížení výtahů, avšak nedá se konstatovat, že by výtahy na dopravních stavbách byly jedinými s vysokou frekvencí zatížení, když obdobný závěr lze dle ní učinit ve vztahu k výtahům např. v administrativní budově, nákupním centru či nemocnici, u kterých lze také předpokládat vyšší frekvenci zatížení, možná i vyšší než u výtahů instalovaných ve stanici metra, kde je většina přepravy cestujících primárně zajištěna eskalátory. Ze stanoviska KONE, a.s. vyplynulo, že vysokou frekvenci zatížení výtahů lze předpokládat také u jiných typů staveb, např. nákupní centrum, administrativní budova. Dle stanoviska TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod je frekvence zatížení výtahů dána projekčním standardem, v němž je stanoven min. počet startů motoru a cyklů pro dveře. Jelikož Úřad shledal stanovisko TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod v šetřené věci neprůkazným, vyzval společnost k objasnění jejího stanoviska, v němž doplnila, že obecně platí, že je nutné při dodávce výtahu na dopravní stavbu zohlednit vysokou frekvenci zatížení, a že by se mělo jednat o tzv. těžké provedení, které je zcela odlišné od běžných „komerčních“ výtahů. Společnost Schindler CZ, a.s. uvedla, že obecně mají dopravní stavby vyšší a nepravidelnou frekvenci zatížení výtahu, a srovnala, že např. oproti administrativním budovám je v dopravních stavbách menší množství výtahů. Jelikož ze stanoviska Schindler CZ, a.s. dle Úřadu jednoznačně nevyplynulo, zda specifikem typickým pro dodávky výtahů na dopravní stavbu oproti dodávkám výtahů na jiný typ stavby je vysoká frekvence zatížení výtahů, vyzval Úřad společnost k objasnění jejího stanoviska, v němž pak uvedla, že na základě jejích zkušeností vnímá šetřené technické specifikum jako typické pro dopravní stavby.

208. Dle odůvodnění zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námítkách, resp. vyjádření k návrhu je pro dodávky výtahů na dopravní stavbě specifická vysoká frekvence zatížení výtahů (mnohdy 1 000 jízd/den). Úřad nejprve zrekapituluje skutečnosti zjištěné průzkumem trhu. Ze stanoviska GEOSAN GROUP a.s. vyplynulo, že frekvence zatížení výtahu závisí na počtu výtahů v budově, počtu osob na jednotlivých patrech a počtu pater, tj. vychází z požadavků na dopravní obslužnost jednotlivých pater stavby a není podstatné, o jakou stavbu se jedná. Dle společnosti OTIS a.s. je pro výtahy umístěné v dopravních stavbách typická vysoká frekvence zatížení výtahů, avšak nedá se konstatovat, že by výtahy na dopravních stavbách byly jedinými s vysokou frekvencí zatížení, když obdobný závěr lze dle ní učinit ve vztahu k výtahům např. v administrativní budově, nákupním centru či nemocnici, u kterých lze také předpokládat vyšší frekvenci zatížení, možná i vyšší než u výtahů instalovaných ve stanici metra, kde je většina přepravy cestujících primárně zajištěna eskalátory. Ze stanoviska KONE, a.s. vyplynulo, že vysokou frekvenci zatížení výtahů lze předpokládat také u jiných typů staveb, např. nákupní centrum, administrativní budova. Dle stanoviska TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod je frekvence zatížení výtahů dána projekčním standardem, v němž je stanoven min. počet startů motoru a cyklů pro dveře. Jelikož Úřad shledal stanovisko TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod v šetřené věci neprůkazným, vyzval společnost k objasnění jejího stanoviska, v němž doplnila, že obecně platí, že je nutné při dodávce výtahu na dopravní stavbu zohlednit vysokou frekvenci zatížení, a že by se mělo jednat o tzv. těžké provedení, které je zcela odlišné od běžných „komerčních“ výtahů. Společnost Schindler CZ, a.s. uvedla, že obecně mají dopravní stavby vyšší a nepravidelnou frekvenci zatížení výtahu, a srovnala, že např. oproti administrativním budovám je

v dopravních stavbách menší množství výtahů. Jelikož ze stanoviska Schindler CZ, a.s. dle Úřadu jednoznačně nevyplývalo, zda specifickým typickým pro dodávky výtahů na dopravní stavbu oproti dodávkám výtahů na jiný typ stavby je vysoká frekvence zatížení výtahů, vyzval Úřad společnost k objasnění jejího stanoviska, v němž pak uvedla, že na základě jejích zkušeností vnímá šetřené technické specifikum jako typické pro dopravní stavby.

209. Úřad tedy konstatuje, že průzkum trhu nepotvrdil, že vysoká frekvence zatížení výtahů je specifická pouze pro dodávky výtahů na dopravní stavbu.
210. K tvrzení uvedenému ve vyjádření zadavatele k průzkumu trhu, že stanovisko Schindler CZ, a.s. a stanovisko TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod potvrzují jeho odůvodnění, že typickým technickým specifickým dodávek výtahů na dopravní stavbu je vysoká frekvence zatížení výtahů, Úřad sděluje, že zadavatel opomenul zbylá stanoviska, a to společnosti GEOSAN GROUP a.s., OTIS a.s. a KONE, a.s., která pravdivost a legitimitu odůvodnění prezentovaného zadavatelem naopak nepotvrdila. Navíc Úřad na rozdíl od zadavatele nahlíží na stanovisko a objasnění TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod jako na nejasné, jelikož společnost neprovedla srovnání tohoto technického parametru u dopravních staveb s jiným typem staveb, resp. neuvedla nic k frekvenci zatížení výtahů na jiném typu staveb než dopravních, tj. z jejího stanoviska nelze dovozovat, že by se toto specifikum vyskytovalo pouze u výtahů na dopravních stavbách.
211. Dle odůvodnění zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, resp. vyjádření k návrhu je specifická pro dodávky výtahů s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 m do 30 m na dopravních stavbách též dopravní rychlost 2 m/s. Úřad nejprve shrnuje skutečnosti zjištěné z průzkumu trhu. Společnost GEOSAN GROUP a.s. ve svém stanovisku uvedla, že obecně platí, čím větší dopravní zdvih výtah má, tím vyšší dopravní rychlost dosahuje, a dodala, že realizovala řadu dodávek výtahů s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 m do 30 m, jejichž dopravní rychlosti byly různé. Dle stanoviska KONE, a.s. stran dopravní rychlosti výtahu není rozdílu mezi dopravní a jinou stavbou, neboť tato je dána výpočty přepravní kapacity. Dle společnosti TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod je dopravní rychlost výtahu specifikována individuálně a nelze říci, že vysoká dopravní rychlost je vyžadována pouze u dodávek výtahů na dopravní stavbu. Ve stanovisku Schindler CZ, a.s. je uvedeno, že dopravní rychlost u dodávek výtahů na dopravní stavbu je definována vnitřním technickým předpisem investora, přičemž dopravní rychlost 2 m/s pro výtahy s dopravním zdvihem v rozmezí od 20 m do 30 m se jeví jako adekvátní a přiměřená. Jelikož Úřad shledal stanovisko Schindler CZ, a.s. za neprůkazné, vyzval společnost k jeho objasnění, v němž společnost sdělila, že dopravní rychlost výtahu nedefinuje výrobce ani dodavatel výtahové technologie, ale je definována projektem každé stavby a vychází z potřeby a znalosti odbavení množství pasažérů a kritičnosti infrastrukturního uzle. Dále Schindler CZ, a.s. uvedla, že u administrativních budov je rychlost 2 m/s využívána u vyšších zdvihů, u bytových staveb ojedinele. Ve stanovisku OTIS a.s. je uvedeno, že při předpokladu vyššího zatížení výtahu se pro zdvih výtahu do 30 m zpravidla udává dopravní rychlost 1,6 m/s, avšak vyšší rychlost může být určena zadavatelem např. na základě přepravní analýzy. Dále OTIS a.s. uvedla, že nejrychlejší výtahy v rámci nejvyšších výškových budov v ČR dosahují rychlosti mezi 4 m/s až 6 m/s.
212. Úřad shrnuje, že ze stanovisek všech oslovených dodavatelů lze dovodit, že dopravní rychlost 2 m/s u výtahů s dopravním zdvihem mezi 20 a 30 m není specifickým výtahů na dopravní

stavbě, neboť taková (příp. vyšší) rychlost výtahu se objevuje též u výtahů s vyšším zdvihem v jiných typech staveb.

213. Úřad tedy konstatuje, že z výsledků provedeného průzkumu trhu Úřad zjistil, že se nepotvrdilo, že dopravní rychlost 2 m/s u výtahů s dopravním zdvihem od 20 do 30 m je specifikem výtahů na dopravní stavbě.
214. Dle odůvodnění zadavatele uvedeného v rozhodnutí o námitkách, resp. vyjádření k návrhu je pro dodávky výtahů na dopravní stavbu příznačná specifická konstrukce dveří výtahu (s ohledem na to, že výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny hrubější formě užívání cestujícími) a vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození (vandalismus). Úřad nejprve shrnuje skutečnosti zjištěné z průzkumu trhu. Ve stanovisku GEOSAN GROUP a.s. je uvedeno, že výtahy odolnější proti vandalismu jsou instalovány na místech s předpokladem hrubého zacházení (např. nákupní centra, stanice metra, parkovací domy). Společnost GEOSAN GROUP a.s. uvedla, že vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození je dána umístěním výtahu a nejedná se o specifikum dopravních staveb. Dle společnosti OTIS a.s. se technické požadavky na konstrukce dveří výtahů u jednotlivých typů staveb neliší a že nelze jednoznačně potvrdit, že všechny výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny nešeternému zacházení; dle OTIS a.s. může být podobná situace např. u nákladních výtahů. OTIS a.s. dále odkázala na ČSN EN 81-71 a uvedla, že dle jejich zkušeností se v dopravních stavbách a jiných široké veřejnosti přístupných místech dodávají výtahy s vyšší odolností materiálu. Ve stanovisku KONE, a.s. je též odkázáno na ČSN EN 81-71, která stanovuje požadavky na antivandal provedení výtahů. Úřad shledal odpověď společnosti KONE, a.s. za příliš obecnou, protože ji vyzval k objasnění stanoviska, ve kterém ve vztahu ke konstrukci dveří uvedla, že nevidí žádný rozdíl v přístupu mezi běžnou stavbou a dopravní stavbou, resp. jí není znám žádný automatický mechanismus zajišťující speciální provedení návrhu řešení výtahů na dopravních stavbách, a ve vztahu k vyšší odolnosti materiálu popsala postup projednání konkrétního řešení výtahu mezi zadavatelem a dodavatelem. Společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod ve stanovisku obecně uvedla, že na dopravních stavbách je požadován technologický standard dle ČSN EN 81-71. Úřad proto následně vyzval TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k doplnění jejího stanoviska, v reakci na což tato společnost uvedla, že v rámci dodávek výtahů na dopravní stavbu je dodávána specifická konstrukce výtahových dveří, která není běžně instalována mimo dopravní stavby. Společnost Schindler CZ, a.s. uvedla, že u dodávek výtahů pro Správu železnic, státní organizace využívá jiného výrobce/dodavatele šachetních dveří a antivandal/heavy duty provedení. Jelikož stanovisko Schindler CZ, a.s. nedávalo odpověď na položený dotaz, vyzval Úřad společnost Schindler CZ, a.s. k doplnění jejího stanoviska; z doplnění vyplývá, že v obecné rovině platí, že specifikem, které je vždy nutno zohledňovat u dodávky výtahu na dopravní stavbu na rozdíl od dodávky výtahu na jiný typ stavby je specifická konstrukce dveří výtahu a vyšší odolnost materiálů.
215. Úřad uvádí, že ze 3 stanovisek (společnosti GEOSAN GROUP a.s., OTIS a.s. a KONE, a.s.) vyplývá, že specifická konstrukce dveří výtahu a vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození není specifikem typickým pro dodávky výtahů na dopravní stavbu, a ze 2 relevantních stanovisek naopak vyplývá, že šetřené technické specifikum je obecně platné pro dodávky výtahů na dopravní stavbu (společnosti TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a Schindler CZ, a.s.). Vyšší odolnost materiálu je specifikem u výtahů

na dopravních stavbách podle dvou stanovisek (TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a Schindler CZ, a.s.), podle dvou stanovisek tento parametr specifickým výtahů na dopravních stavbách není (GEOSAN GROUP a.s., OTIS a.s.) a stanovisko KONE, a.s. je dle Úřadu v tomto ohledu nejednoznačné. Všechny společnosti vyjma společnosti Schindler CZ, a.s. svá stanoviska opřely také o ČSN EN 81-71 (viz bod 188. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Obecně se všechny společnosti shodly na tom, že výtahy instalované na dopravní stavbu jsou vystaveny hrubějšímu zacházení a je u nich vyžadováno provedení antivandal. Současně však např. společnost GEOSAN GROUP a.s. uvedla i jiná konkrétní místa, kde může docházet k hrubějšímu zacházení s výtahy (např. nákupní místa, parkovací domy) nebo společnost OTIS a.s. poukázala na to, že ne všechny výtahy na dopravních stavbách jsou vystaveny nešetrnému zacházení.

216. Úřad konstatuje, že výsledky provedeného průzkumu trhu jednoznačně nepotvrdily, že specifická konstrukce dveří výtahu a vyšší odolnost materiálu proti mechanickému poškození je specifickým výtahů na dopravní stavbě.
217. Ve vyjádření zadavatele k průzkumu trhu se zadavatel opírá o stanovisko TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a stanovisko Schindler CZ, a.s., které svědčí jeho argumentaci, přičemž ostatní stanoviska, která naopak nespovídají jeho argumentaci, opomíjí a nijak se k nim nevyjadřuje. Z objasnění KONE, a.s., ve kterém jsou uvedeny skutečnosti, které je třeba v rámci projednání dodávky výtahů zohlednit, zadavatel vyvodil, že tyto skutečnosti se promítají právě v požadavku na dodávku výtahů na dopravní stavbu. S tímto závěrem zadavatele se Úřad neztotožňuje, jelikož v objasnění KONE, a.s. je ve vztahu ke konstrukci výtahových dveří výslovně uvedeno, že tato společnost nevidí žádný rozdíl v přístupu mezi běžnou stavbou a stavbou dopravní. Pokud jde o objasnění KONE, a.s. ve vztahu k požadavku na vyšší odolnost materiálu, Úřad uvádí, že KONE, a.s. v něm pouze popisuje průběh projednání konkrétního řešení výtahu mezi zadavatelem a dodavatelem, a nelze z něj proto dle Úřadu dovodit, že by vyšší odolnost materiálu nemohla být požadována i u jiného typu budov.
218. S ohledem na všechny výše popsané skutečnosti Úřad k argumentaci zadavatele, podle níž dodávky výtahů na dopravní stavbu vykazují technická specifika, jež se u dodávek výtahů na jiný typ staveb nevyskytují, shrnuje, že provedený průzkum trhu tuto skutečnost nepotvrdil.
219. Z § 36 odst. 1 zákona plyne, že zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Požadavek zadavatele na to, aby referenční dodávka výtahů byla realizována na dopravní stavbě, přitom překážku hospodářské soutěže představuje, neboť znemožňuje účast v zadávacím řízení dodavatelům, kteří mají zkušenost s dodávkou výtahů dle zadavatelem stanovených parametrů na jiném typu stavby. Úřad proto od zadavatele žádal zdůvodnění, proč požadavek na dopravní stavbu stanovil, a následně prostřednictvím průzkumu trhu šetřil, zda zadavatelem uváděné důvody (tj. technická specifika, jež jsou dle zadavatele typická pouze u dodávek výtahů na dopravní stavbu) objektivně existují. Průzkum trhu přitom existenci zadavatelem uváděných důvodů nepotvrdil. Lze tedy konstatovat, že způsob, kterým zadavatel naformuloval požadavek na realizaci referenční dodávky výtahů na dopravní stavbě zadavatel legitimně nezdůvodnil, když jeho odůvodnění nevyhází z objektivně a reálně existujících potřeb zadavatele, neboť důvodnost a legitimita jím deklarovaných potřeb byly vyvráceny Úřadem provedeným průzkumem trhu. S ohledem na to nelze tedy považovat omezení hospodářské soutěže za důvodné. V kontextu zde řešeného pak Úřad dodává, že nezákonnost tohoto požadavku je vnímána o to více i

v souvislosti s dále kladenými požadavky na předmětný požadavek technické kvalifikace (v podrobnostech viz dále odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úřad pak akcentuje, že z výsledků provedeného šetření nelze přehlížet tu skutečnost, že ačkoliv zadavatel svázal danou podmínku s určitým typem stavby (což odůvodnil určitými specifiky tohoto typu stavby), byl to sám zadavatel, kdo i v průběhu vedeného správního řízení relativizoval tu skutečnost (v souladu s tím co vyšlo najevo v průběhu Úřadem provedeného šetření), že by pro každou dopravní stavbu byla předmětná specifika skutečně relevantní. Poté však vyvstává otázka, zda je vůbec pro zadavatele relevantní požadovat výlučně zkušenost s realizací daného typu plnění právě na dopravní stavbě, pakliže by referenční zakázka na dopravní stavbě ani nedosahovala zadavatelem deklarovaných specifik, a naopak by byli dodavatelé, kteří realizovali předmětnou dodávku se zadavatelem uváděnými specifiky, avšak nikoliv na dopravní stavbě. Současně je pak třeba upozornit, čehož si zadavatel bezesporu musel být vědom, že kumulací vícero požadavků dochází k postupnému vylučování potenciálních dodavatelů, kteří budou schopni zadavatelem požadované reference prokázat. Dle přesvědčení Úřadu si zadavatel musel být vědom toho, že předmětným požadavkem dochází k výraznému zúžení možných prokazovaných referencí, a to právě i v návaznosti na zadavatelem dále stanovené požadavky v rámci tohoto kvalifikačního požadavku. Z toho plyne, že požadavek zadavatele na realizaci referenční dodávky výtahů na dopravní stavbě představuje bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže a zadavatel se jeho stanovením dopustil nedodržení pravidla stanoveného v § 36 odst. 1 zákona a zásady zákazu diskriminace uvedené v § 6 odst. 2 zákona, neboť, jak již Úřad uvedl výše, tento požadavek znemožňuje účast v zadávacím řízení dodavatelům, kteří mají zkušenost s dodávkou výtahů dle zadavatelem stanovených parametrů na jiné než dopravní stavbě.

K dalším parametrům namítané technické kvalifikace

220. Jedním z parametrů minimálně úrovně pro splnění namítané technické kvalifikace, proti kterému navrhovatel v námitkách a návrhu brojí, je i požadavek na finanční objem dodávky ve výši min. 5 mil. Kč bez DPH, jelikož tento dle něj ve výsledku výrazně snižuje počet možných referenčních dodávek, které by jinak splnily požadavek dodávky výtahu na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m. Navrhovatel též namítá, že kombinace „*věcných požadavků na vymezení dodávky s požadavkem na finanční objem je nelogická a diskriminační*“.
221. Tuto námitku navrhovatele zadavatel v rozhodnutí o námitkách i ve vyjádření k návrhu odmítl mj. tím, že je mu známo „*nejméně 7 dodávek výtahů v rámci pražského metra*“, které namítanou technickou kvalifikaci splňují. Navrhovatel toto tvrzení zadavatele rozporoval a tvrdil, že jedinou referencí v rámci pražského metra, která namítanou technickou kvalifikaci splňuje, je dodávka výtahů do stanice metra Karlovo náměstí (dále jen „*reference Karlovo náměstí*“).
222. Zadavatel ve vyjádření k návrhu též sdělil, že navrhovatel v návrhu podává nové skutečnosti oproti námitkám a to, že namítaná technická kvalifikace se míjí s předmětem veřejné zakázky a že požadavek na min. finanční objem je nadbytečný. K tvrzení, že namítaná technická kvalifikace se míjí s předmětem veřejné zakázky Úřad sděluje, že toto navrhovatel obecně konstatoval ve vztahu k § 36 odst. 1 zákona, přičemž konkrétní věcná argumentace tímto směrem v návrhu chybí. Dle Úřadu navrhovatel primárně návrhem brojí konkrétním požadavkům uvedeným v technické kvalifikaci (dopravní stavba, stanovený finanční objem) a jejich kombinaci; již v námitkách navrhovatel mj. uvedl: „*Jedná se tedy o kombinaci několika*

velmi nestandardních požadavků na dodávku výtahu, které se běžně neobjevují (...) Také stanovení požadavku na finanční objem dodávky výtahu ve výši 5 mil. Kč bez DPH ve výsledku snižuje počet možných referenčních dodávek, které by jinak splnily požadavek dodávky výtahu na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m. (...)“ Jak již Úřad uvedl, navrhovatel v návrhu reagoval i na odůvodnění uvedené v rozhodnutí o námitkách, mj. na tvrzení zadavatele týkající se údajných dodávek v rámci pražského metra, které dle něj splňují namítanou technickou kvalifikaci, k čemuž navrhovatel uvedl, že dle něj např. dodávka výtahů do stanice metra Petřiny (dále jen „reference Petřiny“) nesplňuje zadavatelem stanovený finanční objem ve výši min. 5 mil. Kč bez DPH. K tomu navrhovatel dodal obecnou polemiku nad (ne)důvodností stanovení finančního objemu v rámci namítané technické kvalifikace. Úřad na tyto části návrhu tudíž nenahlíží jako na nové skutečnosti, neboť nemůže být sporu o tom, že navrhovatel již v námitkách proti konkrétním požadavkům stanoveným zadavatelem v rámci namítané technické kvalifikace vč. stanoveného minimálního finančního objemu referenčních zakázek brojil.

223. K námitce týkající se požadovaného finančního objemu referenčních dodávek zadavatel ve vyjádření k návrhu uvedl, že zohledňovat cenu jednoho výtahu, jak to činí navrhovatel, je irelevantní, neboť stanovený finanční objem se vztahuje k celé dodávce, nikoli pouze k jednomu výtahu. Dle zadavatele tak dodavatel mohl předložit komplexní referenci v požadovaném finančním limitu, ve kterém byla dodávka výtahů pouze jednou z položek, stejně jako mohl předložit jako jednu referenci současnou realizaci několika výtahů v rámci jediné investiční akce. Zadavatel pak konkrétně uvádí, že např. v rámci dodávky na zastávce metra Petřiny byly realizovány 2 výtahy s dopravní výškou přesahující 28 m, přičemž vzhledem k tomu, že tato dodávka výtahů byla součástí „Provozního celku PC 94 Pohyblivé schody a výtahy“, hodnota celé dodávky byla 168.464.508,- Kč.
224. Za účelem zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti, vyzval Úřad zadavatele dne 27.3. 2023 k prokázání jeho tvrzení, podle něhož nejméně 7 dodávek výtahů v rámci pražského metra splňuje namítanou technickou kvalifikaci. Účelem dotazu bylo zjistit jednak to, zda je skutečně možné namítanou technickou kvalifikaci prokázat oněmi zadavatelem uvedenými dodávkami výtahů v rámci pražského metra, a současně i to, kolik dodavatelů by případně bylo schopno namítanou technickou kvalifikaci samostatně prokázat.
225. Zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 4. 4. 2023, v němž sdělil, že *„8 výtahů pražského metra splňuje požadavky zadavatele a potvrzuje tvrzení zadavatele uvedené v rozhodnutí o námitkách (...) Z tabulky [seznamu referencí] vyplývá hodnota každé dodávky, doba realizace, dodavatelé včetně generálního dodavatel, investiční akce (jednotlivé stanice pražského metra) a dopravní výška výtahu. (...) Ze smluv rovněž vyplývá přesná charakteristika a vymezení dodávek. Naproti tomu z dokladů nemusí být vždy zřejmá celková hodnota investiční akce (...) zadavatel v této souvislosti zdůrazňuje, že zadavatel nepožadoval celkovou hodnotu investiční akce, ale pouze hodnotu dílčí dodávky, přičemž dle recentní rozhodovací praxe je celková hodnota investiční akce pro posouzení přiměřenosti a zákonnosti kvalifikace vající se k dílčí části plnění irelevantní (...)*“

226. Zadavatel v seznamu referencí tvořícím přílohu vyjádření ze dne 4. 4. 2023 mj. uvedl následující:

Stanice	Ev. číslo	Typ výtahu	Výrobce	Rok dodávky	Dopr. výška (m)	Smlouva č.	Hodnota dodávky (Kč bez DPH)
Petřiny	613-1-476	LVO 1600	Tramontáž, spol. s r.o. (dle PZ č. 1 Petřiny společnost OTIS a.s.)	2014	32,59	000634 00 13	168 464 508,00
	613-1-477	LVO 1600	Tramontáž, spol. s r.o. (dle PZ č. 2 Petřiny společnost OTIS a.s.)	2014	36,09		
Muzeum A	613-1-289	AVOK A 16 TN 16 O	společnost BREMA, spol. s r.o.	2017	35,3	000585 00 17	9 425 450,00
	613-1-290	AVOK A 16 TN 16 O	společnost BREMA, spol. s r.o.	2017	35,3		
Kobylisy	613-1-027	A 10-630	BREMA, spol. s r.o. (dle PZ Kobylisy společnost „ThyssenKrupp Výtahy, s.r.o.“)	2020	31,078	000246 00 19	38 479 487,95
Karlovo náměstí	613-1-496	AVOK A 13 TN 10 O	společnost BREMA, spol. s r.o.	2020	33,811	000981 00 18	210 642 859,20
	613-1-497	AVOK A 13 TN 10 O	společnost BREMA, spol. s r.o.	2020	33,811		
součást ochr. systému metra	613-1-294	SZ 0800/2-060 NT1	společnost Tramontáž, spol. s r.o.	2022	34,27	0005510020	13 998 000,00

Součástí vyjádření ze dne 4. 4. 2023 byly též průkazy způsobilosti výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m v referenci Karlovo náměstí, referenci Petřiny, ve stanici metra Muzeum A (dále jen „reference Muzeum A“) a ve stanici metra Kobylisy (dále jen „reference Kobylisy“).

227. Jelikož Úřad shledal informace a podklady poskytnuté zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 za nedostatečné ke zjištění stavu věci, vyzval ho usnesením ze dne 11. 4. 2023 k předložení smlouvy o dílo č. 000634 00 13, kterou uzavřel s dodavatelem Metrostav a.s. (dále jen „smlouva Petřiny“), Přílohy č. 2 a 3 smlouvy č. 0005510020 a dále k objasnění skutečností uvedených zadavatelem v seznamu referencí a v průkazech způsobilosti výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m v referenci Karlovo náměstí, referenci Petřiny, referenci Muzeum A a referenci Kobylisy (dále jen „průkazy způsobilosti dotčených výtahů“). Úřad vyzval zadavatele zejména k objasnění (a) kdo byl výrobcem/dodavatelem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v referenci Petřiny, referenci Muzeum A a referenci Kobylisy; (b) na základě čeho považuje opravy, rekonstrukce a odstranění provozních rizik výtahů v referenci Muzeum A a referenci Kobylisy a dále rekonstrukci plošiny v ochranném systému metra (dále jen „reference OSM“) za „dodávku výtahu“ dle namítané technické kvalifikace a (c) proč uvádí ve finanční hodnotě dodávky v seznamu referencí celkovou cenu díla uvedenou v jednotlivých smlouvách.

228. Dne 14. 4. 2023 Úřad obdržel od zadavatele smlouvu Petřiny a sdělení, že k výtahu instalovanému v referenci OSM nebyl průkaz způsobilosti vydán, jelikož tento výtah spadá „pod kategorii VTZ“.

229. Na usnesení ze dne 11. 4. 2023 zadavatel dále reagoval vyjádřením ze dne 19. 4. 2023, v němž Úřadu předložil (a) záruční listy výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m k referenci Petřiny a referenci OSM a (b) Přílohy č. 2 a 3 smlouvy č. 0005510020. Ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 zadavatel objasnil, kdo byl výrobcem/dodavatelem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m

v referenci Petřiny, referenci Muzeum A a referenci Kobylisy, a dále k finanční hodnotě dodávek uvedených v seznamu referencí sdělil, že „v seznamu referencí uvádí cenu za každou dodávku, nikoliv za kus jednotlivého výtahu. Uvedený přístup vyplývá z formulace kvalifikačního požadavku 5.10 písm. f) zadávací dokumentace, který spočíval v prokázání alespoň 2 významných dodávek výtahů (výtahů v množném čísle, tedy v komplexním pojetí, kdy k dodávce výtahů je nezbytné připočíst i související zařízení), přičemž zadavatel dále požadoval u každé dodávky (tedy opět nikoliv u kusu výtahu, ale u celé dodávky) finanční objem ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH. Zadavatel podotýká, že toto své stanovisko prezentoval již ve vyjádření k návrhu, ve kterém poprvé byla ze strany navrhovatele označena finanční hodnota jako (nesprávně) hodnota za jeden výtah.“

230. Dále zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 opakovaně argumentoval, že námitka navrhovatele týkající se finanční hodnoty stanovené v namítané technické kvalifikaci je novou argumentací oproti jím podaným námitkám⁶, a též Úřad upozornil, že „hodnota předmětu plnění ve vztahu k výtahům činí naprosto marginální podíl v řádu zlomku procent na celkovém předmětu. Akcent, který na tuto část klade navrhovatel (a následně i šetření před Úřadem), je tak naprosto nepřiměřený skutečnému dopadu této zadávací podmínky“.
231. K poslední uvedené námitce zadavatele Úřad uvádí, že je na úvaze samotného zadavatele, jakou technickou kvalifikaci požaduje v zadávacím řízení prokázat. Stanovením namítané technické kvalifikace dal zadavatel dle Úřadu jasně najevo, že zkušenosti dodavatelů ve vztahu k části předmětu veřejné zakázky spočívající v dodávce výtahů jsou pro něj podstatné z hlediska posouzení způsobilosti a ověření schopnosti úspěšně realizovat veřejnou zakázku, a to i přesto, že finanční objem dodávky výtahů, jak tvrdí zadavatel, v rámci finančního objemu celé veřejné zakázky může dosahovat marginálního podílu. Jinak řečeno, přestože předmět veřejné zakázky nespočívá primárně v dodávce výtahů, je s ohledem na stanovení namítané technické kvalifikace zřejmé, že pro zadavatele je předchozí zkušenost dodavatelů s dodávkami výtahů značně důležitá a je zásadní pro možnost stát se účastníkem zadávacího řízení, resp. vybraným dodavatelem. Pokud zadavatel argumentuje marginálním finančním objemem dodávky výtahů vůči celkovému finančnímu objemu veřejné zakázky, pak Úřadu nezbývá než konstatovat, že to byl sám zadavatel, kdo se rozhodl požadovat prokázání namítané technické kvalifikace, a tedy on sám rozhodl o tom, že jím požadované zkušenosti s dodávkami výtahů budou jedním z kritérií určujících, zda se určitý dodavatel může úspěšně účastnit zadávacího řízení, či nikoliv. Pokud se tedy zadavatel ve správním řízení vyjádřil tak, že považuje dodávku výtahů v rámci šetřené veřejné zakázky za nevýznamnou, pak Úřad posoudil v rámci volného hodnocení důkazů toto jeho tvrzení za nedůvěryhodné a účelové a v souhrnu všech shromážděných podkladů pro rozhodnutí nepřesvědčivé, když namítanou technickou kvalifikaci stanovil. Pokud tak zadavatel učinil, musí být srozuměn s tím, že se tento jeho požadavek, který fakticky může bránit dodavatelům v účasti v zadávacím řízení, může stát předmětem námitek a následně i přezkumu před Úřadem a zadavatel bude muset obhájit jeho soulad se zákonem.
232. S ohledem na informace podané zadavatelem k referencím v rámci pražského metra ve vyjádřeních ze dne 4. 4. 2023, 14. 4. 2023 a 19. 4. 2023 (zejména s ohledem na to, že

⁶ Pozn. Úřadu: Obdobný argument uvedl zadavatel již ve vyjádření k návrhu, k čemuž se Úřad vyjádřil v bodu 223. odůvodnění tohoto rozhodnutí.

zadavatel k žádostem Úřadu, aby ve vztahu k jednotlivým referencím sdělil finanční hodnoty dodávky výtahů splňujících parametry namítané technické kvalifikace, opakovaně uváděl finanční hodnotu celého díla, resp. investiční akce, v rámci nichž byla dodávka výtahů uskutečněna) považoval Úřad za potřebné zjistit i to, jak sám zadavatel namítanou technickou kvalifikaci, konkrétně požadavek „u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH“, v šetřeném zadávacím řízení vykládá, resp. co všechno do této finanční hodnoty zahrnuje. Úřad tudíž vyzval zadavatele usnesením ze dne 21. 4. 2023 ke sdělení jeho výkladu namítané technické kvalifikace. Současně byl zadavatel znovu vyzván k vyčíslení finančního objemu dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m k jednotlivým referencím v rámci pražského metra uvedeným v seznamu referencí, jelikož na základě předchozí výzvy Úřadu ze dne 11. 4. 2023 toto vyčíslení neposkytl. Dále Úřad vyzval zadavatele k předložení záručního listu výtahu s dopravní výškou nejméně 28 m v referenci OSM a uvedení konkrétního data dokončení reference OSM.

233. Ve vyjádření ze dne 27. 4. 2023 zadavatel Úřadu předložil záruční list výtahu s dopravní výškou nejméně 28 m v referenci OSM a uvedl, že reference OSM byla dokončena dne 28. 3. 2022. K výkladu namítané technické kvalifikace zadavatel ve vyjádření ze dne 27. 4. 2023 sdělil, že dle něj je možné prokázat splnění namítané technické kvalifikace také předložením významné dodávky výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, jejíž hodnota včetně všech přímo souvisejících prací nezbytných k realizaci dodávky výtahů nedosahuje finančního objemu ve výši min. 5 mil. Kč bez DPH, a současně cena za celé dílo, v němž dodávka výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m byla realizována vedle jiných, s dodávkou výtahů přímo nesouvisejících stavebních prací, jiných dodávek či jiných služeb, dosahuje výše min. 5 mil. Kč bez DPH.
234. V reakci na požadavek Úřadu na vyčíslení finančního objemu dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m k jednotlivým referencím v rámci pražského metra uvedeným v seznamu referencí, zadavatel ve vyjádření ze dne 3. 5. 2023 uvedl, že „v rámci bodu v bodu 5.10 písm. f) zadávací dokumentace požadoval uvedení hodnoty celé dodávky, jejíž součástí byl výtah v požadované délce, přičemž tento výklad zadavatele odpovídá obvyklé praxi a je logický, z pohledu zadavatele tedy jediný správný. Jak je zřejmé i z předloženého rozboru cen, v mnoha případech je prakticky nemožné identifikovat v rámci celkové dodávky výtahů hodnotu jednotlivého kusu výtahu. S dodávkou výtahů se zpravidla nedílně spojují i další dodávky, služby a stavební práce a rozlišení hodnoty jednotlivého výtahu v rámci celé dodávky může být v mnoha případech složité až nemožné. (...) Nicméně zadavatel považuje za vhodné rovněž upozornit, že i pokud by byl aplikován nepřiměřený a nedůvodný výklad navrhovatele (resp. výklad naznačovaný ze strany ÚOHS), tak i podle tohoto zužujícího výkladu zůstávají jen v kontextu pražského metra minimálně 3 relevantní reference, dále minimálně 8 zahraničních relevantních referencí, přičemž každou z těchto referencí může disponovat více než jeden subjekt (neboť dle obecné výkladové praxe může referenční zakázkou disponovat generální dodavatel, poddodavatel a případně i výrobce, tedy poddodavatel poddodavatele). Uvedená skutečnost tak dokládá, že na relevantním trhu existuje více subjektů s větším počtem vhodných referencí, což nadále efektivně vyvrací dosavadní argumentaci navrhovatele.“
235. Úřad na tomto místě sděluje, že se zadavatelovým výkladem namítané technické kvalifikace ve vztahu k požadavku „u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH“, podle něhož tento finanční objem se vztahuje k ceně za celé dílo, v rámci něhož byla

realizována mj. dodávka výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, nesouhlasí. Takový výklad nemá oporu v samotném textu namítané technické kvalifikace. S ohledem na zadavatelem použitou formulaci, kdy požaduje zkušenost dodavatele s realizací „alespoň 2 významných dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m, u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně 5 mil. Kč bez DPH“, nelze dle Úřadu namítanou technickou kvalifikaci vykládat jinak, než že požadovaný finanční objem je vázán k v namítané technické kvalifikaci uvedené dodávce, tedy k dodávce výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m. Do finančního objemu má být tedy započtena hodnota samotné této dodávky, tj. zejména hodnota vlastního výtahu, příp. výtahů, a dále hodnota všech plnění, která s realizací dodávky výtahu přímo souvisejí, resp. jsou pro její řádné provedení nezbytná. Pokud však byla dodávka výtahu odpovídajícího požadavkům namítané technické kvalifikace součástí většího díla či větší investiční akce, nelze již do finančního objemu započítávat hodnotu dalších prací/dodávek/služeb realizovaných v rámci daného díla či investiční akce, pokud tyto práce/dodávky/služby přímo nesouvisejí s relevantní dodávkou výtahu (nelze tak započítávat hodnotu např. dalších výtahů dodaných v rámci daného díla, které nesplňují požadavek na dopravní výšku nejméně 28 m či např. dodávku eskalátorů). Jinými slovy řečeno, ve vztahu k namítané technické kvalifikaci je cena za celé dílo irelevantní v případě, kdy v rámci tohoto díla byly realizovány i jiné práce/dodávky/služby bezprostředně nesouvisející s dodávkou výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m; důvodem je fakt, že tyto jiné práce/dodávky/služby nevypovídají nic o tom, zda potencionální dodavatel má či nemá dostatečné zkušenosti s dodávkou výtahů na dopravní stavbu o dopravní výšce nejméně 28 m. Realizace jiných prací/dodávek/služeb nesouvisejících s dodávkou výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m není pro prokázání zkušeností, jež mají být namítanou technickou kvalifikací ověřeny, podstatná.

236. Pro úplnost se Úřad na tomto místě vyjádří k tvrzení navrhovatele v návrhu, a to, že „(p)okud jde o požadavek na finanční objem, v první řadě platí, že dodávka jednotlivého výtahu může stěží dosáhnout finančního objemu 5 mil. Kč. Pro kontext lze dodat, že cena jednoho výtahu se aktuálně pohybuje (...) v rozmezí 0,5 – 1,5 mil. Kč.“ Úřad je přesvědčen, že zadavatelem požadovaného finančního objemu min. 5 mil. Kč bez DPH nemusí být dosaženo pouze dodávkou jednotlivého výtahu, když se v namítané technické kvalifikaci uvádí „dodávka výtahů“ (tedy množné číslo slova výtah), ale tohoto finančního objemu může být dosaženo též 2 a více výtahy v rámci jedné dodávky. Současně dle Úřadu platí, že do zadavatelem požadovaného finančního objemu dodávky výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 m lze vedle ceny samotného výtahu (či výtahů) zahrnout též finanční hodnotu dalších prací/služeb/dodávek, které s dodáním (tj. zejm. s instalací a zprovozněním) samotného výtahu či výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m přímo souvisí.
237. Úřad tedy shrnuje, že při posuzování jednotlivých referencí z hlediska jejich finančního objemu vycházel ze závěrů popsaných v předchozích dvou bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí, tj. že do požadovaného finančního objemu je nutno zahrnout kromě ceny samotného výtahu či výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m též případné práce/služby/dodávky, které s realizací dodávky výtahů přímo souvisejí, přičemž pokud byla dodávka výtahu či výtahů realizována v rámci většího díla, pak práce/služby/dodávky, jež s dodávkou výtahů

přímo nesouvisejí, do finanční hodnoty pro účely prokázání namítané technické kvalifikace zahrnout nelze.

Reference Karlovo náměstí

238. K referenci Karlovo náměstí realizované dle smlouvy o dílo č. 000981 00 18, kterou uzavřel se společností „HOCHTIEF – ENERGIE – výtah KN“ (dále jen „smlouva Karlovo náměstí“) zadavatel předložil:
- průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-496 ze dne 1. 4. 2021, v němž jsou uvedeny následující údaje: typ AVOK A 13 TN 10 O; rok výroby 2020; výrobce BREMA, spol. s r.o.; zdvih 33,811 m; rychlost 2,0 m/s; počet stanic 2/2 (dále jen „PZ č. 1 Karlovo náměstí“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023);
 - průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-497 ze dne 1. 4. 2021, v němž jsou uvedeny následující údaje: typ AVOK A 13 TN 10 O; rok výroby 2020; výrobce BREMA, spol. s r.o.; zdvih 33,811 m; rychlost 2,0 m/s; počet stanic 2/2 (dále jen „PZ č. 2 Karlovo náměstí“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023).
239. Úřad konstatuje, že mezi zadavatelem a navrhovatelem není sporu o tom, že reference Karlovo náměstí namítanou technickou kvalifikaci splňuje. Přesto Úřad k této referenci vyhledal relevantní informace a uvádí následující.
240. Úřad v registru smluv na základě informací sdělených zadavatelem v seznamu referencí dohledal smlouvu Karlovo náměstí.
241. Podle bodu 2.1 smlouvy Karlovo náměstí je předmětem smlouvy provedení stavby „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Karlovo náměstí“, „včetně všech pomocných a přidružených činností (např. zajištění atestů, zkoušek, revizních zpráv a dalších specifikovaných dokladů, apod.), a to včetně dopracování dokumentace pro provádění stavby a zpracování dokumentace skutečného provedení stavby dle platných právních předpisů (...)“. Předmět smlouvy je pak následně podrobně specifikován v její části 3.
242. Podle bodu 6.1 smlouvy Karlovo náměstí činí cena za provedení díla 210 642 859,20 Kč bez DPH.
243. Součástí Přílohy č. 3 smlouvy Karlovo náměstí je mj. soupis prací části D.92 Strojní zařízení – výtahy, v němž je uveden výtah ev. č. 613-1-496 s dopravním zdvihem 33,811 m a výtah ev. č. 613-1-497 s dopravním zdvihem 33,811 m. Podle části D.92 Strojní zařízení – výtahy soupisu prací, konkrétně položka „Dodávka a montáž nových výtahů“, je u výtahu ev. č. 613-1-496 uvedena cena celkem 4 433 362,73 Kč bez DPH a výtahu ev. č. 613-1-497 uvedena cena celkem 4 433 362,73 Kč bez DPH a dále konkrétně položka „Montáž výtahů V1 a V2“⁷ je uvedena cena celkem 388 049,92 Kč bez DPH.
244. Z podkladů poskytnutých zadavatelem vyplývá, že reference Karlovo náměstí splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na realizaci referenční

⁷ Pozn. Úřadu: Z kontextu soupisu prací je seznatelné, že se jedná o výtah ev. č. 613-1-496 a výtah ev. č. 613-1-497.

zakázky na dopravní stavbě. Pokud jde o finanční objem reference Karlovo náměstí, zadavatel v seznamu referencí uvedl částku 210 642 859,20 Kč bez DPH, nicméně z bodu 6.1 smlouvy Karlovo náměstí plyne, že tato částka představuje hodnotu celého díla dle smlouvy Karlovo náměstí, nikoli pouze hodnotu relevantní dodávky výtahů, neboť ze smlouvy Karlovo náměstí je zřejmé, že součást díla tvořilo i jiné plnění. S ohledem na toto zjištění vyzval Úřad zadavatele poprvé usnesením ze dne 11. 4. 2023 k vysvětlení, z jakého důvodu považuje za finanční objem dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m finanční hodnotu celého díla dle smlouvy o dílo. Jelikož se zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 vyjádřil nedostatečně, byl Úřadem znovu vyzván usnesením ze dne 21. 4. 2023 k vyčíslení skutečně vynaložených nákladů a k předložení relevantních podkladů k referenci Karlovo náměstí, z nichž bude jednoznačně seznatelná výše finančního objemu dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m, a ke konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které byly do výše finančního objemu zahrnuty. Na tuto výzvu zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, ve kterém s odkazem na smlouvu Karlovo náměstí sdělil, že „je cena na izolované jednotky identifikovatelná v celkové výši 8.866.725,46 Kč bez DPH“, což podložil uvedením dle něj relevantních položek Přílohy č. 3 smlouvy Karlovo náměstí.

245. K tomu Úřad doplňuje, že dle Přílohy č. 3 smlouvy Karlovo náměstí se jako relevantní jeví součet finančních hodnot odpovídajících dodávce a montáži výtahů ev. č. 613-1-407 a ev. č. 613-1-497, tj. $4\ 433\ 362,73 + 4\ 433\ 362,73 + 388\ 049,92 = 9\ 254\ 775,38$ (Kč bez DPH).
246. K referenci Karlovo náměstí tak Úřad shrnuje, že přesto, že zadavatel nevysvětlil a nedoložil, jaké konkrétní práce, služby či dodávky zahrnuje do jím uváděné finanční hodnoty reference Karlovo náměstí, ze smlouvy Karlovo náměstí se jeví, že tato reference požadovaný finanční objem min. 5 mil. Kč splňuje. Současně o použitelnosti této reference není mezi účastníky správního řízení sporu. Úřad proto referenci Karlovo náměstí posoudil jako splňující namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Petřiny

247. K referenci Petřiny zadavatel předložil:
- průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-476 ze dne 3. 3. 2015, v němž jsou uvedeny následující údaje: typ LVO 1600; rok výroby 2014; výrobce OTIS a.s.; zdvih 32,59 m; rychlost 1,0 m/s; počet stanic 3/3 (dále jen „PZ č. 1 Petřiny“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023);
 - průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-477 ze dne 3. 3. 2015: typ LVO 1600; rok výroby 2014; výrobce OTIS a.s.; zdvih 36,09 m; rychlost 1,0 m/s; počet stanic 4/4 (dále jen „PZ č. 2 Petřiny“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023);
 - smlouvu Petřiny (předložena zadavatelem ve vyjádření ze dne 14. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 11. 4. 2023);

- záruční list výtahu ev. č. 613-1-476 ve stanici Petřiny od výrobce TRAMONTÁŽ, spol. s r.o. ze dne 31. 10. 2014, vč. Knihy výtahu (dále jen „ZL č. 1 Petřiny“, předložen zadavatelem ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 11. 4. 2023);
- záruční list výtahu ev. č. 613-1-477 ve stanici Petřiny od výrobce TRAMONTÁŽ, spol. s r.o. ze dne 31. 10. 2014 (dále jen „ZL č. 2 Petřiny“, předložen zadavatelem ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 11. 4. 2023).

248. Úřad konstatuje, že mezi zadavatelem a navrhovatelem je spor o tom, zda reference Petřiny namítanou technickou kvalifikaci splňuje. Úřad k této referenci uvádí následující.

249. Podle bodu 2.1 smlouvy Petřiny je předmětem smlouvy „závazek zhotovitele provést pro objednatel stavební a montážní práce pod souhrnným názvem »Výstavba metra V.A (Dejvická – Motol) – PC 94 Pohyblivé schody a výtahy«.“

250. Podle bodu 4.1. smlouvy Petřiny cena díla činí 168 464 508 Kč bez DPH.

251. Součástí Přílohy č. 1 smlouvy Petřiny je:

- soupis prací objektu V.A1-94-43 – Výtahy ve stanici Petřiny – strojní část s celkovou hodnotou 5 874 285,40 Kč bez DPH, ve kterém jsou uvedena mj. strojní zařízení:
 - osobní výtah s dopravním zdvihem 4,72 m,
 - osobní výtah ev. č. 613-1-476 s dopravním zdvihem 32,59 m o celkové hodnotě 1 380 000 Kč bez DPH,
 - kompletní montáž výtahu ev. č. 613-1-476 o celkové hodnotě 114 000 Kč bez DPH,
 - osobní výtah ev. č. 613-1-477 s dopravním zdvihem 34,99 m o celkové hodnotě 1 375 000 Kč bez DPH,
 - kompletní montáž výtahu ev. č. 613-1-477 o celkové hodnotě 118 750 Kč bez DPH,
 - nákladní výtah s dopravním zdvihem 4,88 m a
 - ostatní konstrukce a práce o celkové hodnotě 159 135,40 Kč bez DPH;
- soupis prací objektu V.A1-94-43 – Výtahy ve stanici Petřiny – elektro část s celkovou hodnotou 4 672 740,20 Kč bez DPH.

252. Z podkladů poskytnutých zadavatelem plyne, že reference Petřiny splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě. Pokud jde o finanční objem reference Petřiny, zadavatel v seznamu referencí uvedl částku 168 464 508 Kč bez DPH, nicméně z bodu 4.1. smlouvy Petřiny plyne, že tato částka představuje hodnotu celého díla dle smlouvy Petřiny, nikoli pouze hodnotu relevantní dodávky výtahů, neboť ze smlouvy Petřiny je zřejmé, že součástí díla tvořilo i jiné plnění. S ohledem na toto zjištění vyzval Úřad zadavatele usnesením ze dne 21. 4. 2023 k vyčíslení skutečně vynaložených nákladů a k předložení relevantních podkladů k referenci Petřiny, z nichž bude jednoznačně seznatelná výše finančního objemu dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m, a ke konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které byly do výše finančního objemu zahrnuty. Na toto usnesení Úřadu zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, ve kterém s odkazem na smlouvu Petřiny sdělil:

„První, strojní část, je dále dělena na přímé náklady na konkrétní jednotku výtahu, dále jsou společné ceny, kde část je vymezena přímou jednotkou a část se skládá z ceny za připomoci. Druhá, elektro část, (...) kde tyto ceny nejsou přiřazeny ke konkrétní jednotce a nelze je jednoznačně identifikovat. Podstatnou část výtahů ve stanici Petřiny přitom tvoří právě jednotky 276 a 277. Nelze tedy tvrdit, že vymezení nákladů prostým poměrem je částka odpovídající ceně za tyto dva výtahy. Tyto náklady jsou nedílnou součástí celkové ceny výtahů pro stanici metra Petřiny. Z uvedených podkladů je zcela jednoznačné, že upínání se na výklad finančního objemu dle bodu 5.10. písm. f) zadávací dokumentace ve smyslu »cena za jednotku výtahu«, resp. za »jednotlivý výtah«, je jednoznačně zavádějící a z právního pohledu tak, jak jej navrhovatel uplatnil, neobhajitelná. Smluvní dokumentace zcela jednoznačně uvádí dvě části ceny, přičemž druhá část není zcela identifikovatelná a dodavatel by složitě prokazoval odpovídající poměr elektro části. Tato část ceny přitom přímo souvisí s dodávkou výtahů 276 a 277. Cena za izolované jednotky 276 a 277 je za strojní část 3.070.442,70 - Kč bez DPH a při rovném poměru elektro části 2.336.370,10 Kč bez DPH. Celkem tedy 5.406.812,80- Kč bez DPH.“

253. Úřad na tomto místě sděluje, že navrhovatel k referenci Petřiny ve vyjádření ze dne 26. 5. 2023 mj. uvedl, že v rámci této reference byly instalovány 4 výtahy, z nichž 2 odpovídají požadavkům stanoveným v namítané technické kvalifikaci. Dle navrhovatele výpočet finančního objemu části „elektro“ reference Petřiny podílem uvedený zadavatelem ve vyjádření ze dne 3. 5. 2023 je značně diskutabilní. K tomu Úřad sděluje, že zadavatel Úřadu konkrétní vyčíslení elektro části týkající se pouze relevantní dodávky výtahů nedodal, nicméně Úřadu se zadavatelem provedený výpočet „podílem“ v elektro části jeví jako logický, a proto z něho dle Úřadu lze vycházet. Při takovém výpočtu by pak reference Petřiny požadavek na finanční objem min. 5 mil. Kč bez DPH stanovený v namítané technické kvalifikace splnila.
254. Pro úplnost Úřad dodává, že navrhovatel již v návrhu argumentoval, že cena výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m v referenci Petřiny činí pouze 3,4 mil. Kč bez DPH, a že tedy reference Petřiny nespĺňuje požadavek na finanční objem. K tomu Úřad předně sděluje, že mu není známo, na základě jakých podkladů navrhovatel k jím uvedenému finančnímu objemu ve výši 3,4 mil. Kč bez DPH dospěl. Dle Úřadu při stanovení finančního objemu reference Petřiny je třeba vycházet z Přílohy č. 1 smlouvy Petřiny, v níž je soupis prací celého díla zahrnující strojní část výtahů s celkovou hodnotou 5 874 285,40 Kč bez DPH (z toho výtah ev. č. 613-1-476 v hodnotě 1 494 000 Kč bez DPH a výtah ev. č. 613-1-477 v hodnotě 1 493 750 Kč bez DPH) a elektro část výtahů s celkovou hodnotou pro všechny 4 výtahy 4 672 740,20 Kč bez DPH (tedy pro 2 výtahy by poměrem odpovídala hodnota 2 336 370,10 Kč bez DPH). Úřad je přesvědčen, že do finančního objemu je třeba zahrnout nejen hodnotu samotných výtahů ev. č. 613-1-476 a ev. č. 613-1-477, ale i další práce/dodávky/služby, které s realizací dodávky

těchto výtahů přímo souvisejí (např. montážní a elektroinstalační práce), tj. jako relevantní se jeví součet finančních hodnot $1\,494\,000 + 1\,493\,750 + 2\,336\,370,10 = 5\,324\,120,10$ Kč bez DPH.

255. I přes nedoložení konkrétních výpočtů finančního objemu za část „elektro“ Úřad s ohledem na výše popsané skutečnosti shrnuje, že dle jeho názoru lze důvodně předpokládat, že reference Petřiny splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Reference OSM

256. K referenci OSM realizované dle smlouvy č. 0005510020 (dále jen „smlouva OSM“) zadavatel předložil:

- Přílohy č. 2 a 3 smlouvy o dílo č. 0005510020 (předloženy zadavatelem ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 11. 4. 2023);
- záruční list výtahu ev. č. 613-1-294 (dále jen „ZL ZTC1“, předložen zadavatelem ve vyjádření ze dne 27. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 21. 4. 2023);
- celkovou dispozici výtahu, dle které dopravní výška výtahu činí 34 270 mm a zdvih výtahu 18 200 mm (předložena zadavatelem ve vyjádření ze dne 29. 5. 2023 na základě usnesení ze dne 24. 5. 2023).

257. Úřad konstatuje, že mezi zadavatelem a navrhovatelem je spor o tom, zda reference OSM namítanou technickou kvalifikaci splňuje. Úřad k této referenci uvádí následující.

258. Úřad v registru smluv na základě informací sdělených zadavatelem v seznamu referencí dohledal smlouvu OSM.

259. Podle bodu 2.1 smlouvy OSM se společnost TRAMONTÁŽ, spol. s r.o. zavázala zajistit v objektu ZTC1 (i) provedení projekčních prací a rekonstrukci horní plošiny, vč. souvisejících dodávek a prací a (ii) provedení projekčních prací a rekonstrukci spodní plošiny, vč. souvisejících dodávek a prací. Podle bodu 2.2 smlouvy OSM mají být výsledkem činnosti dvě samostatná provozuschopná zařízení s možností přepravy osob a nákladů v prostorách ZTC1. V navazujících bodech 2.4 až 2.7 smlouvy OSM jsou pak specifikovány konkrétní projekční práce a stavební a montážní práce spojené s realizací díla.

260. Podle bodu 4.1 smlouvy OSM činí cena za dílo 13 998 000 Kč bez DPH, z toho provedení projekčních prací a rekonstrukce horní plošiny, vč. souvisejících konstrukcí a technologií činí 7 427 800 Kč bez DPH a provedení projekčních prací a rekonstrukce spodní plošiny, vč. souvisejících konstrukcí a technologií činí 6 570 200 Kč bez DPH.

261. Příloha č. 2 smlouvy OSM obsahuje výkaz výměr v celkové výši 13 998 000 Kč bez DPH. Z obsahu výkazu výměr je seznatelné, že zde uvedená celková finanční hodnota je tvořena částí elektro (specializace prací silnoproud, slaboproud), částí stavba (specializace prací nátěry, ostatní, pomocné práce, zámečnické a kovové práce, těsnění, požární těsnění, zednické práce), částí technologie (specializace prací IČ, strojní zařízení, zámečnické a kovové práce) a částí VON (specializace prací IČ, doprava, ostatní, projekční práce, zaměření).

262. Úřad uvádí, že reference OSM splňuje požadavek na dobu realizace, když ve vyjádření ze dne 27. 4. 2023 zadavatel Úřadu na základě usnesení ze dne 24. 5. 2023 sdělil, že tato reference byla dokončena dne 28. 3. 2022.
263. Navrhovatel ve vyjádření ze dne 26. 5. 2023 tvrdí, že výtah instalovaný v referenci OSM nemůže mít dopravní výšku větší než 28 m, tj. dle navrhovatele nesplňuje požadavek na dopravní výšku nejméně 28 m stanovený zadavatelem v namítané technické kvalifikaci. K tomu Úřad sděluje, že usnesením ze dne 24. 5. 2023 stanovil zadavateli lhůtu k předložení relevantních podkladů k dodávce výtahu v referenci OSM prokazujících dopravní výšku tohoto výtahu. Zadavatel ve vyjádření ze dne 29. 5. 2023 uvedl, že se „jedná o tzv. šikmý výtah, u kterého dráha jeho jízdy není svislá, tedy kolmá k podkladu, ale je zešikmená. Z uvedeného důvodu tak platí, že zatímco u běžných svislých výtahů se zdvih shoduje s dopravní výškou, v případě šikmého výtahu je vyloučeno tyto dvě hodnoty zaměňovat, protože tyto hodnoty nejsou totožné. V případě dotazovaného výtahu ev. č. 613-1-294 se tedy jedná o tzv. šikmý výtah, u kterého jsou zdvih výtahu a dopravní výška výtahu naprosto rozdílné hodnoty, protože při postupném naklápění se jízdní dráha výtahu (neboli dopravní výška výtahu) odlišuje od zdvihu výtahu. Pro názornost si to lze představit jako pravoúhlý trojúhelník, kde zdvih je představován jednou z odvěsen, ale dopravní výška (tedy hodnota, kterou zadavatel požadoval) probíhá na přeponě. Jakkoli je tak dopravní výška u tohoto výtahu šikmá, je stejná jako při posuzované svislici u svislého výtahu. Zadavatel trvá na tom, že i takto konstruovaný výtah by splňoval jeho požadavky, pokud by byl předložen jako reference.“. Nedílnou součástí vyjádření ze dne 29. 5. 2023 byla celková dispozice výtahu, z níž je seznatelné, že dopravní výška výtahu činí 34 270 mm a zdvih výtahu 18 200 mm. S ohledem na uvedené tak Úřad konstatuje, že reference OSM splňuje požadavek na dopravní výšku nejméně 28 m.
264. Navrhovatel ve vyjádření ze dne 26. 5. 2023 dále tvrdí, že reference OSM, resp. daný objekt slouží jako technické centrum zadavatele a je v něm umístěno např. záložní energetické centrum pro případ výpadku elektrického proudu, tedy sám o sobě tento objekt neplní dopravní funkci a není veřejně přístupný. Navrhovateli tak není zřejmé, na základě čeho zadavatel dovozuje, že se jedná o dopravní stavbu. K tomu, zda reference OSM byla realizována na dopravní stavbě (tj. zda ochranný systém metra lze zahrnout pod dopravní stavby), Úřad uvádí, že dle jeho názoru fakt, že se jedná o výtah umístěný v „technickém zázemí“ metra, nemění nic na tom, že se stále jedná o prostory metra, a tedy o dopravní stavbu. S ohledem na uvedené tak Úřad konstatuje, že reference OSM splňuje požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě.
265. Pokud jde o finanční objem reference OSM, zadavatel v seznamu referencí uvedl částku 13 998 000 Kč bez DPH, nicméně z bodu 4.1 smlouvy OSM plyne, že tato částka představuje hodnotu celého díla dle smlouvy OSM, nikoli pouze hodnotu relevantní dodávky výtahu, neboť ze smlouvy OSM je zřejmé, že součást díla tvořilo i jiné plnění. S ohledem na toto zjištění vyzval Úřad zadavatele poprvé usnesením ze dne 11. 4. 2023 k vysvětlení, z jakého důvodu považuje za finanční objem dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m finanční hodnotu celého díla dle smlouvy o dílo. Jelikož se zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 vyjádřil nedostatečně, byl Úřadem znovu vyzván usnesením ze dne 21. 4. 2023 k vyčíslení skutečně vynaložených nákladů a předložení relevantních podkladů k referenci OSM, z nichž bude jednoznačně seznatelná výše finančního objemu dodávky výtahu o dopravní výšce nejméně 28 m, a ke konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které byly do výše

finančního objemu zahrnutý. Na tuto výzvu zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, ve kterém s odkazem na smlouvu OSM, konkrétně bod 4.1.1, sdělil, že „je cena na izolovanou jednotku identifikovatelná v celkové výši 7.427.800,- Kč bez DPH“. Zadavatel však nepředložil žádné podklady, které by tuto částku dokládaly, ani konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které do finančního objemu 7 427 800,00 Kč bez DPH zahrnul (např. uvedením konkrétních položek Přílohy č. 2 smlouvy OSM).

266. Navrhovatel ve vyjádření ze dne 26. 5. 2023 uvedl, že reference OSM nesplňuje zadavatelem stanovenou namítanou technickou kvalifikaci, když „zadavatel do hodnoty dodávky výtahu zahrnuje i stavební práce, které se samostatnou dodávkou výtahu nijak nespojují.“ Navrhovatel s odkazem na smlouvu OSM podotýká, že předmětem díla byly „především projekční a stavební práce“ související s horní a dolní plošinou, přičemž dle smlouvy OSM částka 7 427 800 Kč bez DPH neodpovídá hodnotě dodávky výtahu. Dále navrhovatel specifikoval konkrétní položky Přílohy č. 2 smlouvy OSM, které zadavatel dle něj nesprávně zahrnul do finančního objemu 7 427 800 Kč bez DPH, a naopak uvedl ty položky Přílohy č. 2 smlouvy OSM, které dle něj souvisí s budováním výtahu, přičemž došel k závěru, že finanční objem reference OSM činí 2 110 000 Kč bez DPH.
267. Úřad uvádí, že zadavatel ani na opakovanou výzvu Úřadu nijak nevysvětlil ani nedoložil, jak k částce 7 427 800 Kč bez DPH, která má představovat hodnotu relevantní dodávky výtahu, došel, a jaké dodávky, práce či služby jsou do ní zahrnuté. Z bodu 4.1.1 smlouvy OSM vyplývá, že přesně tato částka odpovídá ceně za „provedení projekčních prací a rekonstrukce horní plošiny, vč. souvisejících konstrukcí a technologií“, z čehož je zřejmé, že v této částce jsou zahrnuté i náklady na provedení projekčních prací; ty přitom dle Úřadu nelze zahrnout do finančního objemu dodávky výtahu, neboť nejde o práce, jež by přímo souvisely se samotnou realizací dodávky výtahu. Současně není vůbec zřejmé, jaké všechny ostatní práce/dodávky/služby jsou v dané částce zahrnuté, a nelze tedy posoudit, zda je lze do finančního objemu dodávky výtahu započítat, či nikoliv. Současně z ničeho neplyne, a zadavatel to ani nijak nevysvětlil, že právě finanční hodnoty v Příloze č. 2 smlouvy OSM uvedené pod „horní plošinou“ mají představovat hodnotu relevantní dodávky výtahu, když např. finanční hodnota položky „Nová kabina pro přepravu osob a materiálů“ či „Úprava nosných konstrukcí dráhy pro kabinu a protiváhu“ jsou podřazeny pod „dolní plošinu“. Úřad proto uzavírá, že tvrzení zadavatele stran prokázání finančního objemu reference OSM byla nedostatečná, tzn. zadavatel neprokázal, že reference OSM splňuje požadavek na finanční objem min. 5 mil. Kč bez DPH stanovený v namítané technické kvalifikaci.
268. Úřad v této souvislosti odkazuje na rozsudek NSS č. j. 6 As 338/2021-52 ze dne 13. 2. 2023, v němž je mj. uvedeno: „V návrhovém řízení o přezkoumání úkonů zadavatele se tak uplatní např. zásada kontradiktornosti (právo každého z účastníků vyjádřit se ke všem skutečnostem či důkazům a oponovat jim), ale rovněž zásada projednací (zvýšená procesní odpovědnost účastníků za zjištění skutkového stavu). Podle § 141 odst. 4 správního řádu ve sporném řízení vychází správní orgán z důkazů, které byly účastníky navrženy. Pokud navržené důkazy nepostačují ke zjištění stavu věci, může správní orgán provést i důkazy jiné. Neoznačí-li účastníci důkazy potřebné k prokázání svých tvrzení, vychází správní orgán při zjišťování stavu věci z důkazů, které byly provedeny. Správní orgán může též vzít za svá skutková zjištění shodná tvrzení účastníků. Podle citovaného ustanovení »je důkazní břemeno zejména na účastnících řízení, a je tak do určité míry modifikována zásada materiální pravdy (§ 3 správního řádu).

Správní orgán pak vychází zejména z důkazů, které byly účastníky navrženy; nadto může provést i další důkazy podle svého uvážení, přičemž zejména by měl doplnit ty důkazy, které jsou potřeba k ochraně veřejného zájmu (viz. § 2 odst. 4 správního řádu)«. Z citovaného rozsudku NSS vyplývá, že vzhledem k tomu, že se v nynějším případě jedná o správní řízení zahájené na návrh, nikoli z moci úřední, je to zejména zadavatel, kdo je povinen tvrzení, že reference OSM splňuje namítanou technickou kvalifikaci, dostatečně odůvodnit a své tvrzení prokázat, což se u této reference nestalo.

269. Úřad shrnuje, že ačkoliv reference OSM splňuje požadavky na dobu realizace, na dopravní výšku výtahu i požadavek na umístění na dopravní stavbě, zadavatel neprokázal, že splňuje i požadovaný finanční objem. Vzhledem k tomu není postaveno najisto, že reference OSM splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Muzeum A

270. K referenci Muzeum A realizované dle smlouvy č. 000585 00 17, kterou zadavatel uzavřel se společností BREMA, spol. s r.o. (dále jen „smlouva Muzeum A“) zadavatel předložil:

- průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-289 ze dne 9. 2. 2005: typ AVOKA 16 TN 16 O; rok výroby 2004; výrobce „VVS-české výtahy s.r.o.“; zdvih 35,3 m; rychlost 1,6 m/s; počet stanic 2/2 (dále jen „PZ č. 1 Muzeum A“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023);
- průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-290 ze dne 9. 2. 2005: typ AVOKA 16 TN 16 O; rok výroby 2004; výrobce „VVS-české výtahy s.r.o.“; zdvih 35,3 m; rychlost 1,6 m/s; počet stanic 2/2 (dále jen „PZ č. 2 Muzeum A“, předloženo zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023).

271. Úřad konstatuje, že mezi zadavatelem a navrhovatelem je spor o tom, zda reference Muzeum A namítanou technickou kvalifikaci splňuje. Úřad k této referenci vyhledal relevantní informace a uvádí následující.

272. Úřad v registru smluv na základě informací sdělených zadavatelem v seznamu referencí dohledal smlouvu Muzeum A.

273. Podle bodu 2.1 smlouvy Muzeum A je předmětem smlouvy provedení „(o)pravy a odstranění provozních rizik výtahů ve stanicích metra I. P. Pavlova, Můstek, Karlovo náměstí, Smíchovské nádraží, Muzeum/A, Českomoravská a Lužiny v rozsahu dle přílohy č. 3 této smlouvy – Specifikace rozsahu prací a následujícího odstavce (dále jen »dílo«) a objednatel se zavazuje řádně a včas provedené dílo převzít a uhradit cenu díla za podmínek dále stanovených.“

274. Podle bodu 3.1 smlouvy Muzeum A cena za dílo „dle čl. 2. této smlouvy je stanovena ve výši 9 425 450,- Kč bez DPH“.

275. Podle Přílohy č. 2 smlouvy Muzeum A jsou oprava a odstranění provozních rizik výtahů ve stanici metra Muzeum A vyčísleny pro výtah ev. č. 613-1-289 na 1 095 699,- Kč bez DPH a pro výtah ev. č. 613-1-290 na 1 095 699 Kč bez DPH, přičemž konkrétní realizované práce a jejich finanční hodnota jsou specifikovány v částech nazvaných „Odstranění rizik výtahu ve stanici metra MUZEUM 613-1-289“ a „Odstranění rizik výtahu ve stanici metra MUZEUM 613-1-290“. Pro úplnost Úřad doplňuje, že v Příloze č. 2 smlouvy Muzeum A jsou kromě údajů k výtahům, jež dle zadavatele splňují namítanou technickou kvalifikaci, uvedeny i údaje

k opravám a odstranění provozních rizik u dalších výtahů; konkrétně u výtahu ve stanici metra I. P. Pavlova je hodnota těchto plnění vyčíslena na 1 142 270 Kč bez DPH, u výtahu ve stanici metra Můstek na 1 376 251 Kč bez DPH, u výtahu ve stanici metra Karlovo náměstí na 1 263 986 Kč bez DPH, u výtahu ve stanici metra Smíchovské Nádraží na 1 376 251 Kč bez DPH, u výtahu ve stanici metra Českomoravská na 1 130 901 Kč bez DPH a u výtahu ve stanici metra Lužiny na 944 393 Kč bez DPH.

276. Z podkladů poskytnutých zadavatelem plyne, že reference Muzeum A splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě. Pokud jde o finanční objem reference Muzeum A, zadavatel v seznamu referencí uvedl částku 9 425 450,00 Kč bez DPH, nicméně z bodu 3.1 smlouvy Muzeum A plyne, že tato částka představuje hodnotu celého díla dle smlouvy Muzeum A, nikoli pouze hodnotu relevantní dodávky výtahů, neboť ze smlouvy Muzeum A je zřejmé, že součást díla tvořilo i jiné plnění. S ohledem na toto zjištění vyzval Úřad zadavatele poprvé usnesením ze dne 11. 4. 2023 k vysvětlení, z jakého důvodu považuje za finanční objem dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m finanční hodnotu celého díla dle smlouvy o dílo. Jelikož se zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 vyjádřil nedostatečně, byl Úřadem znovu vyzván usnesením ze dne 21. 4. 2023 k vyčíslení skutečně vynaložených nákladů a předložení relevantních podkladů k referenci Muzeum A, z nichž bude jednoznačně seznatelná výše finančního objemu dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m, a ke konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které byly do výše finančního objemu zahrnuty. Na tuto výzvu zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, ve kterém s odkazem na smlouvu Muzeum A sdělil, že „cena izolovaně za jednotky 289 a 290 je v celkové výši 2.191.398,- Kč bez DPH“, což podložil uvedením finančních hodnot obou výtahů uvedenými v Příloze č. 2 smlouvy Muzeum A.
277. S ohledem na obsah smlouvy Muzeum A (viz body 274. a 275. odůvodnění tohoto rozhodnutí) Úřad konstatuje, že zadavatelem původně uvedený finanční objem ve výši 9 425 450,00 Kč bez DPH odpovídá celkové ceně za provedení díla dle smlouvy Muzeum A, která ovšem kromě výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m zahrnuje i řadu dalších výtahů, které parametry namítané technické kvalifikace nespĺňují, a tento finanční objem tedy nelze považovat za relevantní pro účely prokázání namítané technické kvalifikace. V následném vyjádření pak sám zadavatel uvedl, že cena za dodávku výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci činí 2 191 398,- Kč bez DPH. Úřad shrnuje, že ačkoliv reference Muzeum A splňuje požadavky na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na umístění na dopravní stavbě, ze smlouvy Muzeum A i z posledního vyjádření zadavatele vyplývá, že nespĺňuje požadovaný finanční objem. Úřad tedy konstatuje, že reference Muzeum A nespĺňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Kobylisy

278. K referenci Kobylisy realizované dle rámcové smlouvy č. 000246 00 19, kterou zadavatel uzavřel se společností BREMA, spol. s r.o. (dále jen „rámcová smlouva Kobylisy“), zadavatel předložil:
- průkaz způsobilosti elektrického výtahu s dopravou osob ev. č. 613-1-1-027 ze dne 18. 6. 2004: typ A10-630; rok výroby 2003; výrobce „ThyssenKrupp Výtahy, s.r.o.“; zdvih

31,078 m; rychlost 1,0 m/s; počet stanic 2/2 (dále jen „PZ Kobylisy“, předložen zadavatelem ve vyjádření ze dne 4. 4. 2023 na základě usnesení ze dne 27. 3. 2023).

279. Úřad konstatuje, že mezi zadavatelem a navrhovatelem je spor o tom, zda reference Kobylisy namítanou technickou kvalifikaci splňuje. Úřad k této referenci uvádí následující.
280. Úřad z registru smluv na základě informací sdělených zadavatelem v seznamu referencí dohledal rámcovou smlouvu Kobylisy.
281. Podle bodu 1.1 rámcové smlouvy Kobylisy je předmětem smlouvy provedení díla zahrnujícího zejména:
- „1.1.1. Stavební a montážní práce související s modernizací, rekonstrukcí výtahů a odstraňováním rizik výtahů.*
 - 1.1.2. Dodávku a montáž strojního zařízení a vybavení.*
 - 1.1.3. Demontáže a odvoz stávajícího zařízení do místa likvidace.*
 - 1.1.4. Provedení potřebných stavebních úprav.*
 - 1.1.5. Dodávku a pokládku silových rozvodů.*
 - 1.1.6. Dodávku a pokládku slaboproudých rozvodů.*
 - 1.1.7. Provedení požárního utěsnění technologií (kde je to nutné).*
 - 1.1.8. Oživení a nastavení na požadované parametry.*
 - 1.1.9. Zpracování realizační dokumentace.*
 - 1.1.10. Zpracování dokumentace skutečného provedení, do které budou zapracovány připomínky Objednatele.*
 - 1.1.11. Zajištění potřebných zkoušek, protokolů, certifikátů a revizí pro kolaudaci a následné provozování Díla Objednatelem.*
 - 1.1.12. Spojovací a upevňovací materiál.*
 - 1.1.13. Dodávka a montáž elektroinstalace, rozvaděčů, vypínačů, ovládacích prvků, jisticích prvků, osvětlovacích těles, apod.*
 - 1.1.14. Zavážení materiálu a odvoz odpadu vč. likvidace.*
 - 1.1.15. Zaškolení obsluhy Objednatele.*
 - 1.1.16. Všechny další nezbytné související činnosti, úkony a dodávky k uvedení výtahů do řádného provozu v podmínkách Objednatele.*
 - 1.1.17. Obstarání všech změn, potvrzení a rozhodnutí veřejnoprávních a jiných orgánů nezbytných pro provádění, předání a převzetí Díla, kolaudaci a užívání Díla, nebudou-li obstarána Objednatelem nebo zástupci Objednatele.“*
282. Podle bodu 1.7 rámcové smlouvy Kobylisy jsou předmětem díla výtahy uvedené v Příloze č. 1 rámcové smlouvy Kobylisy.
283. Podle bodu 1.8 rámcové smlouvy Kobylisy jsou výtahy v provozovnách zadavatele na území hl. m. Prahy.
284. Podle bodu 4.1 rámcové smlouvy Kobylisy cena za dílo celkem činí 38 479 487,95 Kč bez DPH, přičemž u části díla týkající se výtahu ev. č. 613-1-027 ve stanici metra Kobylisy je uvedena cena 1 046 730,60 Kč bez DPH. Pro úplnost Úřad doplňuje, že v bodu 4.1 rámcové smlouvy

Kobylisy je uvedeno dalších 33 číselných označení výtahů na různých stanicích pražského metra vč. vyčíslení finanční hodnoty těchto částí díla a dále je zde uvedena položka inženýrská činnost, která je ohodnocena částkou 172 220 Kč bez DPH.

285. Podle bodu 1.1 Přílohy č. 1 rámcové smlouvy Kobylisy je u výtahu ev. č. 613-1-027 ve stanici metra Kobylisy počítáno s odstraněním nízkých (vybraných), středních a vysokých rizik, rekonstrukcí, modernizací výtahu.
286. Úřad konstatuje, že reference Kobylisy splňuje požadavek zadavatele na dobu realizace, na dopravní výšku výtahu i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě, jak plyne ze seznamu referencí poskytnutého zadavatelem. Pokud jde o finanční objem reference Kobylisy, zadavatel v seznamu referencí uvedl částku 38 479 487,95 Kč bez DPH, nicméně z bodu 4.1 rámcové smlouvy Kobylisy plyne, že tato částka představuje hodnotu celého díla dle smlouvy Muzeum A, nikoli pouze hodnotu relevantní dodávky výtahu, neboť ze smlouvy Kobylisy je zřejmé, že součást díla tvořilo i jiné plnění. S ohledem na toto zjištění vyzval Úřad zadavatele poprvé usnesením ze dne 11. 4. 2023 k vysvětlení, z jakého důvodu považuje za finanční objem dodávky výtahu o dopravní výšce nejméně 28 m finanční hodnotu celého díla dle smlouvy o dílo. Jelikož se zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 vyjádřil nedostatečně, byl Úřadem znovu vyzván usnesením ze dne 21. 4. 2023 k vyčíslení skutečně vynaložených nákladů a předložení relevantních podkladů k referenci Kobylisy, z nichž bude jednoznačně seznatelná výše finančního objemu dodávky výtahu o dopravní výšce nejméně 28 m, a ke konkrétní specifikaci jednotlivých dodávek/prací/služeb, které byly do výše finančního objemu zahrnuty. Na tuto výzvu zadavatel reagoval vyjádřením ze dne 3. 5. 2023, ve kterém s odkazem na rámcovou smlouvu Kobylisy sdělil, že „je cena na izolovanou jednotku identifikovatelná v celkové výši 1.046.730,60 Kč bez DPH“, což podložil uvedením finanční hodnoty výtahu specifikovaného v bodu 4.1. rámcové smlouvy Kobylisy.
287. S ohledem na obsah rámcové smlouvy Kobylisy (viz bod 284. odůvodnění tohoto rozhodnutí) Úřad konstatuje, že zadavatelem původně uvedený finanční objem ve výši 38 479 487,95 Kč bez DPH odpovídá celkové ceně za provedení díla dle rámcové smlouvy Kobylisy, která ovšem kromě výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m zahrnuje i řadu dalších výtahů, které parametry namítané technické kvalifikace nesplňují, a nelze je tedy považovat za relevantní pro účely prokázání namítané technické kvalifikace. V následném vyjádření pak sám zadavatel uvedl, že cena za dodávku výtahu splňujícího namítanou technickou kvalifikaci činí 1 046 730,60 Kč bez DPH.
288. Úřad shrnuje, že ačkoliv reference Kobylisy splňuje požadavky na dobu realizace, na dopravní výšku výtahu i požadavek na umístění na dopravní stavbě, z rámcové smlouvy Kobylisy i z posledního vyjádření zadavatele vyplývá, že nesplňuje požadovaný finanční objem. Úřad proto konstatuje, že reference Kobylisy nesplňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Dílčí závěr k referencím v rámci pražského metra

289. Úřad v návaznosti na výše popsané závěry konstatuje, že tvrzení zadavatele, které vyslovil ve vztahu k legitimnosti stanovení namítané technické kvalifikace v rozhodnutí o námitkách a v návrhu, že nejméně 7 dodávek výtahů v rámci pražského metra splňuje namítanou technickou kvalifikaci, nebylo v rámci správního řízení prokázáno. Dle shora uvedených zjištění Úřadu namítanou technickou kvalifikaci splňuje reference Karlovo náměstí, a kromě toho lze

důvodně předpokládat, že ji splňuje také reference Petřiny, a to i přes nedoložení konkrétních výpočtů finančního objemu v části elektro k výtahům s dopravní výškou nejméně 28 m.

290. Úřad se dále zabýval tím, kdo byl dodavatelem reference Karlovo náměstí a reference Petřiny (tj. kdo byl dodavatelem výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci), a komu tedy tyto reference svědčí.
291. S ohledem na informace a doklady předložené zadavatelem (zejména seznam referencí, PZ č. 1 Karlovo náměstí a PZ č. 2 Karlovo náměstí) Úřad konstatuje, že dodavatelem reference Karlovo náměstí byla společnost BREMA, spol. s r.o.
292. Jelikož Úřad neměl na základě zadavatelem předloženého seznamu referencí, PZ č. 1 Petřiny a PZ č. 2 Petřiny postaveno najisto, kdo realizoval dodávku reference Petřiny, vyzval zadavatele usnesením ze dne 11. 4. 2023 k uvedení, která společnost je skutečným výrobcem výtahů v referenci Petřiny a jaký dodavatel zajišťoval dodávku výtahů v referenci Petřiny. Zadavatel ve vyjádření ze dne 19. 4. 2023 Úřadu sdělil, že „*skutečným výrobcem výtahů je dle záručního listu společnost Tramontáž (...)* Dle smlouvy o dílo byla dodavatelem společnost *Metrostav a.s., z dokumentace však vyplývá (...), že jejím subdodavatelem byla společnost OTIS a.s.*“ Zadavatel dále součástí vyjádření ze dne 19. 4. 2023 učinil ZL č. 1 Petřiny a ZL č. 2 Petřiny, dle kterých je výrobcem dotčených výtahů společnost TRAMONTÁŽ, spol. s r.o. S ohledem na zadavatelem podané informace a předložené doklady Úřad konstatuje, že dodavatelem reference Petřiny (tj. dodavatelem výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci) byla společnost OTIS a.s.

K údajným zahraničním referencím

293. Kromě referencí v pražském metru zadavatel zákonnost namítané technické kvalifikace obhajuje i tím, že je mu znám „*nespočet*“ zahraničních referencí, které tuto technickou kvalifikaci splňují, když uvedl zakázku na realizaci železnice v Rakousku, letiště v Mnichově, metra v Neapoli, metra v Kataru, metra v Londýně a metra v Budapešti (dále též společně „*zahraniční reference*“). Navrhovatel jeho tvrzení rozporuje.
294. Úřad proto v rámci správního řízení provedl šetření za účelem zjištění, zda je možné namítanou technickou kvalifikaci skutečně prokázat zadavatelem uváděnými zahraničními referencemi a kterým dodavatelům tyto reference svědčí.
295. Za účelem zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti, vyzval Úřad zadavatele usnesením ze dne 27. 3. 2023 k jednoznačné specifikaci zahraničních referencí, resp. investičních akcí označených zadavatelem v rozhodnutí o námitkách a ve vyjádření k návrhu, a k doložení relevantních podkladů prokazujících, že zahraniční reference splňují všechny parametry namítané technické kvalifikace. Účelem dotazu bylo zjistit jednak to, zda je skutečně možné namítanou technickou kvalifikaci prokázat zadavatelem uvedenými zahraničními referencemi, a současně i to, kolik dodavatelů by případně bylo schopno namítanou technickou kvalifikaci samostatně prokázat.
296. K usnesení ze dne 27. 3. 2023 zadavatel Úřadu ve vyjádření ze dne 11. 4. 2023 sdělil, že předkládá v seznamu zahraničních referencí 8 zahraničních dodávek výtahů, ve vztahu k nimž „*lze předpokládat*“ splnění namítané technické kvalifikace, což nadto doložil jednotlivými potvrzeními o realizaci příslušné zahraniční dodávky výtahů. K nim zadavatel uvedl, že některá potvrzení jsou ponechána v anglickém jazyce, jelikož nebylo možné zajistit ve stanované lhůtě

ověřený překlad, ale zadavatel je přesvědčen, že i tak jsou potvrzení dostatečně průkazná. Ve vztahu k Úřadem v usnesení ze dne 27. 3. 2023 uvedeným zakázkám na realizaci metra v Kyjevě, metra v Charkově a metra v Dnipru zadavatel uvedl, že „*tyto města zadavatel uváděl ve vztahu k tvrzení navrhovatele, že geologické podmínky pro dopravní stavby existují jen v Rusku a pražském metru. Z tohoto důvodu zadavatel namísto této zahraniční dodávky výtahů v přehledu uvedl navíc 2 dosud neuvedené zahraniční dodávky výtahů v rámci výstavby metra v Helsinkách a metra v Londýně, přičemž potvrzení realizace z londýnského metra nebylo možné v tak krátké lhůtě získat. Z předložených podkladů tak vyplývá, že minimální celkový počet držitelů referencí, které zadavatel předpokládal, byl v počtu osmi dodavatelů (...).*“

297. Přílohu vyjádření ze dne 11. 4. 2023 tvoří seznam zahraničních referencí, v němž je uvedeno mj. následující:

Místo realizace	Dodavatel	Dopr. výška (m)	Období realizace	Počet jednotek v dodávce	Cena dodávky
letišť Mnichov	Schindler CZ, a.s.	61, 34	2012	50x výtah, 56x eskalátor, 20x chodník	více jak 5 mil. Kč
metro Neapol	Schindler CZ, a.s.	34	2013-2022	34x výtah, 74x eskalátor	8,2 mil. EUR
Öbb railways Rakousko	Schindler CZ, a.s.	28	2022-2026	125x výtah	25 mil. EUR
metro Dauhá	TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod	30,26 30,35 32,25 32,8 34,8	2017-2019	191x výtah, 300x eskalátor, 62x chodník	2 mil. EUR
metro Budapešť	WITTUR GmbH	32	2015	32x výtah několika kontraktech	0,5 mil. EUR
metro Helsinky	KONE, a.s.	30,1 30,1	2012-2017	46x výtah, 70x eskalátor	20 mil. EUR
metro Londýn	KONE, a.s.	3x nad 28	-	-	více jak 5 mil. Kč

298. Jelikož Úřad shledal informace a podklady poskytnuté zadavatelem ve vyjádření ze dne 11. 4. 2023 za nedostatečné, neboť z nich nebylo možné zjistit, zda předmětné reference namítanou technickou kvalifikaci splňují, či nikoli, vyzval:

- žádostí ze dne 17. 4. 2023 společnost Schindler CZ, a.s. k doplnění informací týkajících se zakázky na realizaci letiště v Mnichově (dále jen „reference Mnichov“), na realizaci metra

v Neapoli (dále jen „reference Neapol“) a na realizaci železnice v Rakousku (dále jen „reference Rakousko“);

- žádostí ze dne 18. 4. 2023 společnost KONE, a.s. k doplnění informací týkajících se zakázky na realizaci metra v Helsinkách (dále jen „reference Helsinky“) a na realizaci metra v Londýně (dále jen „reference Londýn“);
- žádostí ze dne 18. 4. 2023 společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k doplnění informací týkajících se zakázky na realizaci metra v Kataru (dále jen „reference Katar“)

(v podrobnostech v následujících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí).

299. K žádostem uvedeným v předchozím odstavci Úřad obdržel dne 28. 4. 2023 odpověď společnosti KONE, a.s.; dne 2. 5. 2023 odpověď společnosti TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod a dne 31. 5. 2023 odpověď společnosti Schindler CZ, a.s. (v podrobnostech v následujících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí).

300. V dalších bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí se Úřad vyjádří k jednotlivým zahraničním referencím, které dle zadavatele splňují namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Mnichov

301. K referenci Mnichov zadavatel Úřadu předložil referenční list společnosti Schindler CZ, a.s. v anglickém jazyce (dále jen „referenční list Mnichov“).

302. Dle referenčního listu Mnichov bylo v rámci této globální reference společnosti Schindler Group dodáno 50 ks výtahů, dopravní výška výtahů byla 61 m a 34 m, objednávka byla obdržena v roce 2012 a celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahovala 5 mil. Kč bez DPH.

For tender purposes of Metro D line, Prague's project, we would like to confirm, we successfully secured project and become as our Global Schindler reference

Project Name	Munich Airport
Country	Germany
Segment	Infra Project - airport
Frame Agreement value	Order is above 5 milion CZK without TAX
Product	Elevators 50 units Schindler Custom Design (S5500) Escalators 56 units Schindler 9300AE Moving walks 20 units Schindler 9500
Building height	78 meters
Travel height of elevators	61m for Tower Elevators Up to 34m for other elevartor
Order received	2012

303. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Mnichov splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost Schindler CZ, a.s. k doplnění informací týkajících se reference Mnichov, konkrétně jí položil následující dotazy:

a) „Dle referenčního listu bylo dodáno 50 ks výtahů.

- Uvedte, kolik z dodaných výtahů mělo dopravní výšku nejméně 28 m; u každého z těchto výtahů uveďte jeho konkrétní dopravní výšku.
- U každého jednotlivého výtahu s dopravní výškou nejméně 28 m uveďte jeho konkrétní umístění v rámci letiště v Mnichově.“

- b) „Dle referenčního listu celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahovala 5 mil. Kč bez DPH.
- Uvedte, kolik z celkové finanční hodnoty rámcové smlouvy činila finanční hodnota dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m (v Kč bez DPH).“
- c) „Dle referenčního listu byla objednávka obdržena v roce 2012.
- Uvedte konkrétní datum dokončení objednávky.“
- d) „Dle referenčního listu se jedná o globální referenci společnosti Schindler Group.
- Uvedte, jaký subjekt byl v případě dané reference výrobcem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m (tedy, zda jím byla společnost Schindler CZ, a.s. nebo jiná společnost v rámci Schindler Group).
 - Uvedte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference.“
- e) „Sdělte, jaké konkrétní práce byly u dodávky výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m realizovány (tj., zda se jednalo o montáž nových výtahů, nebo o servis/opravy či o jiné práce na již instalovaných výtazích).“

304. V odpovědi na shora citované společnost Schindler CZ, a.s. v přípisu ze dne 31. 5. 2023 uvedla následující:

According to the reference sheet, the total financial value of the relevant framework contract exceeded 5 million CZK without VAT.

– Indicate how much of the total financial value of the framework contract was the financial value supply of lifts with a travel height of at least 28 m (in CZK without VAT).

In the main order, 5 elevators with a lifting height of 28 m were installed (value above 30mCZK) and another 8 were installed (value above 35mCZK) during the construction of the multi-storey car park (P20).

c) According to the reference sheet, the order was received in 2012.

- Specify the specific date of completion of the order.

Order received in 2012, handover to Munich Airport at the end of 2015/beginning of 2016

d) According to the reference sheet, this is the global reference of the Schindler Group company.

The Munich Airport reference is a reference from Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH, Germany and its part of global reference of Schindler group.

– Indicate which entity was the manufacturer of elevators with transport height in the case of the given reference at least 28 m (that is, whether it was Schindler CZ, a.s. or another company within the Schindler Group).

They were custom design elevators from Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH, Germany.

– State which entity ensured the delivery (was the supplier) of elevators with the lowest traffic height 28 m within the given reference.

They were custom design elevators from Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH, Germany

e) Tell us what specific work was involved in the delivery of lifts with a transport height of at least 28 m implemented (i.e. whether it was the installation of new lifts, or service/repairs or other work on already installed lifts).

These were exclusively new installations by Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH, Germany

Z prostého překladu citovaného vyjádření vyplývá, že, (i) v hlavní zakázce bylo instalováno 5 výtahů s výškou zdvihu 28 m (hodnota nad 30 mil. Kč) a dalších 8 (hodnota nad 35 mil. Kč) bylo instalováno při výstavbě vícepodlažního parkoviště (P20); (ii) předání na mnichovské letiště bylo koncem roku 2015 a začátkem roku 2016; (iii) reference je od společnosti

„Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH“, Německo, jako součást globální reference skupiny Schindler a (iv) jednalo se o instalace nových výtahů.

305. Z přípisu Schindler CZ, a.s. ze dne 31. 5. 2023 tedy vyplývá, že v rámci reference Mnichov bylo instalováno 5, resp. 13 nových výtahů s dopravní výškou přesahující 28 m společností „Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH“ za cenu přesahující 30 mil. Kč, k jejichž předání došlo koncem roku 2015 a počátkem roku 2016. Z uvedeného plyne, že reference Mnichov splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů, na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě i požadavek na finanční objem stanovený v namítané technické kvalifikaci.

Reference Neapol

306. K referenci Neapol zadavatel Úřadu předložil referenční list společnosti Schindler CZ, a.s. v anglickém jazyce (dále jen „referenční list Neapol“).

307. Dle referenčního listu Neapol bylo v rámci této globální reference společnosti Schindler Group dodáno několik typů výtahů. Referenční list obsahuje údaj „Opened in 2013-2022“, což patrně znamená, že výtahy byly v rozmezí daných let uvedeny do provozu. Celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahovala 8,2 mil. EUR.

For tender purposes of Metro D line, Prague's project, we would like to confirm, we successfully secured project and become as our Global Schindler reference

Project Name	Naples Metro
Country	Italy
Segment	Infra Project - Metro
Frame Agreement value	8,2 Million EUR
Product	13 Schindler 5400 10 S2400 11 Custom ELE 74 Schindler 9300/9500/9700AE
Travel height	Up to 34m
Opened in	2013 - 2022

308. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Neapol splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost Schindler CZ, a.s. k doplnění informací týkajících se reference Neapol, konkrétně jí položil následující dotazy:

- a) „Dle referenčního listu bylo dodáno několik typů výtahů.
 - Uvedte, kolik z dodaných výtahů mělo dopravní výšku nejméně 28 m; u každého z těchto výtahů uvedte jeho konkrétní dopravní výšku.“
- b) „Dle referenčního listu celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahovala 8,2 mil. EUR.
 - Uvedte, kolik z celkové finanční hodnoty rámcové smlouvy činila finanční hodnota dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m (v Kč bez DPH).“
- c) „V referenčním listu je uveden údaj »Opened in« 2013-2022.
 - Uvedte konkrétní datum dokončení referenční zakázky.“
- d) „Dle referenčního listu se jedná o globální referenci společnosti Schindler Group.
 - Uvedte, jaký subjekt byl v případě dané reference výrobcem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m (tedy, zda jím byla společnost Schindler CZ, a.s. nebo jiná společnost v rámci Schindler Group).

- *Uvedte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference.*
- e) *„Sdělte, jaké konkrétní práce byly u dodávky výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m realizovány (tj., zda se jednalo o montáž nových výtahů, nebo o servis/opravy či o jiné práce na již instalovaných výtazích).“*

309. V odpovědi na shora citované společnost Schindler CZ, a.s. v přípisu ze dne 31. 5. 2023 uvedla následující:

- a) According to the reference sheet, several types of elevators were delivered.
 - State how many of the delivered elevators had a travel height of at least 28 m; at each of these elevators, indicate its specific height. There are 4 lifts which have a travel height over 28m, specifically 28.05m.
- b) According to the reference sheet, the total financial value of the relevant framework contract exceeded EUR 8.2 million.
 - Indicate how much of the total financial value of the framework contract was the financial value supply of lifts with a travel height of at least 28 m (in CZK without VAT). The total value of these 4 lifts si about €251K.
- c) "Opened in" 2013-2022 is indicated in the reference sheet.
 - Specify the specific date of completion of the reference contract.
- d) According to the reference sheet, this is the global reference of the Schindler Group company.
 - Indicate which entity was the manufacturer of elevators with transport height in the case of the given reference at least 28 m (that is, whether it was Schindler CZ, a.s. or another company within the Schindler Group). Schindler products and distributed by Schindler.
 - State which entity ensured the delivery (was the supplier) of elevators with the lowest traffic height 28 m within the given reference.
- e) Tell us what specific work was involved in the delivery of lifts with a transport height of at least 28 m implemented (i.e. whether it was the installation of new lifts, or service/repairs or other work on already installed lifts). Manufacturing, installation, handover and maintenance. They were all new lifts, none repair/other services involved.

Z prostého překladu citovaného vyjádření vyplývá, že, (i) byly dodány 4 výtahy s dopravní výškou přes 28 m (celková hodnota asi 251 000 EUR); (ii) jedná se o produkty skupiny Schindler reference a (iii) jednalo se o instalace nových výtahů.

310. Z přípisu Schindler CZ, a.s. ze dne 31. 5. 2023 tedy vyplývá, že v rámci reference Neapol byly instalovány 4 nové výtahy s dopravní výškou přesahující 28 m za cenu okolo 251 tis. EUR; tato reference tudíž splňuje požadavek na dopravní výšku výtahů, finanční objem i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě. Pokud jde o požadavek na dobu realizace reference Neapol, pak Úřad konstatuje, že na doplňující dotaz k v referenčním listu Neapol uvedenému údaji „*Opened in 2013-2022*“ se společnost Schindler CZ, a.s. nevyjádřila. Dle Úřadu tento časový údaj patrně znamená, že výtahy byly v rozmezí daných let uvedeny do provozu, avšak nelze z něj zjistit, zda reference Neapol byla dokončena před zahájením šetřeného zadávacího řízení. Úřad proto shrnuje, že u reference Neapol zadavatel neprokázal, že splňuje všechny požadavky namítané technické kvalifikace, neboť neprokázal, že reference byla realizována v zadavatelem požadované době, přičemž prokázat tuto skutečnost se

nepodařilo ani Úřadu jeho šetřením. Vzhledem k tomu nelze referenci Neapol posoudit jako splňující namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Rakousko

311. K referenci Rakousko zadavatel Úřadu předložil referenční list společnosti Schindler CZ, a.s. v anglickém jazyce (dále jen „referenční list Rakousko“).
312. Dle referenčního listu Rakousko bylo v rámci této globální reference společnosti Schindler Group dodáno 125 ks výtahů. Referenční list obsahoval údaj „Open date 2022-2026“; celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahovala 25 mil. EUR.

For tender purposes of Metro D line, Prague's project, we would like to confirm, we successfully secured project and become our global Schindler reference

Project Name	ÖBB Austrian railways
Country	Austria
Segment	Infra Project
Frame Agreement value	25 Milion EUR
Product	125 units CUST elevators
Travel height	Up to 28m
Open Date	2022-2026

313. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Rakousko splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost Schindler CZ, a.s. k doplnění informací týkajících se reference Rakousko, konkrétně jí položil následující dotazy:

- a) „Dle referenčního listu je dodáváno 125 ks výtahů.
- Uvedte, kolik z již dodaných výtahů mělo dopravní výšku nejméně 28 m; u každého z těchto výtahů uveďte jeho konkrétní dopravní výšku.“
- b) „Dle referenčního listu celková finanční hodnota příslušné rámcové smlouvy přesahuje 25 mil. EUR.
- Uvedte, kolik z celkové finanční hodnoty rámcové smlouvy činila finanční hodnota dodaných výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m (v Kč bez DPH).“
- c) „Dle referenčního listu se jedná o globální referenci společnosti Schindler Group.
- Uvedte, jaký subjekt byl v případě dané reference výrobcem dodaných výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m (tedy, zda jím byla společnost Schindler CZ, a.s. nebo jiná společnost v rámci Schindler Group).
 - Uvedte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference.“
- d) „Sdělte, jaké konkrétní práce byly u dodaných výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m realizovány (tj., zda se jednalo o montáž nových výtahů, nebo o servis/opravy či o jiné práce na již instalovaných výtazích).“
- e) „V referenčním listu je uveden údaj »Open Date« 2022-2026.
- Uvedte konkrétní datum dokončení referenční zakázky.“

314. V odpovědi na shora citované společnost Schindler CZ, a.s. v přípisu ze dne 31. 5. 2023 uvedla následující:

Open Date" 2022-2026 is indicated in the reference sheet.
 – Specify the specific completion date of the reference job.
 The last orders of this contract will be installed in April 2024 and handed over to the customer not later than 2024.

Z prostého překladu citovaného vyjádření vyplývá, že poslední objednávky budou instalovány v dubnu 2024.

315. Úřad konstatuje, že z referenčního listu Rakousko a ani z přípisu Schindler CZ, a.s. ze dne 31. 5. 2023 nevyplývá, zda reference Rakousko splňuje požadavek na dopravní výšku výtahů (nelze seznat, kolik výtahů splňuje požadavek na dopravní výšku nejméně 28 m), a zda tato reference splňuje požadavek na finanční objem (nelze seznat, zda dodávka výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m dosahuje finančního objemu min. 5 mil. Kč bez DPH). Pokud jde o požadavek na dobu realizace reference Rakousko, pak Úřad konstatuje, že v referenčním listu Rakousko je uvedeno „Open date 2022-2026“ a v přípisu Schindler CZ, a.s. ze dne 31. 5. 2023 se uvádí, že poslední objednávky budou instalovány v dubnu 2024; na základě těchto informací má Úřad důvodné pochybnosti o tom, že reference Rakousko splňuje požadavek na dobu realizace. Úřad shrnuje, že u reference Rakousko zadavatel neprokázal, že splňuje všechny požadavky namítané technické kvalifikace, a prokázat tuto skutečnost se nepodařilo ani Úřadu jeho šetřením. Vzhledem k tomu nelze referenci Rakousko posoudit jako splňující namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Katar

316. K referenci Katar zadavatel Úřadu předložil referenční list společnosti TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod (dále jen „referenční list Katar“).

317. Dle referenčního listu Katar bylo v letech 2017 až 2019 dodáno mj. 5 ks výtahů s dopravním zdvihem více než 28 m a „(d)odávka technologických zařízení uvedených výše“ převyšovala finanční objem 2 mil. EUR.

Projekt: Doha metro - Qatar

Vážení,

Níže potvrzujeme, že naše sesterská pobočka TK Elevator WLL Qatar dodala a namontovala mezi roky 2017 až 2019 do metra Doha celkem 553 zařízení.

Projekt byl rozdělen na 2 různé trasy metra: zelená trasa a červená trasa.
 V níže uvedené tabulce je shrnutí, kolik zařízení bylo celkem dodáno na jednotlivé trasy.

Doha Metro	Red Line	Green Line	Total
Výtahy	119	72	191
Eskalátory	196	104	300
Pohyblivé chodníky	42	20	62
			553

Technické parametry vybraných zařízení dodaných do jednotlivých tras:

Červená trasa:

Al Diwan Station – nosnost 1000 kg, zdvih 30,26 m, 6 stanic
 West bay South Station – nosnost 1600 kg, zdvih 30,35 m, 6 stanic
 Cultural Village station – nosnost 1600 kg, zdvih 21,7m, 4 stanice
 West bay lagoon – nosnost 1600 kg, zdvih 32,25m, 2 stanice

Zelená trasa:

Al Messila station – nosnost 1600 kg, zdvih 32,8m, 3 stanice
 The white Palace station – nosnost 1600kg, zdvih 34,8m, 6 stanic

Dodávka technologických zařízení uvedených výše do jednotlivých tras metra Doha byla ve finančním objemu převyšujícím 2.000.000€

318. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Katar splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod k doplnění informací týkajících se reference Katar, konkrétně jí položil následující dotazy:

„1) Z údajů v referenčním listu vyplývá, že v rámci dané reference bylo dodáno mj. 5 výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m. Dále je v referenčním listu uvedeno: »(d)odávka technologických zařízení uvedených výše« převyšovala finanční objem 2 mil. EUR; z tohoto údaje a textace referenčního listu však není zřejmé, ke kterým všem zařízením (výtahy, eskalátory, pohyblivé chodníky) se uvedený finanční objem vztahuje. Uveďte finanční hodnotu toliko dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m.

2) V referenčním listu potvrzujete, že »sesterská pobočka TK Elevator WLL Qatar dodala a namontovala mezi roky 2017 až 2019 v metru Doha celkem 553 zařízení«.

a) Uveďte, jaký subjekt byl v případě dané reference výrobcem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m (tedy, zda jím byla společnost TK Elevator WLL Qatar, TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod nebo jiná společnost v rámci koncernu TK Elevator).

b) Uveďte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference.“

319. V odpovědi na shora citované společnost TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod uvedla, že *„(n)ení možné uvést přesnou hodnotu jednotlivých jednotek v projektu, ale u těchto typů výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m je obvyklá cena 5.000.000 Kč za jednotku. (...) Výrobcem výtahů byl náš výrobní závod: TK Aufzugswerke GmbH, Neuhausen - Německo (...) Dodavatelem a montážní firmou byla pobočka: TK Elevator W.L.L. Doha – Qatar“.*

320. Z referenčního listu Katar a z přípisu TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod ze dne 2. 5. 2023 tedy vyplývá, že v rámci této reference bylo mezi roky 2017 až 2019 instalováno *„sesterskou pobočkou TK Elevator WLL Qatar“* 5 výtahů s dopravní výškou přesahující 28 m, a že obvyklá cena za výtah je 5 mil. Kč; tato reference tudíž splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů, finanční objem i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě. Úřad s ohledem na popsané skutečnosti shrnuje, že reference Katar tedy splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Helsinky

321. K referenci Helsinky zadavatel Úřadu předložil referenční list společnosti *„Länsimetro Oy“* (dále jen *„referenční list Helsinky“*) a prohlášení metro Helsinky.

322. Dle referenčního listu Helsinky byl provoz metra zahájen v roce 2017 a bylo dodáno 38 ks vertikálních a 8 ks nakloněných jednotek (výtahů) s celkovou finanční hodnotou více než

8 mil. EUR. V prohlášení metro Helsinky pak společnost KONE, a.s. stvrdila, že v rámci metra Helsinky byly dodány 2 výtahy s dopravním zdvihem 30,1 m a rokem výroby 2016.

LETTER OF APPRECIATION

LÄNSIMETRO

Länsimetro Oy
Piispanportti 10A
02070 ESPOON KAUPUNKI
tel. +358 40 5260 671



To whom it may concern

It is my pleasure to confirm that KONE has delivered elevators and escalators of excellent quality to 8 new stations of Länsimetro 1st phase during 2012-2017. Start of Länsimetro passenger operation was on 18.11.2017. Länsimetro Oy is the construction company which built metro, and HKL – Helsinki City Transport – is responsible for running the metro. KONE maintains the entire asset base of Länsimetro equipment until 31.12.2022 under a maintenance contract with HKL.

The assets include the following equipment:

- Elevators: 38 vertical and 8 inclined units (KONE MonoSpace)
Contract value > 8MEUR.
- Escalators: 70 units (KONE TransitMaster 140, max. vertical rise 33,5m)
Contract value > 12MEUR.

Efficient people flow is crucial to our business and KONE helps in the success of Länsimetro. KONE not only successfully maintains the equipment but also extends to a collaborative partnership with our company. This partnership improves the service quality and ensures asset availability, passenger experience and greatly improves equipment lifetime. Länsimetro and KONE together strive together for continuous improvement throughout the lifecycle of the equipment.

Prohlášení

Tímto prohlašujeme, že součástí doložené reference dodávky výtahů a eskalátorů pro zakázku „Länsimetro 1st phase“ ze dne 7.3.2018 byla instalace těchto 2 výtahů se zdvihem nad 28 metrů.

- Adresa umístění: LÄNSIMETRO 1 - NIITYKUMMUN METROASEMA
(<https://www.lansimetro.fi/asetat/niitykumpu/#e6c8c8d5>)
- Číslo výtahů: 42028683, 42028684
- Rok výroby: 2016
- Zákazník: LÄNSIMETRO
- Základní specifikace:
 - Produkt KONE MonoSpace Special
 - Nosnost 1.600 kg
 - **Zdvih 30,1 m**
 - Rychlost 2,0 m/s

323. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Helsinky splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost KONE, a.s. k doplnění informací týkajících se reference Helsinky, konkrétně jí položil následující dotazy:

a) „Dle referenčního listu bylo dodáno 38 ks vertikálních a 8 nakloněných jednotek ve finanční hodnotě 8 mil. EUR. Dle prohlášení byly v rámci reference dodány 2 ks výtahů s dopravním zdvihem nad 28 m.

Uvedte, kolik z celkové finanční hodnoty 8 mil. EUR činila finanční hodnota dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m (v Kč bez DPH).“

- b) *„V referenčním listu se uvádí, že společnost „KONE“ dodala výtahy. V prohlášení není uveden výrobce dodaných 2 ks výtahů o dopravním zdvihu 30,1 m.*
- *Uvedte výrobce 2 ks výtahů o dopravním zdvihu 30,1 m, které v prohlášení uvádíte (tedy, zda jím byla společnost KONE, a.s. nebo jiná společnost v rámci koncernu KONE).*
 - *Uvedte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravním zdvihem 30,1 m, které v prohlášení uvádíte.“*

324. V odpovědi na shora citované společnost KONE, a.s. v přípisu ze dne 27. 4. 2023 uvedla: *„Zadavatel veřejné zakázky nás v rámci výběrového řízení požádal o doplnění lokální nebo globálních referencí týkajících se dodávky výtahů se zdvihem přesahující 28 metrů v prostředí dopravních staveb, což jsme vnímali jako běžný standard prověření možností dodavatele. Pro potvrzení této reference jsme požádali KONE Corporation k poskytnutí základních technických informací, zda navrhované řešení již bylo v minulosti v rámci koncernu KONE vyrobeno a dodáváno. Tuto referenci jsme prokázali doložením referenčního listu vydaného Lánsimetro Oy ze dne 7.3.2018. Další detailní informace však za KONE, a.s. nemáme k dispozici z důvodu, že společnost KONE, a.s. tuto dodávku nerealizovala.“*

325. Z referenčního listu Helsinky a z přípisu KONE, a.s. ze dne 27. 4. 2023 tedy vyplývá, že v rámci této reference byly mezi roky 2012 až 2017 dodány 2 výtahy s dopravní výškou přesahující 28 m; tato reference tudíž splňuje požadavek na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na realizaci referenční zakázky. Pokud jde o požadavek na finanční objem reference Helsinky, Úřad konstatuje, že z žádného podkladu předloženého zadavatelem či společnostmi KONE, a.s. nelze tento údaj zjistit. Úřad shrnuje, že ačkoliv reference Helsinky splňuje požadavky na dobu realizace, na dopravní výšku výtahů i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě, zadavatel neprokázal, že splňuje i stanovený požadavek na finanční objem. Vzhledem k tomu není postaveno najisto, že reference Helsinky splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Londýn

326. K referenci Londýn zadavatel Úřadu nepředložil žádné relevantní podklady, pouze své tvrzení uvedené v seznamu zahraničních referencí.

327. Jelikož Úřad vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Londýn splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, vyzval společnost KONE, a.s. k doplnění informací týkajících se reference Londýn, konkrétně jí položil následující dotazy:

- a) *„Uvedte, kolik z dodaných výtahů v rámci dané reference mělo dopravní výšku nejméně 28 m; u každého z těchto výtahů uveďte jeho konkrétní dopravní výšku.“*
- b) *„Uvedte, kolik z celkové finanční hodnoty dané reference činila finanční hodnota dodávky výtahů o dopravní výšce nejméně 28 m (v Kč bez DPH).“*
- c) *„Uvedte konkrétní datum dokončení referenční zakázky.“*
- d) *„Uvedte, jaký subjekt byl výrobcem výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference (tedy, zda jím byla společnost KONE, a.s. nebo jiná společnost v rámci koncernu KONE).“*

- e) „Uvedte, jaký subjekt zajistil dodání (byl dodavatelem) výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m v rámci dané reference.“
- f) „Sdělte, jaké konkrétní práce byly v rámci dané reference u dodávky výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m realizovány (tj., zda se jednalo o montáž nových výtahů, nebo o servis/opravy či o jiné práce na již instalovaných výtazích).“

328. V odpovědi na shora citované společnost KONE, a.s. uvedla: „Zadavatel veřejné zakázky nás v rámci výběrového řízení požádal o doplnění lokální nebo globálních referencí týkajících se dodávky výtahů se zdvihem přesahující 28 metrů v prostředí dopravních staveb, což jsme vnímali jako běžný standard prověření možností dodavatele. (...) Dodávka výtahů pro metro v Londýně byla dle našich informací realizovaná zahraniční sesterskou společností v rámci koncernu KONE Corporation. O této dodávce však nemáme bližší informace z důvodu, že společnost KONE, a.s. tuto dodávku nerealizovala.“

329. Úřad uvádí, že v seznamu zahraničních referencí a v přípisu KONE, a.s. ze dne 27. 4. 2023 jsou uvedeny natolik kusé informace, že na základě nich nelze seznat, zda reference Londýn splňuje namítanou technickou kvalifikaci, jelikož pro takové konstatování nemá Úřad žádné relevantní podklady, když na základě nich není schopen ověřit splnění požadavků namítané technické kvalifikace u této reference. Referenci Londýn tedy nelze posoudit jako splňující namítanou technickou kvalifikaci.

Reference Budapešť

330. K referenci Budapešť zadavatel Úřadu předložil leták k referenci Budapešť v anglickém jazyce a referenční list společnosti „WITTUR GmbH“ (dále jen „referenční list Budapešť“).

331. Dle referenčního listu Budapešť bylo v roce 2015 dodáno 32 výtahů s komponenty společnosti WITTUR (kabiny, stroje, dveře a bezpečnostní komponenty) a celkový finanční objem zakázky byl 500 tis. EUR.

VEC: REFERENCE SPOLEČNOSTI WITTUR

Projekt: Dodávka kompletních výtahů do METRA Budapest

Datum realizace: 2015

Objem zakázky: 500.000+ EUR

Počet jednotek: 32 výtahů s komponenty Wittur (Kabiny, stroje, dveře, bezpečnostní komponenty)

Dopravní zdvihy: až do 32m

Dopravní rychlost až do 1,6 m/s

332. V této souvislosti Úřad dodává, že vyhodnotil zadavatelem poskytnuté informace jako nedostatečné pro posouzení, zda reference Budapešť splňuje požadavky namítané technické kvalifikace, avšak nepodařilo se mu dohledat českou pobočku společnosti „WITTUR GmbH“, která zadavateli vystavila referenční list Budapešť, přičemž oslovovat s dotazem přímo maďarskou společnost „WITTUR GmbH“ nepovažoval za vhodné jednak s ohledem na zásadu procesní ekonomie, jednak i s ohledem na to, že zadavateli, který primárně má být schopen

svá tvrzení prokázat, dal možnost relevantní údaje k referenci Budapešť poskytnout, avšak zadavatel tak neučinil.

333. Z referenčního listu Budapešť tedy vyplývá, že tato reference byla realizována v roce 2015, tzn. tato reference splňuje požadavek na dobu realizace i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě. Pokud jde o požadavek na dopravní výšku výtahů a na finanční objem reference Budapešť, Úřad konstatuje, že z referenčního listu Budapešť nelze tyto údaje zjistit. Úřad shrnuje, že ačkoliv reference Budapešť splňuje požadavky na dobu realizace i požadavek na realizaci referenční zakázky na dopravní stavbě, zadavatel neprokázal, že splňuje i stanovený požadavek na dopravní výšku výtahů a požadavek na finanční objem. Vzhledem k tomu není postaveno najisto, že reference Budapešť splňuje namítanou technickou kvalifikaci.

Dílčí závěr k údajným zahraničním referencím

334. Úřad v návaznosti na výše popsané závěry konstatuje, že tvrzení zadavatele, které vyslovil ve vztahu k legitimitě stanovení namítané technické kvalifikace v rozhodnutí o námitkách a v návrhu, že zná „nespočet“ zahraničních referencí, které namítanou technickou kvalifikaci splňují, nebylo v rámci správního řízení prokázáno. Dle shora uvedených zjištění Úřadu namítanou technickou kvalifikaci splňuje reference Mnichov a reference Katar; ve vztahu k dalším uváděným referencím nebyla tvrzení zadavatele prokázána.
335. Úřad se dále zabýval tím, kdo byl dodavatelem reference Mnichov a reference Katar, a komu tedy tyto reference svědčí.
336. S ohledem na informace a doklady předložené zadavatelem (referenční seznam zahraničních referencí a referenční list Mnichov) a společností Schindler (přípis ze dne 31. 5. 2023) Úřad konstatuje, že dodavatelem reference Mnichov (tj. dodavatelem výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci) byla společnost „Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH“, Německo, jako součást globální reference skupiny Schindler.
337. K referenci Katar Úřad s ohledem na informace a doklady předložené zadavatelem (seznam zahraničních referencí a referenční list Katar) a společností TK Elevator Eastern Europe GmbH, odštěpný závod (přípis ze dne 2. 5. 2023) konstatuje, že jejím dodavatelem (tj. dodavatelem výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci) byla společnost „TK Elevator W.L.L. Doha - Qatar“.

Závěr k namítané technické kvalifikaci

338. Podle § 6 odst. 2 zákona musí zadavatel ve vztahu k dodavatelům dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace. Zásada zákazu diskriminace je ve vztahu k zadávacím podmínkám blíže rozvedena v § 36 odst. 1 zákona, dle kterého zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Z citovaných ustanovení zákona vyplývá, že se zadavatel musí zdržet stanovení takových zadávacích podmínek, které by omezily hospodářskou soutěž bezdůvodným zvýhodněním (konkurenční výhoda) nebo znevýhodněním (překážka hospodářské soutěže) určitých dodavatelů, přičemž důvodnost stanovení konkrétní zadávací podmínky se musí opírat o legitimní potřebu zadavatele. Úřad opakovaně zdůrazňuje, že důkazní povinnost ohledně prokázání důvodnosti

zadávacích podmínek leží na zadavateli [srov. rozsudek NSS č. j. 6 As 295/2020-143 ze dne 23. 2. 2022 nebo č. j. 8 As 203/2020-168 ze dne 30. 3. 2022].

339. Úřad v rámci posouzení zákonnosti namítané technické kvalifikace s ohledem na obsah návrhu předně upřel svou pozornost k tomu, proč má být dodávka výtahů dle namítané technické kvalifikace prokazována pouze na dopravní stavbě, což zadavatel odůvodňoval technickými specifiky dodávek výtahů v tomto typu staveb. Úřad za účelem ověření tvrzení zadavatele provedl průzkum trhu, který však tvrzení zadavatele nepotvrdil, neboť z něj vyplynulo, že zadavatelem uváděná technická specifika se mohou vyskytovat také u dodávek výtahů do jiných typů budov, a současně, že ne všechny dopravní stavby tato specifika vykazují. Existence důvodů, jimiž zadavatel požadavek na realizaci referenční dodávky na dopravní stavbě zdůvodňoval, tedy nebyla průzkumem trhu prokázána. S ohledem na to dospěl Úřad k závěru, že požadavek na realizaci referenční dodávky na dopravní stavbě představuje bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže a současně působí diskriminačně vůči dodavatelům majícím zkušenost s realizací dodávky výtahu o dopravní výšce nejméně 28 m na jiném typu stavby než na stavbě dopravní.
340. Úřad v této souvislosti považuje za nutné reagovat na argumentaci zadavatele uvedenou ve vyjádření k návrhu, že „*i uží požadavek pouze na výtahy v metru by byl oprávněný a zákonný, zadavatel formuloval svůj požadavek šířeji pro účely rozšíření hospodářské soutěže*“ či tvrzení zadavatele, že „*by bylo zcela přiměřené předmětu plnění, pokud by zadavatel požadoval referenci na výtah zúženě přímo ze stanice metra, nikoli (šířeji) na jakékoli dopravní stavbě. (...) Zadavatel se proto rozhodl rozšířit svůj požadavek na zkušenost s dodávkou výtahu v rámci dopravní stavby.*“ K tomu Úřad uvádí, že zadavatel v namítané technické kvalifikaci nestanovil požadavek na doložení zkušeností s dodávkou výtahů do metra, ale požadavek na doložení zkušeností s dodávkou výtahů na dopravní stavbě. Předmětem přezkumu Úřadu je přitom zákonnost namítané technické kvalifikace tak, jak ji zadavatel skutečně stanovil, nikoliv jak by mohla být stanovena. Právě v tom, že zadavatel umožnil prokázat technickou kvalifikaci i dodávkou do jiných dopravních staveb, než je metro, spočívá totiž problém, na nějž navrhovatel v návrhu poukazuje – tj. že výtahy umístěné v některých typech dopravních staveb než je metro (např. letištní hala, řídicí věž letiště) odpovídají svou technickou specifikací výtahům umístěným v jiných stavbách než dopravních (zejm. pozemních), ale přesto jimi kvalifikaci prokázat nelze, v čemž navrhovatel spatřuje bezdůvodné omezení hospodářské soutěže. Současně platí, že pokud by zadavatel stanovil požadavek jinak, tj. úžeji jen ve vztahu k referenční zakázce ve vztahu k metru, opět by si důvodnost a legitimitu takového požadavku musel obhájit před dodavateli, kteří jsou v dané oblasti odborníky, eventuálně před Úřadem, tj. rozhodně nelze nyní jakkoliv a priori předjímat, zda by taková podmínka kvalifikace byla automaticky v souladu se zákonem. V kontextu právě uvedeného pak Úřad odkazuje např. na rozhodnutí předsedy Úřadu ve věci sp. zn. ÚOHS-R0028/2022 ze dne 26. 4. 2022, z něhož vyplývá, že v některých případech i požadavek na jedinou referenční zakázku odpovídající předmětu plnění veřejné zakázky, může být nezákonný. Vždy je třeba zohledňovat specifika trhu, a jaký ten konkrétní požadavek zadavatele na něj bude mít vliv. Právě uvedené pak platí i ve vztahu k zadavateli a zde šetřené veřejné zakázce, kdy bezpochyby kumulace požadavků měla výrazný dopad na počet adekvátních/odpovídajících referencí, prostřednictvím kterých byli dodavatelé schopni kvalifikaci prokázat. V tomto ohledu pak nelze přehlédnout okruh

referencí, které účastníci zadávacího řízení k prokázání předmětné technické kvalifikace předložili.

341. Úřad dodává, že jestliže byl zadavatel schopen identifikovat jednotlivá technická specifika dodávek výtahů, s nimiž by měl mít dodavatel, kterého zadavatel považuje za kvalifikovaného pro plnění šetřené veřejné zakázky, zkušenost, pak mu nic nebránilo v tom, aby tato konkrétní technická specifika promítl přímo do znění požadované technické kvalifikace týkající se realizací dodávek výtahů, neboť se jedná o měřitelné či jinak snadno ověřitelné parametry. K tvrzení uvedenému v objasnění Schindler CZ, a.s., že pokud by v namítané technické kvalifikaci zadavatel nestanovil požadavek na dodávky výtahů na dopravní stavbě, ale definoval by v ní jím uvedená technická specifika, vedlo by to ke „stejnému typu stavby a nabízených zařízení a dle našeho mínění ke stejnému počtu uchazečů“, resp. k tvrzení zadavatele v jeho vyjádření k průzkumu trhu, kde uvedl, že „(p)okud by měla být reference definována odlišně a přesto přílehavá, musel by zadavatel postupovat definicí konkrétních podmínek a parametrů technologií, z čehož by však vyplývalo, že bytové ani administrativní budovy by takovými parametry nedisponovaly (rovněž viz odpověď respondenta Schindler)“, Úřad konstatuje, že citovaná tvrzení představují pouze názor zadavatele a Schindler CZ, a.s., jehož správnost nelze ověřit, neboť takto kritérium kvalifikace nastaveno nebylo. Je však nepochybné, že pokud by zadavatel namítanou technickou kvalifikaci stanovil pomocí konkrétních technických parametrů referenčních dodávek výtahů, jejichž důvodnost by byl schopen obhájit, měl by jistotu v tom, že dodavatelé, kteří takovou dodávku realizovali, jsou v tomto ohledu skutečně způsobilí k realizaci šetřené veřejné zakázky, zatímco stanovení požadavku na zkušenost s realizací dodávky výtahů na dopravní stavbu může vést k tomu, že kvalifikaci prokáže dodavatel, který reálně daná technická specifika neřešil, neboť, jak vyplynulo z průzkumu trhu, a jak ostatně uvedl i sám zadavatel ve vyjádření k průzkumu trhu, mohou existovat dopravní stavby, v nichž se daná specifika nevyskytují. Úřad k tomu dodává, že dle jeho zjištění ani samotným zadavatelem uváděné dodávky výtahů v rámci pražského metra některá z těchto technických specifik nespĺňují, když např. vysokou frekvenci zatížení výtahu (mnohdy 1 000 jízd/den) asi nelze předpokládat u reference OSM (neboť se jedná o výtah umístěný v technickém zázemí metra); dopravní rychlosti 2 m/s nedosahují výtahy instalované v referenci Petřiny (což plyne z PZ č. 1 Petřiny a PZ č. 2 Petřiny), v referenci muzeum A (dle PZ č. 1 Muzeum A a PZ č. 2 Museum A).
342. Úřad se s ohledem na obsah návrhu dále zabýval požadavkem na finanční objem referenčních dodávek. Zadavatel ve vztahu k tomuto parametru namítané technické kvalifikace argumentoval primárně tím, že nelze vycházet z finanční hodnoty samotného výtahu, ale že relevantní je finanční hodnota celé dodávky, a to i v případě, že její součástí nebyly pouze výtahy splňující požadavky namítané technické kvalifikace. Tuto argumentaci Úřad odmítl (viz body 234. až 237. odůvodnění tohoto rozhodnutí) a vysvětlil, že za finanční hodnotu referenční dodávky lze považovat pouze hodnotu těch dodávek, prací a služeb, které přímo souvisí s dodávkou výtahu či výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci (tj. výtahů s dopravní výškou nejméně 28 m, jež jsou umístěny na dopravní stavbě); tedy pokud byla dodávka relevantních výtahů realizována jako součást většího díla, v rámci něhož byly provedeny i jiné dodávky, práce či služby, nelze tyto jiné dodávky, práce či služby zahrnovat do finanční hodnoty referenční dodávky, pokud přímo nesouvisejí s její realizací. Obecně pak Úřad ve vztahu k požadavku na finanční limit plnění upozorňuje, že byť zákon umožňuje takový požadavek na referenční plnění stanovit, nemusí to být právě vždy cena, která je tím důležitým

faktorem předchozího referenčního plnění a zadavatel by měl zvážit, zda v kontextu dalších kvalitativních či kvantitativních požadavků je nezbytné referenční plnění „zatěžovat“ i o tento faktor. Ostatně i sám zadavatel zdůvodňoval jím stanovené parametry ve vztahu k určitým technickým specifikům, kdy cena dodaného plnění nemusela být zrovna tím nejdůležitějším a rozhodným faktorem pro zkušenost dodavatele. V praxi se pak i ukázalo, že cílil-li zadavatel na určitou finanční hodnotu plnění, nemuselo být zcela jednoduché pak řádně vůbec naplnění takového požadavku posoudit.

343. Zadavatel dále zákonnost namítané technické kvalifikace obhajoval množstvím realizovaných dodávek výtahů, jež namítanou technickou kvalifikaci splňují. Úřad proto ve správním řízení ověřoval, zda zadavatelem tvrzené referenční dodávky namítanou technickou kvalifikaci skutečně splňují, či nikoliv. Šetřením bylo zjištěno, že ze zadavatelem uváděných referenčních dodávek výtahů v rámci pražského metra lze za splňující namítanou technickou kvalifikaci považovat pouze dvě (reference Karlovo náměstí a reference Petřiny), neboť u zbývajících referenčních dodávek zadavatel ani přes opakované žádosti Úřadu neprokázal, že tyto referenční dodávky splňují požadavek na minimální finanční objem. U zahraničních referenčních dodávek Úřad dospěl k závěru, že opět pouze u dvou z nich (reference Mnichov a reference Katar) lze konstatovat, že namítanou technickou kvalifikaci splňují, u zbývajících tuto skutečnost zadavatel, ač k tomu byl Úřadem vyzván, neprokázal, a nepodařilo se ji prokázat ani Úřadu prostřednictvím oslovení příslušných dodavatelů.
344. Úřad na tomto místě zdůrazňuje, že po celou dobu správního řízení se aktivně snažil od zadavatele získat informace potřebné pro posouzení, zda zadavatelem uváděné domácí i zahraniční referenční dodávky výtahů namítanou technickou kvalifikaci splňují, nicméně zadavatel je Úřadu neposkytl. Úřad je přesvědčen, že všechny výzvy k předložení relevantních informací a dokladů formuloval zcela jasně a srozumitelně, včetně podrobného zdůvodnění, a že tedy zadavateli muselo být zřejmé, co od něj Úřad žádá a proč. Přesto zadavatel požadované údaje nepředložil, a nezbyvá proto než konstatovat, že neunesl důkazní břemeno ve vztahu ke svému tvrzení o velkém množství potenciálních referenčních dodávek výtahů, jimiž lze namítanou technickou kvalifikaci prokázat.
345. Pokud jde o argumentaci zadavatele uvedenou ve vyjádření ze dne 27. 4. 2023, v níž k opakovanému požadavku Úřadu na vyčíslení finanční hodnoty dodávek výtahů splňujících namítanou technickou kvalifikaci v rámci pražského metra a na identifikaci prací, dodávek a služeb, které do této hodnoty zahrnul, sdělil, že „*ve smluvní dokumentaci, ani ve výkazu výměr, nelze zcela jednoznačně oddělit některé náklady ve smluvně ujednané dodávce dle předmětu plnění, neboť jsou uváděny dle dodavatelů různě a tyto informace a podrobnosti nemusí být dostupné*“, Úřad konstatuje, že toto tvrzení zadavatele dle Úřadu v podstatě znamená, že zadavatel není či nebude v zadávacím řízení reálně schopen naplnění jím stanoveného požadavku na minimální finanční objem referenční dodávky ověřit, což dle Úřadu může ukazovat na to, že takto stanovený požadavek zadavatele pozbývá smyslu.
346. Úřad shrnuje, že šetřením identifikoval dvě tuzemské a dvě zahraniční dodávky výtahů, jež odpovídají požadavkům namítané technické kvalifikace. Současně Úřad zjistil, že každou z těchto dodávek realizoval jiný dodavatel (BREMA, spol. s r.o.; OTIS a.s.; skupina Schindler a skupina TK Elevator). Zadavatel přitom v rámci namítané technické kvalifikace požadoval prokázání zkušenosti s minimálně dvěma referenčními dodávkami. Z toho vyplývá, že žádný z dodavatelů, kteří realizovali některou z referenčních dodávek, by namítanou technickou

kvalifikaci samostatně neprokázal (neboť každému z nich svědčí vždy pouze jedna použitelná reference). Na tomto závěru nic nemění ani tvrzení zadavatele uvedené ve vyjádření ze dne 3. 5. 2023, že každou referenční dodávkou „*může disponovat více než jeden subjekt (neboť dle obecné výkladové praxe může referenční zakázkou disponovat generální dodavatel, poddodavatel a případně i výrobce, tedy poddodavatel poddodavatele)*. Uvedená skutečnost tak dokládá, že na relevantním trhu existuje více subjektů s větším počtem vhodných referencí“, neboť ve vztahu k referenčním dodávkám v pražském metru splňujícím požadavky namítané technické kvalifikace lze na základě uzavřených smluv konstatovat, že každou z těchto dodávek realizoval jiný generální dodavatel („HOCHTIEF – ENERGIE – výtah KN“ v případě reference Karlovo náměstí a Metrostav a.s. v případě reference Petřiny). Pro úplnost Úřad poznamenává, že nesouhlasí s názorem zadavatele, že referencí spočívající v realizaci dodávky výtahu může kromě jejího dodavatele či generálního dodavatele disponovat i výrobce výtahu, jelikož ten samotný výtah pouze vyrobí, ale již nezajišťuje jeho dodávku (instalaci) na konkrétní místo, která v sobě zahrnuje i jiné dodávky, práce či služby.

347. Úřad konstatuje, že pokud zadavatel stanoví kritérium technické kvalifikace, které není samostatně schopen splnit žádný dodavatel, a současně zadavatel není schopen identifikovat objektivní důvody, které jej ke stanovení tohoto kritéria vedly, představuje takové kritérium bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže. Přesně taková situace přitom nastala v šetřeném případě, neboť z podkladů pro rozhodnutí shromážděných v tomto správním řízení vyplývá, že zadavatelem stanovenou namítanou technickou kvalifikaci reálně není schopen samostatně splnit žádný dodavatel na trhu, resp. nebylo prokázáno, že by nějaký takový dodavatel schopný namítanou technickou kvalifikaci samostatně splnit existoval. Požadavek na realizaci referenční dodávky na dopravní stavbě přitom zadavatel objektivně nezdůvodnil, resp. jím uváděné důvody byly průzkumem trhu vyvráceny, a požadavek na finanční objem obhajoval zadavatel pouze svým výkladem tohoto pojmu, který však Úřad posoudil jako nesprávný a nepřipustný, a žádné jiné důvody, proč v rámci namítané technické kvalifikace ke stanovení požadavku na finanční objem přistoupil, zadavatel neuvedl. Úřad proto konstatuje, že namítaná technická kvalifikace představuje bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže a současně porušení zásady zákazu diskriminace, když bez objektivních důvodů vede k tomu, že ji není schopen samostatně splnit žádný dodavatel.
348. Úřad v této souvislosti považuje za vhodné zmínit též fakt, že zadavatel v rámci zadávacího řízení obdržel tři nabídky, přičemž všichni účastníci zadávacího řízení k prokázání namítané technické kvalifikace předložili shodné referenční zakázky realizované společností BREMA, spol. s r.o., a to:
- „*Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Karlovo náměstí*“ (tedy reference Karlovo náměstí),
 - „*Servis a revize výtahů a plošin v prostorách DP*“ (tedy reference Kobyličky),
 - „*Opravy a odstranění provozních rizik výtahů*“ (tedy reference Muzeum A).

To, že všichni účastníci zadávacího řízení zvolili shodné referenční dodávky od téhož dodavatele, dle Úřadu příliš nesevídčí o tom, že by v části plnění odpovídající stanovené namítané technické kvalifikaci probíhala efektivní hospodářská soutěž, a naopak spíše vzbuzuje dojem omezení hospodářské soutěže na trhu s dodávkami výtahů. Úřad k této otázce uvádí, že to, zda účastníci zadávacího řízení namítanou technickou kvalifikaci předložením

uvedených referencí splňují, však Úřad ponechává zcela na posouzení zadavatele v zadávacím řízení. Pokud se Úřad k této otázce vyjadřoval, tak jen proto, aby celá problematika byla uvedena do širších souvislostí a byl tak výrok II. tohoto rozhodnutí přezkoumatelně odůvodněn.

349. Úřad tedy uzavírá, že zadavatel stanovil zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona ve spojení se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona, když stanovením namítané technické kvalifikace vytvořil bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže.
350. S ohledem na vše shora uvedené Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto rozhodnutí.

K výroku III. tohoto rozhodnutí

351. Podle § 263 odst. 1 zákona Úřad není vázán návrhem, pokud jde o ukládané nápravné opatření.
352. Podle § 263 odst. 3 zákona stanoví-li zadavatel zadávací podmínky v rozporu s tímto zákonem, Úřad uloží nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.
353. Navrhovatel se v návrhu domáhá uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení zadávacího řízení.
354. Jak vyplývá z § 263 odst. 3 zákona, v případě, že jsou zadávací podmínky stanoveny v rozporu se zákonem, není možné k dosažení nápravy protiprávního stavu uložit jiné nápravné opatření než nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení. Současně podle § 263 odst. 1 zákona platí, že Úřad není vázán návrhem navrhovatele na uložení konkrétního nápravného opatření.
355. S ohledem na výše uvedené Úřad konstatuje, že jelikož ve výroku II. tohoto rozhodnutí rozhodl o tom, že zadavatel stanovil zadávací podmínky v rozporu s § 36 odst. 1 zákona ve spojení se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona, rozhodl podle § 263 odst. 3 zákona o uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení zadávacího řízení tak, jak je uvedeno ve výroku III. tohoto rozhodnutí.

K výroku IV. tohoto rozhodnutí

356. 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.
357. 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 je účinný dnem vydání rozhodnutí, a tedy je účinný i u nepravomocného rozhodnutí. Tento zákaz uzavřít smlouvu se ukládá z důvodu, aby se zadavatel nemohl vyhnout splnění uloženého nápravného opatření uzavřením smlouvy ještě před nabytím právní moci rozhodnutí.
358. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku III. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení, zakázal zároveň ve výroku IV. tohoto rozhodnutí

zadavatelům až do pravomocného skončení tohoto správního řízení uzavřít v zadávacím řízení smlouvu na veřejnou zakázku.

K výroku V. tohoto rozhodnutí

359. Podle § 266 odst. 1 zákona je součástí rozhodnutí Úřadu podle § 263 odst. 4 zákona též rozhodnutí o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení (dále jen „náklady řízení“). Náklady řízení se platí paušální částkou, kterou stanoví prováděcí předpis. 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.
360. Vzhledem k tomu, že tímto rozhodnutím došlo k uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení zadávacího řízení, rozhodl Úřad o uložení povinnosti zadavateli uhradit náklady řízení, jak je uvedeno ve výroku V. tohoto rozhodnutí.
361. 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 2022000638.

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 výrokům 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 č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zasílají Úřadu výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá
místopředsedkyně

Obdrží:

1. JUDr. Vilém Podešva, LL.M., Na Pankráci 1683/127, 140 00 Praha 4
2. JUDr. Jindřich Vítek, Ph.D., Šafaříkova 201/17, Vinohrady, 120 00 Praha 2

Vypraveno dne

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