



UOHSX00JH8FZ

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0817/2023/VZ  
Číslo jednací: ÚOHS-11533/2024/500

Brno 14. 3. 2024

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 27. 11. 2023 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha,
- navrhovatel – EUROVIA CZ a.s., IČO 45274924, se sídlem U Michelského lesa 1581/2, 140 00 Praha,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky „I/62 Ústí n. L., ul. Přístavní (PS, LS) – Krásné Březno, oprava komunikace“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 10. 2023 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek téhož dne pod ev. č. Z2023-045123, ve znění pozdějších oprav,

rozhodl takto:

### I.

**Zadavatel** – Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – **nedodržel při zadávání veřejné zakázky „I/62 Ústí n. L., ul. Přístavní (PS, LS) – Krásné Březno, oprava komunikace“** v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 10. 2023 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek téhož dne pod ev. č. Z2023-045123, ve znění pozdějších oprav, **pravidlo stanovené v § 36 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb.**, o zadávání veřejných

zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **tím, že nestanovil a neposkytl zadávací podmínky dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení a přenesl odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele**, neboť v příloze č. 4 „Soupis prací – výkaz výměr“ zadávací dokumentace požadoval nacenit v rámci stavebního objektu SO 000.1 „VON Vedlejší a ostatní náklady - I/62 Ústí n. L. Přístavní PS + LS, km 0,000-0,725“ a v rámci stavebního objektu SO 000 „VON Vedlejší a ostatní náklady - I/62 Ústí n. Labem, Krásné Březno km 0,725 – 1,903“ položku č. 1 02720 „Kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO“, aniž by v zadávací dokumentaci uvedl dostatečně podrobně a srozumitelně bližší informace a podklady nezbytné pro nacenění této položky, což mohlo mít dopad do tvorby nabídek a mohlo tak vést k podání neporovnatelných nabídek, v důsledku čehož stanovil zadávací podmínky v rozporu s citovaným zákonem.

## II.

**Jako opatření k nápravě postupu zadavatele** – Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – uvedeného ve výroku I. 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 „I/62 Ústí n. L., ul. Přístavní (PS, LS) – Krásné Březno, oprava komunikace“** zadávanou v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 10. 2023 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek téhož dne pod ev. č. Z2023-045123, ve znění pozdějších oprav.

## III.

**Zadavateli** – Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – **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-S0817/2023/VZ, zahájeného dne 27. 11. 2023 na návrh z téhož dne, **ukládá zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „I/62 Ústí n. L., ul. Přístavní (PS, LS) – Krásné Březno, oprava komunikace“** zadávanou v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 10. 2023 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek téhož dne pod ev. č. Z2023-045123, ve znění pozdějších oprav.

## IV.

**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** – Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – **ukládá**

**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 – Ředitelství silnic a dálnic<sup>1</sup> s. p., IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha (dále jen „zadavatel“ nebo také „Ředitelství silnic a dálnic s. p.“) – 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“), zahájil podle zákona za účelem zadání veřejné zakázky „I/62 Ústí n. L., ul. Přístavní (PS, LS) – Krásné Březno, oprava komunikace“ otevřené řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 10. 2023 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek téhož dne pod ev. č. Z2023-045123, ve znění pozdějších oprav (dále jen „veřejná zakázka“).
2. V bodě II.1.2) „CZ02 - Oznámení o zahájení zadávacího řízení v podlimitním řízení“ (dále jen „oznámení o zahájení zadávacího řízení“) je uvedeno, že se jedná o veřejnou zakázku na stavební práce a v bodě II.1.3) tohoto oznámení zadavatel uvedl následující stručný popis veřejné zakázky: „*Odfrézování stávajících AC vrstev na úroveň – 160 - 190 mm od nivelety. Provede se důkladné očištění povrchu a vizuální prohlídka, kdy bude rozhodnuto o dalším postupu případných sanací (odhad cca 20 - 40%). Po provedení řádného očištění a případných sanací bude položena skladba vozovky.*“
3. V bodě II.2.1) oznámení o zahájení zadávacího řízení stanovil zadavatel předpokládanou hodnotu veřejné zakázky ve výši 48 709 946,- Kč bez DPH.
4. Lhůta pro podání nabídek byla zadavatelem stanovena v bodu III.3.1) oznámení o zahájení zadávacího řízení do dne 8. 11. 2023. Následně byla na základě formulářů „CZ04 – Oprava národního formuláře“ uveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek lhůta pro podání nabídek prodloužena do 20. 11. 2023, 30. 11. 2023, 22. 1. 2024, 29. 2. 2024 a 29. 3. 2024.
5. Dne 3. 11. 2023 obdržel zadavatel od dodavatele – EUROVIA CZ<sup>2</sup> a.s., IČO 45274924, se sídlem U Michelského lesa 1581/2, 140 00 Praha (dále jen „navrhovatel“) – námitky z téhož dne proti zadávacím podmínkám veřejné zakázky (dále jen „námitky“). Námitkám zadavatel částečně vyhověl a ve zbytku je odmítl rozhodnutím o námitkách ze dne 15. 11. 2023, přičemž uvedené rozhodnutí bylo navrhovateli doručeno dne 16. 11. 2023.
6. Vzhledem k tomu, že navrhovatel s důvody uvedenými v rozhodnutí zadavatele o námitkách nesouhlasil, podal dne 27. 11. 2023<sup>3</sup> návrh z téhož dne na přezkoumání úkonů zadavatele (dále jen „návrh“) u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“).

### II. OBSAH NÁVRHU

7. Návrh navrhovatele směřuje proti zadávacím podmínkám. Navrhovatel je toho názoru, že zadavatel porušil základní zásady zadávání veřejných zakázek stanovené v § 6 odst. 1 a 2

<sup>1</sup> Pozn. Úřadu: Dle obchodního rejstříku došlo dne 1. 1. 2024 ke změně právní formy a názvu zadavatele z dřívějšího Ředitelství silnic a dálnic ČR na nynější Ředitelství silnic a dálnic s. p.

<sup>2</sup> Pozn. Úřadu: Dle obchodního rejstříku došlo dne 1. 1. 2024 ke změně názvu navrhovatele z dřívějšího EUROVIA CS, a.s. na nynější EUROVIA CZ a.s.

<sup>3</sup> Pozn. Úřadu: Desátým dnem lhůty pro podání návrhu byla neděle 26. 11. 2023; v souladu s obecným pravidlem pro počítání lhůt, dle kterého připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty pracovní den nejbližší následující, v šetřeném případě tedy pondělí 27. 11. 2023.

zákona, neboť nestanovil zadávací podmínky transparentně, přiměřeně a nediskriminačně. Dle navrhovatele zadavatel rovněž porušil § 36 odst. 1 zákona, neboť vytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže a dále § 36 odst. 3 zákona, neboť dochází k neoprávněnému přenášení odpovědnosti za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.

8. Navrhovatel nejprve uvádí, že podle § 92 odst. 1 zákona musí zadávací dokumentace obsahovat dokumentaci a soupis prací, dodávek a služeb s výkazem výměr v rozsahu stanoveném vyhláškou č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr (dále jen „vyhláška č. 169/2016“), přičemž soupis prací musí obsahovat popis položek v podrobnostech jednoznačně vymezujících obsah požadovaných stavebních prací, dodávek či služeb a umožňující porovnatelné ocenění tohoto obsahu. Navrhovatel je toho názoru, že soupis prací veřejné zakázky je nedostatečně specifikovaný, neboť neobsahuje podrobný popis předpokládaných stavebních prací v potřebných podrobnostech. Především se dle navrhovatele jedná o položku soupisu prací č. 02720, která dle vyjádření zadavatele zahrnuje: *„Kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO“* (dále jen „položka č. 02720“).
9. Dle navrhovatele je položka č. 02720 specifikována v rozporu se zákonem a vyhláškou č. 169/2016. Ocenění položky se může pohybovat v rozmezí od 250 000 Kč až 1 400 000 Kč, tj. téměř 3 % přepokládané hodnoty veřejné zakázky a v důsledku nedostatečné specifikace této položky budou dle navrhovatele nabídkové ceny od dodavatelů vzájemně neporovnatelné, což je v rozporu s § 5 odst. 2 vyhlášky č. 169/2016. Dále je položka stanovena v rozporu s § 36 odst. 1 a odst. 3 zákona, neboť nedostatečným specifikováním položek v soupisu prací přenáší zadavatel na dodavatele odpovědnost za správnost a úplnost zadávací dokumentace.
10. Navrhovatel dále namítá, že popis položky č. 02720 odkazuje na specifikaci v projektové dokumentaci, která však dopravně-inženýrské opatření (dále také „DIO“) vůbec neřeší, protože se jedná o chybu zadávací dokumentace a o její neúplnost a nesprávnost, za kterou je odpovědný dle § 36 odst. 3 zákona zadavatel. Dle navrhovatele měl zadavatel DIO v projektové dokumentaci řádně specifikovat, případně tak učinit ve výkazu výměr a tyto nesprávné a neexistující odkazy odstranit.
11. Navrhovatel poukazuje také na skutečnost, že jiný zadavatel – Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, IČO 00080837, se sídlem Ruská 260/13, 417 03 Dubí – u navazující veřejné zakázky „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“ řešil a vyřídil návrh DIO s příslušnými orgány a *„zároveň pro hladký průběh rovnou zadal jako preliminář, DIO a úpravu světelného zařízení, již pro potřeby soutěže.“* Navrhovatel dodává, že nelze říci, že je nezbytné položku stanovit jako preliminář, avšak svojí povahou a polohou, na jedné z nejvíce vytížených komunikací a křižovatek se semaforem je naprosto nezbytné, aby zadavatel DIO projednal i s jeho návrhem, tak aby všichni dodavatelé měli stejné podmínky a zároveň, aby zadavatel předešel případným potížím v rámci realizace zakázky. Navrhovatel dále uvádí, že zadavatel v rozhodnutí o námitkách odkazuje na předpisy zadavatele a dále zdůrazňuje, že položku č. 02720 stanovil v souladu s nimi, k čemuž navrhovatel namítá, že zadávací podmínky a soupis prací musí být především

stanoveny a specifikovány v souladu se zákonem, vyhláškou č. 169/2016 a případně s příslušnou judikaturou a není tak směrodatné, zda se zadavatel řídil svými vnitřními předpisy.

12. Navrhovatel je přesvědčen, že nedostatečná specifikace předmětné položky, umožňující vícero výkladů, směřuje k obdržení vzájemně neporovnatelných nabídkových cen jednotlivých uchazečů, neboť každý z uchazečů se rozhodne o přijetí odlišné míry rizika a odpovědnosti za zadávací dokumentaci a odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-42461/2022/500 ze dne 29. 11. 2022, č. j. ÚOHS-45750/2022/162 ze dne 9. 1. 2023 a č. j. ÚOHS-37383/2022/500 ze dne 25. 10. 2022.
13. V závěru návrhu navrhovatel uvádí, že mu postupem zadavatele vzniká újma, neboť s ohledem na nezákonný obsah zadávacích podmínek, mu bude znemožněno podat řádně oceněnou nabídku v zadávacím řízení, případně účastnit se jí. Navrhovatel požaduje zrušit rozhodnutí o námitkách, případně zrušit zadávací řízení.

### III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

14. Úřad obdržel návrh navrhovatele dne 27. 11. 2023 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 navrhovatele rovněž dne 27. 11. 2023.
15. Účastníky správního řízení podle § 256 zákona jsou
  - zadavatel,
  - navrhovatel.
16. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-47584/2023/536 ze dne 29. 11. 2023.
17. Usnesením č. j. ÚOHS-47611/2023/536 ze dne 29. 11. 2023 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to podání informace o dalších úkonech, které zadavatel případně provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení, a zaslání příslušné dokumentace o zadávacím řízení pořízené v souvislosti s provedenými úkony.
18. Vyjádření zadavatele k návrhu Úřad obdržel dne 7. 12. 2023 a dokumentaci o zadávacím řízení dne 6. 12. 2023 a 7. 12. 2023.

#### **Vyjádření zadavatele ze dne 7. 12. 2023 k návrhu navrhovatele**

19. Zadavatel ve vyjádření ze dne 7. 12. 2023 konstatuje, že technické podmínky veřejné zakázky byly v souladu s ust. § 92 odst. 2 zákona částečně stanoveny prostřednictvím požadavků na výkon nebo funkci. Zadavatel k tomu dodává, že při stanovení technických podmínek vycházel z předpokladu, že konkrétní rozsah a obsah dopravně-inženýrského opatření po dobu stavby bude odvislý od organizace výstavby, kterou zvolí právě dodavatel, přičemž tato může být u různých dodavatelů odlišná. Zadavatel v této souvislosti odkazuje na důvodovou zprávu k § 92 zákona.
20. Zadavatel je toho názoru, že ve vztahu k požadavkům na DIO poskytl dodavatelům dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb, které mají být naplněny. Přímou v rámci položky

č. 02720 zadavatel odkázal na projektovou dokumentaci a na aktuální požadavky na provedení a kvalitu dle „ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP a typově dopravně inženýrské opatření [...]“. K tvrzení navrhovatele, že „dalším, zcela zásadním nedostatkem je, že popis položky odkazuje na specifikaci v projektové dokumentaci, která však DIO vůbec neřeší,“ zadavatel uvádí, že se nezakládá na pravdě, neboť součástí přílohy č. 9 zadávací dokumentace je i technická zpráva, která obsahuje v písm. g) popis podmínek a požadavků na postup výstavby. Zadavatel k tomu dodává, že popis uvedený v písm. g) technické zprávy spolu s odkazem uvedeným v bodě 1.4 zadávací dokumentace, kterým umožnil dodavatelům neomezený dálkový přístup ke svým interním předpisům, tvoří dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb, které mají být naplněny, tj. tento popis zcela naplňuje požadavky ust. § 92 odst. 2 zákona, jež umožňuje částečně nahradit dokumentaci zpracovanou dle vyhlášky č. 169/2016 jinými požadavky na výkon nebo funkci.

21. Zadavatel odmítá, že by jeho postup byl v rozporu se základními zásadami zadávání veřejných zakázek, vytvářel bezdůvodné překážky hospodářské soutěže či neoprávněně přenášel odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Rovněž odmítá argumentaci navrhovatele jinou veřejnou zakázkou jiného zadavatele. Dle zadavatele je postup zvolený Správou a údržbou silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace ve smyslu § 92 odst. 1 zákona spíše ojedinělý, když standardně postupují zadavatelé veřejných zakázek na stavební práce tak, jak postupoval zadavatel při vymezení položky č. 02720.
22. Dle zadavatele se okruh potenciálních dodavatelů skládá ze subjektů, které mají zkušenosti s realizací obdobných zakázek a lze u nich tedy předpokládat, že na základě informací uvedených v zadávací dokumentaci si jsou vědomi specifik, která přináší realizace stavebních prací na takovéto veřejné zakázce. Rovněž také navrhovatel je profesionálním podnikajícím subjektem, tudíž je na něj nutno pohlížet jako na subjekt, který je nadán jistou mírou odbornosti (profesionality). Zadavatel je tedy přesvědčen, že při uplatnění presumpce profesionality dodavatelů nemůže být jím zvolený postup, kdy cca 3 % finančního objemu veřejné zakázky vymezil prostřednictvím požadavků na funkci a výkon ve smyslu § 92 odst. 2 zákona, jakoukoli překážkou řádné hospodářské soutěže. Všichni potenciální dodavatelé byli se způsobem vymezení DIO od počátku srozuměni a jakožto odborníci by měli být schopni si takto vymezenou zadávací podmínku vyhodnotit a brát ji v potaz při naceňování své nabídky.
23. K tvrzení navrhovatele, že by mohly být podány vzájemně neporovnatelné nabídky, zadavatel uvádí, že každý potenciální dodavatel je povinen v rámci položky č. 02720 nacenit vždy kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby, a to dle projektové dokumentace a v souladu s požadavky a předpisy zadavatele. Každá podaná nabídka tak bude muset zahrnovat vždy veškerá DIO nezbytná pro řádnou realizaci veřejné zakázky dle konkrétního způsobu organizace výstavby zvoleného konkrétním dodavatelem, jakožto profesionálem v daném oboru, jenž si je vědom specifik, která přináší realizace stavebních prací na takovéto zakázce.

#### **Další průběh správního řízení**

24. Usnesením č. j. ÚOHS-51032/2023/536 ze dne 21. 12. 2023 stanovil Úřad navrhovateli lhůtu k provedení úkonu, a to sdělení, zda považuje obsah vztahující se k dopravně-inženýrskému opatření uvedený v písm. g) technické zprávy, jež je součástí přílohy č. 9 zadávací

dokumentace, za dostatečně podrobný pro vytvoření a podání nabídky v zadávacím řízení (dále jen „usnesení navrhovatelé ze dne 21. 12. 2023“).

25. Dne 21. 12. 2023 požádal Úřad dodavatele STRABAG a.s., IČO 60838744, se sídlem Kačírkova 982/4, 158 00 Praha (dále jen „STRABAG a.s.“); HERKUL a.s., IČO 25004638, se sídlem Průmyslová 228, 435 21 Obrnice (dále jen „HERKUL a.s.“) a SWIETELSKY stavební s.r.o., IČO 48035599, se sídlem Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice (dále jen „SWIETELSKY stavební s.r.o.“) o sdělení stanoviska k níže uvedenému:
  - 1) Uveďte v obecné rovině na základě svých zkušeností, jaký postup investora stavby považujete ve vztahu k dopravně-inženýrskému opatření za standardní. Je dle Vašeho názoru běžné, aby investor požadoval po zhotoviteli stavby vypracování, projednání a schválení projektu dopravně-inženýrských opatření, případně za jakých okolností či konkrétních podmínek součinnosti?
  - 2) Uveďte, zda zadavatel v případě výše uvedené předmětné veřejné zakázky stanovil v zadávací dokumentaci požadavky týkající se dopravně-inženýrského opatření dostatečně podrobně, tzn. v takových podrobnostech, které jsou nezbytné pro účast v zadávacím řízení.
  - 3) V případě záporné odpovědi na otázku č. 2 uveďte, jakým způsobem by dle Vašeho názoru musely být popsány požadavky zadavatele týkající se dopravně-inženýrského opatření, aby byl jejich popis dostatečně podrobný pro podání nabídky v zadávacím řízení.
  - 4) Považujete obsah uvedený v písm. g) technické zprávy, která je součástí přílohy č. 9 zadávací dokumentace vztahující se k dopravně-inženýrskému opatření, a výše uvedené položce č. 02720 soupisu prací za dostatečně podrobný pro vytvoření a podání nabídky v předmětném zadávacím řízení?
26. Usnesením č. j. ÚOHS-51057/2023/536 ze dne 21. 12. 2023 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to označení dodavatele, který zaslal zadavateli žádost o vysvětlení zadávací dokumentace pojmenovanou zadavatelem „Zadost\_o\_DI\_dotaz\_č\_11\_12“ včetně předložení dokladu o obdržení uvedené žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace a dále předložení výstupů ze systému elektronického nástroje obsahující přehled všech úkonů a veškeré komunikace učiněné při zadávání veřejné zakázky včetně času provedení těchto úkonů a komunikace a včetně času odeslání a doručení veškerých dokumentů zasílaných prostřednictvím elektronického nástroje (dále jen „usnesení zadavateli ze dne 21. 12. 2023“).
27. Dne 2. 1. 2024 obdržel Úřad od zadavatele dokumenty požadované usnesením zadavateli ze dne 21. 12. 2023.
28. Dne 8. 1. 2024 obdržel Úřad od navrhovatele sdělení ze dne 5. 1. 2024 jako odpověď na usnesení navrhovatelé ze dne 21. 12. 2023.
29. Dne 8. 1. 2024 požádal Úřad dodavatele MI Roads a.s., IČO 17331099, se sídlem Koželužská 2450/4, 180 00 Praha (dále jen „MI Roads a.s.“) o zodpovězení týchž dotazů, které adresoval dříve osloveným dodavatelům v žádostech ze dne 21. 12. 2023.

**Sdělení navrhovatele ze dne 5. 1. 2024**

30. Navrhovatel ve sdělení ze dne 5. 1. 2024 uvádí, že text týkající se DIO uvedený v písm. g) technické zprávy je pro vytvoření a podání nabídky v zadávacím řízení zcela nedostatečný, obecný a nekonkrétní, neboť vůbec neřeší místní podmínky, čas, ani specifický průběh výstavby. Navrhovatel dále nerozumí pojmu „realizace po polovinách“ užitému v daném textu, neboť místní specifické podmínky neumožňují, aby realizace veřejné zakázky tímto způsobem probíhala.
31. Navrhovatel rovněž uvádí, že navrhované schéma, na které je technickou zprávou odkazováno, tj. C/6 v TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (dále jen „TP 66 – zásady pro označování pracovních míst“), řeší uzávěru jednoho jízdního pruhu na dvoupruhové komunikaci v extravilánu mimo obec. V šetřeném případě je však komunikace místy až šestipruhová, a to v intravilánu obce. Navíc se jedná o zcela atypický nestandardní úsek komunikace s komplikovaným napojením na most, na který v TP 66 – zásady pro označování pracovních míst žádné podobné schéma neexistuje. Jedná se o zcela klíčový páteřní úsek komunikace krajské metropole, bez možnosti alternativní objízdne trasy. Dalším, zcela zásadním faktorem je naprosto nepředvídatelný nárůst již tak značné intenzity dopravy v době realizace, který zajisté nastane z důvodu předpokládaného uzavření druhého mostu přes Labe v rámci plánované rekonstrukce vedlejšího mostu Edvarda Beneše. Rovněž je nutné vzájemně koordinovat dopravně-inženýrské opatření souběžných staveb v dané lokalitě, konkrétně až pěti veřejných zakázek, např. veřejné zakázky „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“, „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“, „I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS)“. Výše uvedené dále komplikuje trolejbusová doprava, kterou v současné chvíli zadavatel nikterak neřeší, ačkoliv je pro vlastní řešení dopravně-inženýrského opatření výrazně limitujícím faktorem.
32. Dle navrhovatele je zadavatel povinen uvést popis položky v podrobnostech jednoznačně vymezujících obsah požadovaných stavebních prací a umožnit tak jejich porovnatelné ocenění. Uchazeči nemohou předjímat rozhodnutí a požadavky všech dotčených organizací a orgánů, se kterými měl zadavatel při přípravě zakázky jednat. Tyto požadavky a rozhodnutí budou mít však dopad na rozsah dopravně-inženýrského opatření, nelze tedy požadovat po dodavatelích, aby s tímto počítali do ocenění, neboť je nelze předjímat.

**Další průběh správního řízení**

33. Odpovědi dodavatelů na otázky uvedené v přípisech ze dne 21. 12. 2023 a 8. 1. 2024.

SWIETELSKY stavební s.r.o.

|    |  |
|----|--|
| 1) | <p><i>K této otázce uvádíme, že postup investorů k DIO nelze žádným způsobem generalizovat. V zadávacích podmínkách k veřejným zakázkám se vyskytují ohledně DIO oba přístupy investorů, tzn. někdy požaduje investor vypracování, projednání a schválení projektu DIO po zhotoviteli, jindy si projektovou dokumentaci DIO zajišťuje investor včetně etapizace výstavby.</i></p> <p><i>Zadavatel (ŘSD) obvykle v zadávacích podmínkách k veřejným zakázkám požaduje, aby vypracování, projednání a schválení projektu DIO zajišťoval zhotovitel. Tímto postupem je mnohdy na zhotovitele, s ohledem na další znění zadávacích podmínek na veřejnou zakázku, přeneseno větší riziko s DIO, ale i s jeho oceněním v nabídce, neboť finální podoba DIO podléhá schválení a projednání s dalšími subjekty.</i></p> <p><i>Zhotovitel je lépe schopen odhadnout náročnost DIO u staveb realizovaných jako rekonstrukce v extravilánu, kde technické řešení DIO nebývá tak technicky náročné, zatímco v intravilánu (což je případ</i></p> |
|----|--|



|    |  |
|----|--|
|    | <p>Veřejné zakázky, ke které se váže dotaz Úřadu) je situace méně předvídatelná, když vyžaduje celou řadu vyjádření (tedy i požadavků) relevantních organizací a orgánů státní správy, zejména pak PČR, místní odbor dopravy, inspektoráty působící v místě omezení, lokální dopravní podniky aj., které zásadně ovlivní finální podobu řešení DIO a jeho skutečnou náročnost.</p> <p>S ohledem na uvedené máme za to, že u staveb realizovaných v intravilánu obce by bylo vhodné, aby DIO zajišťoval investor v rámci součinnosti nebo, aby zadávací podmínky obsahovaly konkrétní projektové řešení DIO a podrobný soupis prací, který by byl naceňován všemi uchazeči o zakázku.</p> |
| 2) | Máme zato, že ne zcela.  |
| 3) | Optimálním řešením u staveb realizovaných v intravilánu obce by bylo, aby součástí zadávacích podmínek na veřejnou zakázku již bylo zpracované DIO, s podrobným soupisem prací, shodným pro všechny uchazeče o veřejnou zakázku.   |
| 4) | Nepovažujeme, a to s ohledem na výše uvedené.  |

## HERKUL a.s.

|    |  |
|----|--|
| 1) | <p>Pokud soupis prací – výkaz výměr obsahuje položku s kódem 02720 „POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY“ měly by být součástí projektové dokumentace zpracované podklady dopravně-inženýrského opatření (dále jen „DIO“) a odsouhlasený návrh DIO, obzvlášť pokud je součástí hodnotícího kritéria výběrového řízení termín realizace.</p> <p>Uchazeč musí při zpracování cenové nabídky do výběrového řízení vědět, jakým způsobem bude DIO zpracované.</p> |
| 2) | Domníváme se, že v zadávací dokumentaci není dostatečně zpracovaný projekt DIO, na což směřoval i dotaz uchazeče o veřejnou zakázku ze dne 23.10.2023 (dále jen „dotaz uchazeče“). Znění dotazu uchazeče přikládáme jako přílohu tohoto dopisu.  |
| 3) | V dotazu uchazeče je uveden vhodný postup při zpracování podkladů DIO, včetně všech podrobností.   |
| 4) | Viz odpověď č. 3.  |

## STRABAG a.s.

|    |  |
|----|--|
| 1) | <p>Podle našeho názoru je v oblasti zadávání a realizace veřejných zakázek nestandardní, pokud zadavatel (investor) požaduje po zhotoviteli stavby vypracování, projednání a schválení projektu dopravně inženýrských opatření. V případě zadávané Veřejné zakázky se takový požadavek zadavatele jeví i jako nevhodný, a to s ohledem na nutnost předchozí koordinace dopravně inženýrských opatření s jinými silničními stavbami<sup>4</sup>, které se budou paralelně realizovat ve stejném období, a tedy dopravně inženýrská opatření při realizaci všech těchto staveb se budou vzájemně ovlivňovat. Máme za to, že tuto koordinaci lze spravedlivě požadovat jedině po zadavateli Veřejné zakázky. Pokud dodavatelé nemají pro účely stanovení nabídkové ceny k dispozici jednoznačně a dostatečně podrobně vymezený rozsah dopravně inženýrských opatření včetně alespoň předběžného projednání těchto opatření s příslušnými orgány (tj. příslušný dopravní inspektorát Policie ČR, příslušný silniční správní úřad), nelze očekávat, že by zadavatel Veřejné zakázky mohl v zadávacím řízení Veřejné zakázky obdržet vzájemně porovnatelné</p> |
|----|--|

<sup>4</sup> Jedná se zejména o tyto stavby:

- „I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS,LS), oprava komunikace“, objednatel: Ředitelství silnic a dálnic s. p.
- „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“, objednatel: Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, p. o.
- „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“, objednatel: Ústecký kraj.

|    |  |
|----|--|
|    | <i>nabídky. Dodavatelé pak také těžko určují dobu pro uvedení stavby do provozu, která je jedním z hodnotících kritérií v zadávacím řízení Veřejné zakázky.</i>  |
| 2) | <i>Zadavatel v případě předmětné Veřejné zakázky nestanovil v zadávací dokumentaci požadavky týkající se dopravně inženýrských opatření dostatečně podrobně, tzn. v takových podrobnostech, které jsou nezbytné pro účast v zadávacím řízení.</i>  |
| 3) | <i>Požadavky zadavatele týkající se dopravně inženýrských opatření by měly být vymezeny samostatným projektem dopravně inženýrských opatření pro jednotlivé etapy výstavby, se zapracovanými připomínkami příslušných orgánů (tj. příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR, příslušného silničního správního úřadu).</i> |
| 4) | <i>Obsah uvedený v písm. g) Technické zprávy, která je součástí přílohy č. 9 zadávací dokumentace vztahující se k dopravně inženýrskému opatření a položce 02720 soupisu prací nepovažujeme za dostatečně podrobný pro vytvoření a podání nabídky v zadávacím řízení Veřejné zakázky.</i>                                      |

## MI Roads a.s.

|    |   |
|----|---|
| 1) | <i>V obecné rovině uvádíme, že požadavek zadavatele na vypracování, projednání a schválení projektu dopravně-inženýrského opatření zhotovitelem je v rámci realizace stavby standardní. Zároveň je ale potřeba zmínit, že účastníci výběrového řízení nedisponují informacemi o přesném termínu zahájení realizace stavby a v té době aktuální dopravní situaci v okolí místa stavby.<br/><br/>Součinnost při vydání povolení o zvláštním užívání komunikace zhotovitel obvykle projednává se správcem komunikace, IZS, dopravním inženýrem dané oblasti a Úřadem odboru dopravy. Výsledkem projednání je souhlasné stanovisko všech dotčených orgánů a vydání pravomocného rozhodnutí.</i> |
| 2) | <i>dle našeho názoru zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci požadavky týkající se dopravně-inženýrského opatření dostatečně podrobně pro účast dodavatelů ve výběrovém řízení.</i>   |
| 3) | ---   |
| 4) | <i>uvádíme, že považujeme obsah uvedený v písm. g) Technické zprávy, který je součástí přílohy č. 9 zadávací dokumentace vztahující se k dopravně-inženýrskému opatření a položce 02720 soupisu prací za dostačující pro účely vytvoření a podání nabídky v předmětném zadávacím řízení.</i>  |

## Další průběh správního řízení

34. Rozhodnutím č. j. ÚOHS-01608/2024/500 ze dne 12. 1. 2024 Úřad nařídil k zajištění účelu vedeného správního řízení zadavateli předběžné opatření podle § 61 odst. 1 správního řádu spočívající v uložení zákazu uzavřít smlouvu na plnění předmětné veřejné zakázky.

35. Usnesením č. j. ÚOHS-05135/2024/536 ze dne 2. 2. 2024 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to:

- Popište, jak dle výkladu zadavatele v rámci předmětného zadávacího řízení (resp. též po zadání veřejné zakázky) budou z hlediska časového a obsahového probíhat konkrétní kroky v rámci přípravy, projednání, schválení a realizace dopravně-inženýrského opatření? Mají účastníci předmětného zadávacího řízení povinnost předložit zadavateli projekt dopravně-inženýrského opatření? V případě kladné odpovědi uveďte konkrétní časový okamžik, ke kterému bude citované opatření předloženo zadavateli, tzn. má být dopravně-inženýrské opatření např. součástí nabídky účastníků zadávacího řízení nebo má být předloženo ve fázi podpisu smlouvy

s vybraným dodavatelem, případně až při zahájení stavebních prací. A zda se vždy ve vztahu k příslušné fázi předmětného zadávacího řízení má jednat již o projekt dopravně-inženýrského opatření závazně schválený a projednaný s příslušným silničně správním úřadem a všemi dotčenými subjekty, nebo zda se má jednat pouze o toliko předběžný, nezávazný, dosud neschválený návrh dopravně-inženýrského opatření, neprojednaný s dotčenými orgány?

- Bude účastník zadávacího řízení projednávat návrh dopravně-inženýrského opatření se zadavatelem? Bude zadavatel do návrhu dopravně-inženýrského opatření zasahovat?
- Jakým způsobem bude řešena situace, když dojde ke změně dopravně-inženýrského opatření, která bude mít dopad do ceny uvedené účastníkem zadávacího řízení u položky č. 02720. Bude zadavatel takovou změnu posuzovat a v případě její akceptace řešit např. dodatkem k uzavřené smlouvě? Případně uveďte, jakým jiným způsobem bude uvedená změna řešena.
- Uveďte, z jakých důvodů se domníváte, že jsou podklady stanovené v položce č. 02720 dostatečné pro nacenění citované položky i přes a s ohledem na skutečnost, že v blízkém okolí stavby budou probíhat realizace dalších veřejných zakázek, např. veřejné zakázky „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“ (zadavatel – Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, IČO 00080837, se sídlem Ruská 260/13, 417 03 Dubí – číslo na profilu zadavatele P23V00256986), veřejné zakázky „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem – Střekov – Ústí nad Labem západ“ (zadavatel – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha – číslo na profilu zadavatele P22V00001181) a veřejné zakázky „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“ (zadavatel – Ústecký kraj, IČO 70892156, se sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem – ev. č. VVZ Z2023-014876) a dopravně-inženýrská opatření uvedených veřejných zakázek a předmětné veřejné zakázky se mohou vzájemně ovlivňovat, byť uvedené není v rámci stanovených zadávacích podmínek nijak reflektováno. Svoji odpověď zdůvodněte.

36. Dne 9. 2. 2024 obdržel Úřad od zadavatele sdělení z téhož dne jako odpověď na usnesení uvedené v předchozím bodě tohoto rozhodnutí.

#### **Sdělení zadavatele ze dne 9. 2. 2024**

37. Zadavatel ve sdělení ze dne 9. 2. 2024 uvádí, že nepožaduje předložení návrhu dopravně-inženýrského opatření účastníkem jako součást nabídky, tento návrh předloží zadavateli vítězný účastník k vyjádření po podpisu smlouvy, nicméně bez vydaného rozhodnutí o stanovení místní a přechodné úpravy provozu na silnicích I. třídy silničním správním úřadem (dále jen „SSÚ“) při Krajském úřadu Ústeckého kraje není vítězný účastník oprávněn zahájit práce. Proto jsou součástí zadávací dokumentace i obecné a zvláštní Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu, které pod čl. 1.1.7 určují datum zahájení prací, jehož způsob je blíže specifikován v Příloze č. 1 zadávací dokumentace dané veřejné zakázky.

38. Dále zadavatel uvádí, že k návrhu dopravně-inženýrského opatření se bude vyjadřovat v souvislosti s potřebou vyjádření vlastníka/správce komunikace pro silniční správní úřad při

Krajském úřadu Ústeckého kraje. V případě kladného vyjádření zadavatele k tomuto návrhu pak tento SSÚ následně ne/vydá rozhodnutí o stanovení místní a přechodné úpravy provozu na silnicích I. třídy.

39. Na dotaz, jakým způsobem bude řešena situace, když dojde ke změně dopravně-inženýrského opatření, která bude mít dopad do ceny uvedené účastníkem zadávacího řízení u položky 02720, zadavatel uvádí, že *„po předložení a posouzení všech nezbytných dokladů bude takováto situace řešena v souladu s obecnými a zvláštními Smluvními podmínkami pro stavby menšího rozsahu, dle směrnice GR č. 18/2017 – Změny závazků a dle § 222 ZZVZ.“*
40. Zadavatel je rovněž toho názoru, že podklady stanovené v položce č. 02720 jsou vypracovány dle Metodiky M4 – Zásady a požadavky na projektování silnic a dálnic. Tento postup je standardní při zadávání zakázek tohoto typu a doplňuje k tomu, že *„v současnosti nezná přesný rozsah ani finální podobu potřebných dopravně-inženýrských opatření a nemůže je tedy dát dodavatelům k dispozici, přičemž platí, že výsledná podoba těchto opatření není v plné moci zadavatele, když o nich bude rozhodováno SSÚ při Krajském úřadu Ústeckého kraje a jsou závislé i na výše vyjmenovaných stavebních akcích jiných zadavatelů. Zadavatel dal dodavatelům k dispozici takové podklady, které měl a je na dodavatelích, aby jakožto odborníci v oboru nacenili jimi předpokládaný rozsah dopravně-inženýrských opatření s ohledem na současný stav a nic jim nebrání zohlednit do svých nabídkových cen případné riziko vyplývající z toho, že přesná podoba dopravně-inženýrských opatření není v současnosti známa.“*
41. Zadavatel rovněž doplňuje, že nemá možnost dát dodavatelům přesnější informace a zároveň nemůže nechat dodavatele část předmětu plnění zakázky nacenit. Návrh dopravně-inženýrského opatření bude na dodavatelích, ti tedy mají dopředu možnost již při podání nabídek nacenit řešení, které v případě úspěchu v zadávacím řízení nabídnou zadavateli. Dle zadavatele jsou dodavatelé odborníci v oboru a měli by být schopni navrhnout funkční řešení a toto své řešení v nabídce ocenit. Jedná se pouze o část předmětu plnění zakázky a svou podstatou se tato část předmětu plnění podobá např. zakázkám zadávaným formou Design & Build, kdy zadavatelé rovněž nemají (a tedy dodavatelům ani nedávají) přesnou projektovou dokumentaci a je tak na dodavatelích, aby jako odborníci ve své nabídce ocenili řešení, které teprve budou projektovat (a tedy je rovněž nepředkládají v nabídce a není jasné, zda jejich naceněné řešení, dle kterého podají svoji cenovou nabídku, bude odpovídat skutečně realizovanému stavebnímu řešení). Zadavatel je toho názoru, že pokud takový přístup není v rozporu s povinností zadavatele stanovit zadávací podmínky dostatečně přesně u miliardových pozemních či dopravních staveb, jistě nemůže být v rozporu se zákonem a jeho zásadami v šetřeném případě.
42. Usnesením č. j. ÚOHS-08291/2024/536 ze dne 22. 2. 2024 stanovil Úřad účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k pokladům rozhodnutí.
43. Dne 5. 3. 2024 obdržel Úřad vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne. Zadavatel se k podkladům rozhodnutí nevyjádřil.

#### **Vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí ze dne 5. 3. 2024**

44. Navrhovatel se ve vyjádření k podkladům rozhodnutí ze dne 5. 3. 2024 nejprve vyjadřuje k argumentaci zadavatele uvedené ve vyjádření zadavatele ze dne 7. 12. 2023 k návrhu navrhovatele a uvádí následující. Popis v technické zprávě je nedostatečný, neboť předpisy

a požadavky zadavatele nijak neupřesňují a nereagují na konkrétní místní a časové podmínky realizace veřejné zakázky, kde se „*střetává specifikum místy až šestipruhové komunikace v intravilánu (!), navíc se jedná o zcela atypický nestandardní úsek komunikace s komplikovaným napojením na most, na který v TP 66 žádné podobné schéma neexistuje, jedná se o zcela klíčový páteřní úsek komunikace krajské metropole, bez možnosti alternativní objízdné trasy.*“ Dalším zcela zásadním faktorem je naprosto nepředvídatelný nárůst již tak značné intenzity dopravy v době realizace, který zajisté nastane z důvodu předpokládaného uzavření druhého mostu přes řeku Labe v rámci plánované rekonstrukce vedlejšího mostu Edvarda Beneše, přičemž je nutné tento nárůst intenzity dopravy při přípravě DIO zohlednit, což souvisí s nutností dopravně-inženýrská opatření těchto souběžných staveb v dané lokalitě vzájemně koordinovat.

45. Ve vztahu k vyjádření zadavatele ze dne 9. 2. 2024 navrhovatel uvádí, že zadavatel překvapivě přiznává, že v současné době nedisponuje dalšími informacemi, ani nemá možnost dodavatelům bližší informace sdělit, avšak zároveň dodává, že odborný dodavatel si veškeré potřebné informace zajistí a DIO řádně a porovnatelně navrhne a nacení. Přestože odborný zadavatel (Ředitelství silnic a dálnic s. p.), který DIO s dotčenými orgány „*projednává na denním pořádku se znalostí místního prostředí a rovněž souběžných veřejných zakázek, má beze sporu mnohonásobně vyšší zkušenosti oproti dodavatelům, a přesto není schopen podobu DIO a potřebné podklady zaopatřit, uvádí, že odborný dodavatel tak zcela jistě učiní a nic mu v tom nebrání.*“
46. Navrhovatel dále uvádí, že s ohledem na šetření provedené Úřadem týkající se dopravně-inženýrského opatření je zjevné, že DIO nebylo specifikováno v podrobnostech nezbytných pro účast v zadávacím řízení a pro obdržení porovnatelných nabídek jednotlivých uchazečů. Dle navrhovatele správnost jím podaných námitek a návrhu potvrzuje také zrušení veřejné zakázky „*I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS), oprava komunikace*“ (zadavatel – Ředitelství silnic a dálnic s. p.), která byla zadavatelem zrušena z důvodu, že „*v období od roku 2024 do roku 2026 bude na silnici I/30, realizována Ústeckým krajem, rekonstrukce mostu E. Beneše, v průběhu které musí být pro zabezpečení provozu v centrální části města Ústí nad Labem a na průtazích silnic I. a II. třídy plně zachován provoz na celém úseku silnice I/30. S ohledem na výše uvedené může být Zakázka proto realizována až po ukončení rekonstrukce mostu E. Beneše.*“
47. Dle navrhovatele uchazeči nemohou předjímat rozhodnutí a požadavky všech dotčených organizací a orgánů, se kterými zadavatel při přípravě veřejné zakázky jednal. Zadavatel je povinen uvést popis položky v podrobnostech jednoznačně vymezujících obsah požadovaných stavebních prací a umožnit tak jejich porovnatelné ocenění, což však zadavatel v tomto případě neučinil. Tyto požadavky a rozhodnutí však mají zásadní dopad na rozsah DIO. Nelze tedy požadovat po dodavatelích, aby s tímto počítali do ocenění, neboť je nelze předjímat, což dle navrhovatele přiznává sám zadavatel. Z uvedených důvodů je navrhovatel toho názoru, že text v technické zprávě je nedostatečný, nerealizovatelný, obecný a naprosto nekonkrétní (stejně jako popis uvedený u předmětné položky č. 02720 v soupisu prací), neboť vůbec neřeší místní podmínky, čas, ani specifický průběh výstavby, což bylo potvrzeno rovněž jinými dodavateli v rámci provedeného šetření.

#### IV. ZÁVĚRY ÚŘADU

48. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o zadávacím řízení a dalších obdržných dokumentů, vyjádření účastníků řízení a na základě vlastního zjištění rozhodl o tom, že zadavatel stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem, a proto přistoupil ke zrušení zadávacího řízení. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.

##### **K výroku I. tohoto rozhodnutí**

##### ***Relevantní ustanovení právních předpisů***

49. Podle § 6 odst. 1 zákona musí zadavatel při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
50. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se zadávacími podmínkami pro účely tohoto zákona rozumí veškeré zadavatelem stanovené podmínky průběhu zadávacího řízení, podmínky účasti v zadávacím řízení, pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení, pravidla pro hodnocení nabídek a další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104 zákona.
51. Podle § 36 odst. 3 zákona zadávací podmínky zadavatel stanoví a poskytne dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.
52. Podle § 92 odst. 1 zákona se má za to, že technické podmínky jsou stanoveny v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, pokud zadávací dokumentace veřejných zakázek na stavební práce obsahuje
- a) dokumentaci v rozsahu stanoveném vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj a
  - b) soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr v rozsahu stanoveném vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj.
53. Podle § 92 odst. 2 zákona dokumenty podle odstavce 1 mohou být částečně nebo zcela nahrazeny jinými požadavky na výkon nebo funkci.
54. Podle § 4 vyhlášky č. 169/2016
- (1) Soupis prací je zpracován v členění podle dokumentace pro zadání stavebních prací a člení se na stavební objekty, inženýrské objekty, provozní soubory nebo ostatní a vedlejší náklady.
  - (2) Každý stavební objekt a inženýrský objekt je zaříděn do druhu a oboru stavebnictví podle klasifikace stavebních děl a produkce, která je uveřejněna na Portálu o veřejných zakázkách spravovaném Ministerstvem pro místní rozvoj.
  - (3) Každý stavební objekt, inženýrský objekt nebo provozní soubor, definovaný dokumentací pro zadání stavebních prací, má vlastní soupis prací nebo více dílčích soupisů prací.
  - (4) Soupis prací obsahuje položky veškerých předpokládaných stavebních prací, dodávek nebo služeb nezbytných pro zhotovení stavebního objektu, inženýrského objektu nebo provozního souboru.

- (5) Soupis prací může být v rámci každého stavebního objektu, inženýrského objektu nebo provozního souboru členěn do stavebních nebo funkčních dílů, případně jiných obdobných částí, v závislosti na druhu a charakteru stavebních prací, dodávek a služeb.
- (6) Pokud je stavba popsána ve více soupisech prací, zadávací dokumentace obsahuje rovněž seznam všech dílčích soupisů prací.

55. Podle § 5 vyhlášky č. 169/2016

- (1) Položkou soupisu prací se rozumí popis každé jednotlivé stavební práce, dodávky nebo služby, který obsahuje jejich technické a kvalitativní podmínky v souladu s dokumentací pro zadání stavebních prací.
- (2) Položky soupisu prací jsou popsány v podrobnostech jednoznačně vymezujících obsah požadovaných stavebních prací, dodávek či služeb a umožňující porovnatelné ocenění tohoto obsahu.
- (3) Položky soupisu prací specifikující dodávku materiálu nebo výrobku, jejichž montáž je dána samostatnou položkou práce, musí obsahovat jednoznačný popis materiálu nebo výrobku, a to uvedením technických parametrů nebo vlastností požadovaného materiálu nebo výrobku. V položce soupisu prací je možné pro tuto specifikaci užít odkazu na příslušnou část dokumentace pro zadání stavebních prací.
- (4) Položky soupisu prací popisující vedlejší a ostatní náklady musí obsahovat jednoznačný popis obsahu příslušné položky; pro tento popis lze použít i odkaz na jiné části zadávací dokumentace, které danou položku specifikují.
- (5) Pro sestavení soupisu prací v podrobnostech vymezených touto vyhláškou je možné u celého soupisu prací nebo u některých jeho položek použít odkaz na cenovou soustavu podle § 11, která obsahuje veškeré údaje nezbytné pro soupis prací.
- (6) Položky uvedené v jednom dílčím soupisu prací mohou odkazovat pouze na jednu cenovou soustavu podle § 11.
- (7) Pravidla stanovená touto vyhláškou se na položky soupisu prací, u kterých zadavatel postupuje podle § 92 odst. 2 zákona, nepoužijí.

**Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení**

- 56. Zadavatel požaduje v příloze č. 4 „Soupis prací – výkaz výměr“ zadávací dokumentace (dále jen „soupis prací“) u stavebního objektu SO 000.1 nacenit položku č. 02720 „POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY“: *„Položka zahrnuje kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO.“*
- 57. Zadavatel požaduje v soupisu prací u stavebního objektu SO 000 nacenit položku č. 02720 „POMOC PRÁCE ZŘÍZ NEBO ZAJIŠŤ REGULACI A OCHRANU DOPRAVY“: *„Položka zahrnuje kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO.“*

58. Dne 23. 10. 2023 zadavatel obdržel dotaz dodavatele EUROVIA CZ a.s.:

*„1) Uchazeč nikde v Zadávací dokumentaci neobjevil předpokládaný návrh zřízení dočasného dopravně inženýrského opatření. Z důvodu velkého provozu na rekonstruované části silnice I/62 bude problematika DIO velice důležitá a složitá. Disponuje Zadavatel alespoň základním návrhem provedení DIO a mohl by ho zveřejnit?“*

*2) Uchazeč dále v Zadávací dokumentaci nenašel složku Doklady. Zejména pak vyjádření dotčených orgánů. Jelikož se pokládá nové asfaltové souvrství pod trolejemi, přednostně pak Dopravního podniku města Ústí nad Labem. Zveřejní Zadavatel vyjádření všech dotčených orgánů?“*

59. Dne 23. 10. 2023 zadavatel obdržel dotaz dodavatele HERKUL a.s.:

*„Standardní součástí projektové dokumentace obdobného rozsahu je zpracování projektu dopravně inženýrského opatření (dále jen „DIO“), který musí splňovat veškeré náležitosti potřebné k zajištění DIO na stavbě. Kromě jednoznačné specifikace místa, účelu, ale také rozsahu a doby trvání, je nutno do projektu DIO zahrnout i vyjádření relevantních subjektů jako jsou Policie ČR, místní odbor dopravy, inspektoráty působící v místě omezení, lokální dopravní podniky, v krajním případě i ministerstva dopravy a vnitra. Přesná specifikace DIO by měla obsahovat požadavky na umístění dočasného dopravního řešení, které zahrnují požadavky na rozmístění dopravního značení, jejich přesnou množství specifikaci, případné požadavky na umístění světelné signalizace, dopravních kuželů či svodidel a podmínku dbát na správný průběh dopravy po dobu omezení či uzavírek.*

*V projektové dokumentaci by mělo být vše výše uvedené jasně stanoveno a definováno tak, aby bylo zřejmé, s jakými náklady má uchazeč počítat ve své nabídce na ocenění DIO. Schvalovací postup DIO není otázkou dnů, ale týdnů, někdy i měsíců. Jak jsme již výše uvedli, každé DIO musí být vždy kompletně projednáno se všemi dotčenými subjekty – Policií ČR, správci komunikací (ŘSD ČR, SÚS, obce), autobusovými dopravci, obecními úřady a příslušnými silničními správními úřady podle § 24 a § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Samozřejmě součástí DIO je stanovení přechodné úpravy silničního provozu na komunikacích dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V neposlední řadě je také nezbytné provést instalaci DIO přímo v místě stavby.*

*Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“) a zejména vyhláška č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“) stanoví, jakým způsobem má být sestaven výkaz výměr pro účely zadávacích řízení.*

*Ust. § 4 a § 5 vyhlášky výslovně určují pravidla, na základě kterých musí být zadavatelem jednotlivé práce a materiály přesně definovány, přičemž je vyloučeno jakékoliv oceňování pomocí kompletů. Vzhledem k tomu, že výše uvedená položka je kompletová, jedná se o sloučenou položku, kterou ZZVZ a vyhláška nepřipouští. Z výše uvedeného vyplývá, že zadavatel nepostupoval při sestavení výkazu výměr v souladu s těmito předpisy. Zadavatel svým postupem přenáší svou odpovědnost za správnost výkazu výměr, a tedy i zadávacích*



podmínek na dodavatele. Zadávací podmínky nejsou v tomto směru jednoznačné, jelikož není zřejmé, jakým způsobem mají dodavatelé předmětnou položku ocenit.

1. Učiní zadavatel součástí zadávacích podmínek řádně zpracovaný projekt DIO?
2. V případě, že zadavatel ponechá zpracování projektu DIO na dodavateli, žádáme zadavatele o odpovídající úpravu soupisu prací, popřípadě o určení této položky pro všechny dodavatele stejnou cenou, jako tzv. preliminář, a to za účelem zaručení vzájemné porovnatelnosti jednotlivých cenových nabídek dodavatelů v zadávacím řízení.
3. Žádáme dále zadavatele o sdělení, zda dobu potřebnou ke zpracování DIO, k návrhu na jeho zhotovení, k projednání, konzultaci a vlastní instalaci má zhotovitel zahrnout do termínu realizace celé stavby, který je zároveň jedním z hodnotících kritérií. Pokud ne, žádáme zadavatele o odpovídající úpravu zadávacích podmínek.“

60. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 1“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 25. 10. 2023 byl uveden následující dotaz a odpověď zadavatele:

*„Uchazeč nikde v Zadávací dokumentaci neobjevil předpokládaný návrh zřízení dočasného dopravně inženýrského opatření. Z důvodu velkého provozu na rekonstruované části silnice I/62 bude problematika DIO velice důležitá a složitá. Disponuje Zadavatel alespoň základním návrhem provedení DIO a mohl by ho zveřejnit?“*

*Informace poskytnutá zadavatelem*

*DIO je součástí položky č. 1 02720 v soupise prací upřesněn následovně: Položka zahrnuje kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO. Tato informace je uvedena i v Technické zprávě SO.“*

61. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 3“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 26. 10. 2023 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„V ZTKP jsou uvedeny zásady tvorby a projednání realizační dokumentace stavby (RDS). Soupis prací obsahuje pouze položky na dokumentaci skutečného provedení. Doplní zadavatel do soupisu prací položky na RDS?“*

*Informace poskytnutá zadavatelem*

*Zadavatel sděluje, že finanční náročnost na zpracování RDS Zhotovitel rozpustí do jednotlivých položek soupisu prací.“*

62. Dne 27. 10. 2023 zadavatel obdržel dotaz dodavatele EUROVIA CZ a.s.:

*„Zadavatel ve své odpovědi na dotaz uchazeče ohledně upřesnění DIO na uvedené zakázce odpověděl, že ‚DIO je součástí položky č. 1 02720 v soupise prací upřesněn následovně: ‚Položka zahrnuje kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO.‘“*

Vzhledem k tomu, že se zadavatel v popisu položky odvolává na projektovou dokumentaci, která ale vůbec DIO neřeší, nemůže uchazeč s takovýmto vysvětlením souhlasit, neboť takováto specifikace požadavku zadavatele je pro ocenění této položky zcela nedostatečná. [...]

Je povinností zadavatele, aby zadávací podmínky, mezi které patří i stanovení rozsahu DIO, byly jasně a řádným způsobem stanoveny. Uchazeč nemůže ve své nabídce předjímat rozhodnutí správních úřadů a ani předpokládat případné požadavky dotčených dopravců a počítat s nimi již ve své nabídce, a to obzvláště v době kdy se v okolí předpokládá realizace celé řady dalších souběžných zakázek. Takto specifikované zadání navíc umožňuje celou řadu možných variant, které ale zadavatel nepřipouští a ani nemůže, neboť by nabídky uchazečů byly naprosto neporovnatelné.

Jak vyplývá z odpovědi na druhý dotaz uchazeče, tak zadavatel navíc nemá k dispozici ani předběžná vyjádření od správních úřadů ani od dopravních podniků, které však úzce s problematikou DIO souvisí.

1) Upřesní zadavatel přesný rozsah DIO, tak aby byl uchazeč schopen jej vůbec ocenit a aby byly nabídky uchazečů porovnatelné, případně pokud by nebyl schopen jej přesně definovat, stanoví cenu za DIO preliminářem?

V místě stavby se nachází trolejová vedení DPMUL, u kterých se předpokládá pro umožnění pokládky a zachování bezpečnosti pracovníků nutnost jejich výluky. V PD ani ve výkazu výměr se však s žádnými poplatky za trolejové výluky ani s poplatky za případná omezení na linkách městské dopravy neuvažuje.

2) Může zadavatel upřesnit, vzhledem k absenci vyjádření DPMUL, jakým způsobem předpokládá realizaci prací v místech trolejového vedení bez jejich výluk, při zachování předpisů BOZP, nebo zda případně uhradí tyto poplatky sám mimo zakázku anebo zda doplní tyto položky do výkazu výměr?

63. Dne 27. 10. 2023 obdržel zadavatel dotaz dodavatele MI Roads a.s.:

„Dotaz č. 1:

Zadavatel v zadávací dokumentaci neuvádí, jak budou řešeny výluky trolejového vedení, které jsou nezbytné pro realizaci stavby. Má zadavatel předjednané výluky trolejového vedení s Dopravním podnikem města Ústí nad Labem? Náklady spojené s přerušением provozu bude hradit Zadavatel nebo bude tato položka doplněna do Výkazu výměr?

Dotaz č. 2:

Neuvažuje zadavatel o prodloužení stanoveného maximálního termínu realizace stavby z důvodu částečně ztížených dopravních podmínek v místě stavby z důvodu trolejového vedení? Zhotovitel v úsecích, které se nachází trolejové vedení, bude nucen použít pouze takové nákladní automobily, které neporuší trolejové vedení (například 6x4, příp. 12t), čímž se výrazně prodlužuje čas zpracování asfaltové směsi.“

64. Dne 30. 10. 2023 obdržel zadavatel dotaz dodavatele STRABAG a.s.:

„Zadavatel ve vysvětlení číslo 1 na žádost jiného dodavatele odpověděl, že návrh a ocenění DIO je součástí nabídky a bude provedeno v SO 000, položce 1 02720. Podle znalostí Dodavatele se

*v současné době v ulici Přístavní a jejím bezprostředním okolí připravuje několik silničních staveb, které se budou zcela jistě vzájemně ovlivňovat právě v řešení dopravních opatření během jejich výstavby. Jde minimálně o stavby ŘSD ČR I/30 Ústí n. L. Přístavní a I/62 Ústí n.L. Přístavní – Krásné Březno, stavbu SÚS ÚK Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem a stavbu Ústeckého kraje Rekonstrukce mostu E.Beneše.*

*Pro účel jednoznačného ocenění položky DIO žádáme o zodpovězení následujících dotazů. Proběhla mezi jednotlivými Zadavateli koordinace dob výstavby?*

*Budou termíny výstavby jednotlivých staveb řešeny tak, aby se stavby vzájemně neovlivňovaly. Pokud ne, jaká jsou omezení z jednotlivých staveb s ohledem na stavby ostatní? Vzhledem k tomu, že každá z výše uvedených staveb bude mít s největší pravděpodobností jiného dodavatele, nelze po uchazečích požadovat, aby ve fázi nabídky do soutěže řešili koordinaci a vzájemné dopady jednotlivých staveb. Neuvažuje v této souvislosti Zadavatel o upřesnění DIO například předložením situace dopravního značení, případně o určení prelimináře položky 1 02720?“*

65. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 2“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 7. 11. 2023 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„Zadavatel z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek.*

*Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 20. 11. do 09:00 hodin.“*

66. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 4“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 15. 11. 2023 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„Zadavatel z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek.*

*Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 30. 11. do 09:00 hodin.“*

67. Dne 20. 11. 2023 obdržel zadavatel dotaz dodavatele EUROVIA CZ a.s.:

*„[...]*

*Je povinností zadavatele, aby zadávací podmínky, mezi které stanovení rozsahu DIO zajisté patří, byly jasně a řádným způsobem stanoveny. Uchazeč nemůže ve své nabídce předjímat rozhodnutí správních úřadů a ani předpokládat případné požadavky dotčených dopravců a počítat s nimi již ve své nabídce, a to obzvláště v době kdy se v okolí předpokládá realizace celé řady dalších souběžných zakázek. Takto specifikované zadání navíc umožňuje celou řadu možných variant, které ale zadavatel nepřipouští a ani nemůže, neboť by nabídky uchazečů byly naprosto neporovnatelné.*

*Zadavatel navazující zakázky Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem (navazující na akci: I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS), oprava komunikace), vědom si problematické a vytížené komunikace, řešil a vyřídil návrh DIO s příslušnými orgány a zároveň pro hladký průběh rovnou zadal jako preliminář, DIO a úpravu světelného zařízení, již pro potřeby soutěže. Přičemž DIO na výše uvedené zakázce dosahuje až 30 % předpokládané hodnoty zakázky (!). Nelze samozřejmě říct, že na obou akcích*

*„PŘÍSTAVNÍ“ je nutné mít DIO a úpravu osvětlení stanovenou jako preliminář, ale svojí povahou a polohou, na jedné z nejvíce vytížených komunikací a křižovatek se ‚semafor‘ je zcela nezbytné, aby zadavatel dopravně inženýrské opatření projednal i s jeho návrhem, tak aby všichni účastníci měli stejné podmínky a zároveň zadavatel předešel případným potížím v rámci realizace těchto zakázek.*

*V době realizace této zakázky by se dle informací uchazeče mohlo potkat v zájmovém území až 5 zakázek, které abnormálně omezí a ovlivní dopravu v Ústí nad Labem. Nehledě na to, že zakázka ‚Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem‘ (zadavatel Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace) již počítá se zahájením se stavbou Rekonstrukce Edvarda Beneše, na což je dopravně inženýrské opatření již navrženo [...].*

*Bez vyjádření dopravního podniku, popřípadě policie a ostatních orgánů nelze DIO a úpravu chodu světelných křižovatek ocenit, natož výše uvedené vyřizovat a suplovat tak tímto zadavatele již v soutěži – v zadávacím řízení (!). Dále je v zadávací dokumentaci uvedeno, že stavba bude prováděna po půlkách. Uchazeč ale neví, po jakých půlkách zadavatel uvažuje. Zda jeden směr po půlce a s tím i druhý směr po půlce, nebo se převede doprava na jednu stranu (u Labe) a posléze na druhou stranu. Uchazeč není v tuto chvíli schopen DIO ocenit, pokud neexistuje jeho projednání s návrhem. [...]*

*1) Upřesní zadavatel přesný rozsah DIO, tak aby byl uchazeč schopen jej vůbec ocenit a aby byly nabídky uchazečů porovnatelné, případně pokud by nebyl schopen jej přesně definovat, stanoví cenu za DIO preliminářem?*

*2) Zajistí zadavatel předběžná vyjádření od správních úřadů ani od dopravních podniků s ohledem na stanovení a řádnou specifikaci DIO?“*

68. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 5“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 29. 11. 2023 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„Zadavatel sděluje, že z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek.*

*Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 22. 1. 2024 do 09:00 hodin.“*

69. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 6“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 18. 1. 2024 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„Zadavatel sděluje, že z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek.*

*Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 29. 2. 2024. do 09:00 hodin.“*

70. Ve „VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 7“ uveřejněného na profilu zadavatele dne 28. 2. 2024 bylo uvedeno následující sdělení zadavatele:

*„Zadavatel sděluje, že z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek.*

*Zadavatel v souvislosti s výše uvedeným přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 29. 3. 2024. do 09:00 hodin.“*

71. *V čl. III. bodu 6 námitek navrhovatel mj. uvádí, že „[k]onkrétně se v místě stavby nachází trolejová vedení DPMUL, u kterých se předpokládá pro umožnění pokládky a zachování bezpečnosti pracovníků nutnost jejich výluky. V PD ani ve výkazu výměr se však s žádnými poplatky za trolejové výluky ani s poplatky za případná omezení na linkách městské dopravy neuvažuje. Stěžovatel žádal v rámci žádosti o vysvětlení ZD Zadavatele o upřesnění (s ohledem na absenci vyjádření DPMUL), jakým způsobem předpokládá realizaci prací v místech trolejového vedení bez jejich výluk, při zachování předpisů BOZP, nebo zda případně uhradí tyto poplatky sám mimo zakázku anebo zda doplní tyto položky do výkazu výměr? Zadavatel se s touto žádostí však nikterak nevypořádal.“*

72. *V čl. III rozhodnutí o námitkách zadavatel k námitce zajištění trolejových výluk uvádí: „Pro účely zajištění bezpečnosti pracovníků v souvislosti s pokládkou bude nutné zajistit trolejovou výlukou, přičemž požadavek na projednání a zajištění dotčených výluk nebyl součástí zadávacích podmínek.*

*Z popsaných důvodů Zadavatel této námitce Stěžovatele vyhovuje.*

*V návaznosti na to Zadavatel provede doplnění zadávací dokumentace v souladu s § 99 ZZVZ, a to ve formě úprav příloh zadávací dokumentace upravujících Zvláštní technické kvalitativní podmínky („ZTKP“) tak, aby zadávací dokumentace nově obsahovala požadavek na projednání a zajištění výluk ze strany dodavatelů.“*

73. *V Technické zprávě 101a.01 část „SO 101a – I/62 – Ústí n. L. Přístavní – PS, km 0,000-0,725“ v písm. g) „ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY“ (dále jen „technická zpráva č. 1“) se uvádí následující:*

*„Výstavba bude probíhat po polovinách.*

*Etapizace výstavby (postupné uvádění do provozu) je uvažována v případě křižujících silnic, přeložek inženýrských sítí, návazností místních komunikací zajišťujících přístupy k objektům a pozemkům.*

*Projekt předpokládá provádění obnovy vozovky po polovinách na úseky délky max. 600 m s ohledem na křížení komunikací.*

*Předpokládá se provádění dle TP 66, schéma B/6. V době dopravní špičky je vhodné provoz řídit dynamicky pomocí proškolených a řádně označených osob dle TP 66. V čase mimo pracovní dobu bude provoz řízen světelnou signalizací.*

*Výslednou podobu DIO navrhne, projedná a nechá schválit zhotovitel stavby dle skutečně zastížených místních vlivů v době provádění a místních podmínek skutečně zastížených v době realizace.*

*Pokud bude stavba rozdělena do více stavebních sezón, bude vždy dokončena etapa jako celek a provedeno plynulé výškové napojení tak, aby byla umožněna zimní údržba komunikace. Projekt nedoporučuje vedení dopravy po odfrézovaném povrchu s výjimkou nejnnutnějších staveništních pohybů nebo obsluze lokality IZS atd.*

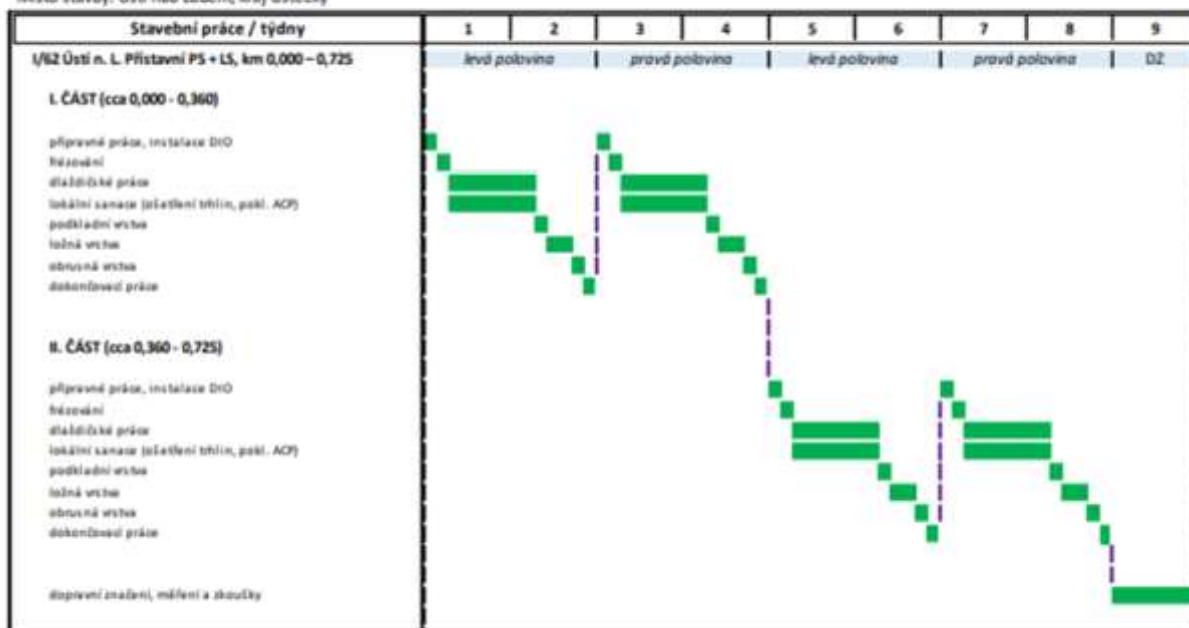
Po dobu provádění musí být oblast přístupná pro zásah složek IZS, rezidenty a svoz odpadu. Konkrétní návrh DIO provede zhotovitel stavby, projedná a získá souhlas DI PČR.

**PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM STAVBY:**

### Orientační harmonogram

Název stavby: SO 101a + SO101b - I/62 Ústí n. L. Přístavní P5 + LS, km 0,000 – 0,725

Místo stavby: Ústí nad Labem, kraj Ústecký



*Poznámka: Termín provádění definitivního vodorovného dopravního značení bude odsouhlasen zástupcem investora (z důvodu dvoufázově prováděného vodorovného značení – barva + past). Při provádění finální pokládky budou rovněž provedena nezbytná dopravně inženýrská opatření, jejich užití je součástí celého kompletu DIO v rámci tohoto projektu, je nutné, aby zhotovitel stavby při nacenění DIO počítal s tím, že provedení definitivního dopravního značení může proběhnout i několik měsíců po dokončení realizace vozovky v daném místě. (Finální provedení VDZ je časově nad rámec v projektu uváděné předpokládané doby realizace.)“*

74. V Technické zprávě 107.01 část „SO 107 – I/62 – Ústí nad Labem, Krásné Březno, km 0,725 – 1,903“ v písm. g) „ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY“ (dále jen „technická zpráva č. 2“) se uvádí následující:

*„Výstavba bude probíhat po polovinách.*

*Etapizace výstavby (postupné uvádění do provozu) je uvažována v případě křižujících silnic, přeložek inženýrských sítí, návazností místních komunikací zajišťujících přístupy k objektům a pozemkům.*

*Projekt předpokládá provádění obnovy vozovky po polovinách na úseky délky max. 600 m s ohledem na křížení komunikací.*

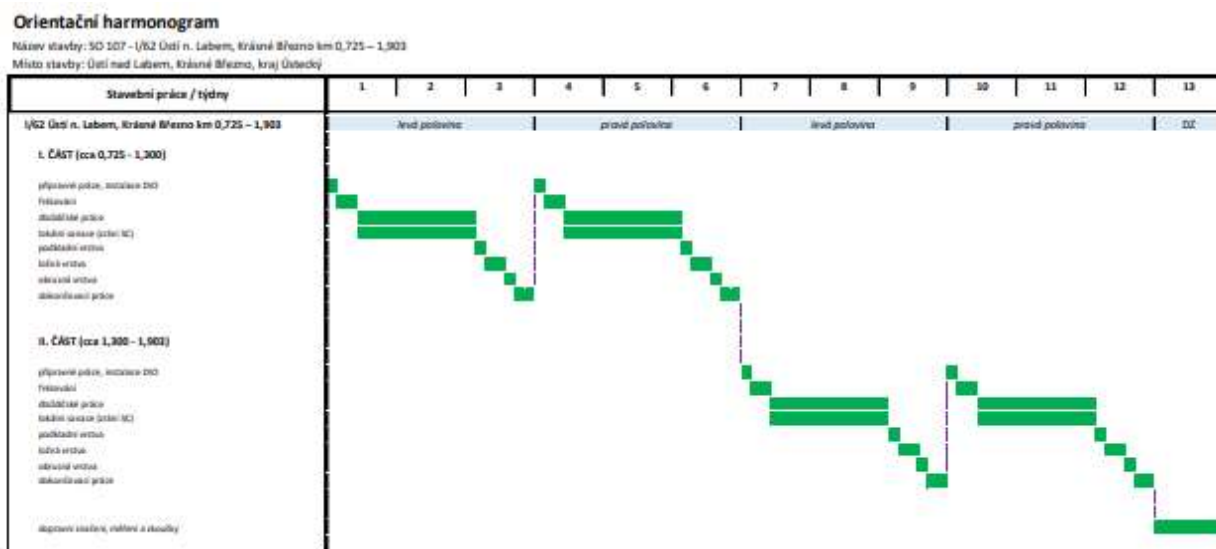
Předpokládá se provádění dle TP 66, schéma C/6. V době dopravní špičky je vhodné provoz řídit dynamicky pomocí proškolených a řádně označených osob dle TP 66. V čase mimo pracovní dobu bude provoz řízen světelnou signalizací.

Výslednou podobu DIO navrhne, projedná a nechá schválit zhotovitel stavby dle skutečně zastížených místních vlivů v době provádění a místních podmínek skutečně zastížených v době realizace.

Pokud bude stavba rozdělena do více stavebních sezón, bude vždy dokončena etapa jako celek a provedeno plynulé výškové napojení tak, aby byla umožněna zimní údržba komunikace. Projekt nedoporučuje vedení dopravy po odfrézovaném povrchu s výjimkou nejnnutnějších staveništních pohybů nebo obsluhy lokality IZS atd.

Po dobu provádění musí být oblast přístupná pro zásah složek IZS, rezidenty a soz odpadů. Konkrétní návrh DIO provede zhotovitel stavby, projedná a získá souhlas DI PČR.

#### PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM STAVBY:



Poznámka: Termín provádění definitivního vodorovného dopravního značení bude odsouhlasen zástupcem investora (z důvodu dvoufázově prováděného vodorovného značení – barva + past). Při provádění finální pokládky budou rovněž provedena nezbytná dopravně inženýrská opatření, jejich užití je součástí celého kompletu DIO v rámci tohoto projektu, je nutné, aby zhotovitel stavby při nacenění DIO počítal s tím, že provedení definitivního dopravního značení může proběhnout i několik měsíců po dokončení realizace vozovky v daném místě. (Finální provedení VDZ je časově nad rámec v projektu uváděné předpokládané doby realizace.)“

#### Právní posouzení

- Úřad nejprve v obecné rovině uvádí, že řádné stanovení zadávacích podmínek ve smyslu § 28 odst. 1 písm. a) zákona je jednou ze základních povinností zadavatele v rámci zadávacího řízení a má výrazný dopad na jeho další průběh. Odpovědnost za nastavení zadávacích podmínek leží plně na zadavateli, přičemž tento nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele, jak ostatně explicitně plyne z ustanovení § 36 odst. 3

zákona. Zadávací dokumentaci, jež v sobě obsahuje zadávací podmínky, je nutno považovat za soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek, které tvoří nejvýznamnější dokument, na jehož základě dodavatelé zpracovávají své nabídky, a proto musí být zpracována dostatečně konkrétně a podrobně tak, aby dodavatelé mohli podat vzájemně porovnatelné nabídky. Zvláštní důraz je kladen právě na specifikaci předmětu veřejné zakázky, který v podaných nabídkách současně ovlivňuje další aspekty, zejména výši nabídkové ceny. V tomto smyslu se vyjádřil rovněž Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 9 Afs 30/2010-182 ze dne 16. 11. 2010, když uvedl, že „(...) *zadávací dokumentace je nejvýznamnějším dokumentem v rámci zadávacího řízení. Za jeho zpracování je plně odpovědný zadavatel a je povinen ho zpracovat dostatečně kvalitně a s patřičnou odborností tak, aby na jeho základě bylo možno podat odpovídající a především vzájemně porovnatelné nabídky.*“ Úřad předepisuje, že byť se citovaný rozsudek týkal předchozí právní úpravy, tj. zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“), jsou závěry v něm vyjádřené plně aplikovatelné i na současnou právní úpravu, tj. na zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť smysl a účel nastavení zadávacích podmínek (zadávací dokumentace) je shodný (viz § 44 ZVZ a § 36 zákona). Uvedené přitom platí i ve vztahu k navazující odkazované judikatuře.

76. Význam kvality zpracování zadávací dokumentace lze z pohledu zadavatele spatřovat v tom, že dodavatelé na jejím základě podají vzájemně porovnatelné nabídky, které umožní zadavateli jejich hodnocení dle stanovených kritérií hodnocení. V této souvislosti Úřad odkazuje např. na rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 33/2007 ze dne 20. 3. 2008, v němž uvedený soud judikoval, že „(...) *zadávací dokumentací se tedy rozumí souhrn všech konkrétních požadavků zadavatele na zpracování nabídky. Z těchto požadavků pak následně, nad rámec kritérií obsažených v oznámení zadávacího řízení, vyplynou i podrobná pravidla pro určení, která nabídka je pro zadavatele nejvýhodnější a která se tak stane nabídkou vítěznou. Základem zadávací dokumentace je tedy co nejpřesnější vymezení předmětu veřejné zakázky, provedené natolik podrobným, srozumitelným a co do významu jednotlivých údajů jednoznačným způsobem, který umožní samotné sestavení nabídky, její následné transparentní hodnocení zadavatelem a poté i následné objektivní přezkoumání toho, zda zadavatel hodnotil nabídky takovým způsobem, jakým měl.*“
77. Požadavek jednoznačnosti, konkrétnosti a přesnosti zadávací dokumentace plyne rovněž z obecné zásady transparentnosti uvedené v ustanovení § 6 odst. 1 zákona. Zásada transparentnosti zadávání veřejných zakázek je totiž vedle zejména zásady přiměřenosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace jednou ze základních zásad, která musí být zadavatelem bezvýhradně dodržována v celém průběhu zadávacího řízení. Princip transparentnosti představuje vůdčí zásadu pro celé zadávací řízení, která v sobě zahrnuje rovněž například přezkoumatelnost rozhodnutí zadavatele a obecně objektivní postup během zadávacího řízení.
78. Obdobný názor je přitom patrný i z ustálené rozhodovací praxe Úřadu, kdy je kladen důraz na to, aby požadavky zadavatele byly v zadávací dokumentaci vymezeny především dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky. Dostatečná podrobnost zadávací dokumentace je rovněž nezbytná z důvodu, aby zadávací podmínky byly v plném rozsahu vnímány a chápány všemi dotčenými subjekty, čili jak zadavatelem, tak i dodavatelem, identickým způsobem. Požadavky zadavatele musí být rovněž stanoveny jednoznačně,



tj. nesmí dávat žádný prostor pro pochybnosti či jejich rozdílný výklad, a to jak do kvality, tak i do rozsahu popínaného plnění. Je tedy na místě konstatovat, že neurčitosti v nastavení zadávacích podmínek nemohou jít k tíži dodavatelů (účastníků), neboť stanovit zadávací podmínky přesně a jednoznačně je povinností, jež stihá výlučně zadavatele. Z výše uvedeného tak vyplývá, že zadávací podmínky, vymezující požadavky zadavatele v zadávacím řízení, musí být, s ohledem na dodržení zásady transparentnosti, nastaveny dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky, jasně, srozumitelně, určité a jednoznačně tak, aby nepřipouštěly rozdílný výklad, a nabídky dodavatelů mohly být na jejich základě řádně zpracovány a mohly být vzájemně porovnatelné.

79. K otázce vymezení technických podmínek veřejné zakázky na stavební práce Úřad v obecné rovině uvádí, že zadavatel může stanovit technické podmínky veřejné zakázky na stavební práce podle § 92 odst. 1 zákona pomocí projektové dokumentace a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr v rozsahu stanoveném předmětnou vyhláškou. Zadavatel má však možnost využít odstavce 2 cit. ustanovení zákona a stanovit technické podmínky pomocí požadavků na výkon nebo funkci, kterými nahradí projektovou dokumentaci a soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr. V tomto případě zadavatel nestanoví zcela konkrétní požadavky, nýbrž definuje záměr a cíle, kterých má být dosaženo, přičemž je na dodavatelích, aby sami navrhli nejvhodnější řešení. Třetím způsobem stanovení technických podmínek je kombinace obou uvedených způsobů. Ať už však zadavatel stanoví technické podmínky veřejné zakázky na stavební práce prostřednictvím projektové dokumentace a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr nebo pomocí požadavků na výkon nebo funkci či kombinací těchto způsobů, je zadavatel vždy povinen podle § 36 odst. 3 zákona splnit obecnou zákonnou povinnost stanovit technické podmínky v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení a nepřenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.
80. V šetřeném případě zadavatel požadoval v rámci soupisu prací nacenit položku č. 02720 zahrnující: „[...] *kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO.*“
81. Navrhovatel v návrhu brojí proti zadávacím podmínkám, konkrétně namítá, že položka č. 02720 je specifikována nedostatečně a neumožňuje řádné nacenění nabídky, což bude mít za následek obdržení vzájemně neporovnatelných nabídek. Navrhovatel dále uvádí, že v popisu této položky je odkazováno na projektovou dokumentaci, která však dopravně-inženýrské opatření neřeší. Navrhovatel rovněž argumentuje, že v době realizace předmětné veřejné zakázky by mohlo být v daném území realizováno až pět dalších veřejných zakázek, které abnormálně omezí a ovlivní dopravu v Ústí nad Labem.
82. Předmětem plnění veřejné zakázky je obnova povrchu silnice I/62 Přístavní – Krásné Březno spočívající v „[o]dfрезování stávajících AC vrstev na úroveň – 160 - 190 mm od nivelety. Proveďte se důkladné očištění povrchu a vizuální prohlídka, kdy bude rozhodnuto o dalším postupu případných sanací (odhad cca 20 – 40%). Po provedení řádného očištění a případných sanací bude položena skladba vozovky. Povrch je zasažen kavernami a ztrátou asfaltového tmelu místy přecházející do hloubkové koroze. Na vozovce se nachází podélné příčné a síťové trhliny. Ve vozovce jsou vyjeté mírné koleje.“ Z dokumentace o zadávacím řízení vyplývá, že zadavatel

rozdělil předmět plnění veřejné zakázky na dvě části, a sice „I/62 Ústí n. L. Přístavní PS + LS, km 0,000-0,725“ (dále jen „část 1 předmětu plnění“) a „I/62 Ústí n. Labem, Krásné Březno, km 0,725-1,903“ (dále jen „část 2 předmětu plnění“). Pro každou část předmětu plnění veřejné zakázky zadavatel zpracoval samostatnou technickou zprávu, tj. technickou zprávu č. 1 pro část 1 předmětu plnění veřejné zakázky a technickou zprávu č. 2 pro část 2 předmětu plnění veřejné zakázky.

83. Úřad dále uvádí, že z veřejně dostupných zdrojů je patrné, že daná komunikace (I/62 Přístavní) prochází intravilánem Ústí nad Labem a jedná se o stěžejní komunikaci spojující Ústí nad Labem s dalšími městy např. Děčínem. Úřad dále uvádí, že komunikace je dvoupruhová až čtyřpruhová, nachází se na ní světelné signalizační zařízení, přičemž komunikace je také využívána trolejbusovými vozidly a autobusy v rámci městské hromadné dopravy města Ústí nad Labem a její součástí je tak nadzemní trolejové vedení. Zároveň se na komunikaci napojuje Mariánský most, který vede přes řeku Labe.
84. Zadavatel ve vyjádření k návrhu ve vztahu k položce č. 02720 uvádí, že požadavky na dopravně-inženýrské opatření stanovené v předmětné položce stanovil v souladu s § 92 odst. 2 zákona prostřednictvím požadavků na výkon, funkci, účel, resp. prostřednictvím popisu potřeb, které mají být naplněny. Zadavatel je přesvědčen, že ve vztahu k požadavkům na DIO poskytl dodavatelům dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb, které mají být naplněny, neboť přímo v rámci předmětné položky odkázal na projektovou dokumentaci a na „aktuální požadavky na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP a typově dopravně inženýrských opatření.“ Zadavatel dále cituje obsah technické zprávy č. 2 týkající se DIO<sup>5</sup> a uvádí, že vzhledem k tomu, že v bodě 1.4 zadávací dokumentace uvedl odkaz, prostřednictvím kterého zadavatel poskytl dodavatelům neomezený dálkový přístup ke všem předpisům a požadavkům Ředitelství silnic a dálnic s. p., tvoří informace uvedené v technické zprávě č. 2 dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb, které mají být naplněny.
85. Úřad tedy přistoupil k posouzení, zda zadavatel postupoval v souladu s § 36 odst. 3 zákona, resp. zda zadavatel stanovil zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatelů v zadávacím řízení a nepřipustně nepřenesl odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele, tzn. zda poskytl dodavatelům v rámci zadávací dokumentace dostatečné podklady pro nacenění položky č. 02720.
86. Z veřejně dostupných zdrojů<sup>6</sup> ve vztahu k dopravně-inženýrskému opatření Úřad zjistil, že dopravně-inženýrské opatření znamená stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 61 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a vydává ho pro dálnice Ministerstvo dopravy České republiky a pro ostatní silnice a komunikace příslušný krajský nebo obecní úřad odboru dopravy po písemném vyjádření příslušného dopravního inspektorátu Policie České republiky. Úřad dále uvádí, že dopravně-inženýrské opatření je nezbytné při každé opravě pozemní komunikace, při výstavbě objektů nebo inženýrských sítí, kdy dochází k omezení automobilové

<sup>5</sup> Pozn. Úřadu: Text technické zprávy č. 1 a č. 2 týkající si DIO [tj. uvedený v písm. g) „ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY“] je totožný, vyjma uvedeného schéma dle TP 66 – zásady pro označování pracovních míst.

<sup>6</sup> Např. z internetových stránek: [www.old.silnice-zeleznice.cz/clanek/dopravne-inzenyrska-opatreni/](http://www.old.silnice-zeleznice.cz/clanek/dopravne-inzenyrska-opatreni/)

dopravy, příp. hromadné a pěší dopravy, neboť bez vydaného dopravně-inženýrského opatření nelze tyto stavby realizovat. Toto opatření podléhá projednání se složkami státní správy a organizacemi, jako jsou příslušné odbory dopravy, dopravní inspektoráty Policie České republiky, Ministerstvo vnitra České republiky, Ministerstvo dopravy České republiky, dopravní podniky zajišťující provoz městské dopravy, organizátoři veřejné linkové dopravy a další. Dopravně-inženýrské opatření obsahuje informace týkající se specifikace místa, účelu, rozsahu a doby trvání stavby a dále požadavky na rozmístění dopravního značení, jejich přesnou množství specifikaci, případné požadavky na umístění světelné signalizace atd. V rámci vydaného dopravně-inženýrského opatření je potom zajištěn bezpečný provoz všech účastníků dopravy po dobu výstavby a dále režim provozu, případně objízdné trasy včetně případného zajištění provozu městské hromadné dopravy a veřejné linkové dopravy, pro které se navrhuje kromě objízdných tras i provizorní zastávky a nástupiště. Z uvedeného vyplývá, že rozsah a složitost dopravně-inženýrského opatření je podmíněna především umístěním komunikace a typem komunikace. V případě, že je komunikace vedena v extravilánu obce a nejedná se o dálnici, je možné řešit vedení dopravy pomocí objízdné trasy a provádět stavební práce za plné uzavírky. Pakliže to není možné, opravuje se silnice po polovinách, tzn. uzavírka jednoho jízdního pruhu a ve druhém jízdním pruhu se řeší doprava pomocí světelného signalizačního zařízení. Jiná situace však obecně nastává v intravilánu obce, kde může docházet vlivem stavebních prací typicky k omezení hromadné a pěší dopravy a je nezbytná např. výluka provozu městské hromadné dopravy. V intravilánu obce lze také předpokládat větší dopravní vytíženost dané komunikace, přičemž všechny uvedené okolnosti se samozřejmě odráží v rozsahu a náročnosti dopravně-inženýrského opatření.

87. Z dokumentace o zadávacím řízení vyplývá, že požadavek na nacenění položky č. 02720 byl předmětem mnoha dotazů dodavatelů, kteří se v rámci institutu žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace dle § 98 zákona zadavatele dotazovali, zda zadavatel učiní součástí zadávacích podmínek zpracovaný projekt DIO či alespoň upřesnění DIO například předložením situace dopravního značení. Dodavatelé přitom ve svých dotazech poukazovali na skutečnost, že v bezprostředním okolí předmětné stavby se připravuje několik silničních staveb, které se budou vzájemně ovlivňovat právě v řešení dopravně-inženýrských opatření během jejich výstavby. Jedná se např. o veřejné zakázky „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“, „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem – Střekov – Ústí nad Labem západ“, „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“ a veřejná zakázka „I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS), oprava komunikace“. V této souvislosti se dodavatelé dotazovali, zda proběhla mezi zadavatelem právě uvedených veřejných zakázek koordinace dob výstavby a zda budou termíny výstavby jednotlivých staveb řešeny tak, aby se stavby vzájemně neovlivňovaly, případně jaká jsou omezení z jednotlivých staveb s ohledem na stavby ostatní. Za problematické dodavatelé rovněž považují to, že vzhledem k tomu, že každá z výše uvedených staveb bude mít s největší pravděpodobností jiného dodavatele, nelze po uchazečích požadovat, aby ve fázi přípravy nabídek do zadávacího řízení řešili koordinaci napříč zadavatelem a dodavatelem těchto ostatních navzájem se ovlivňujících veřejných zakázek a vzájemné dopady jednotlivých staveb.
88. Zadavatel k předmětnému požadavku na nacenění položky č. 02720 ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 uveřejněném na profilu zadavatele dne 25. 10. 2023 uvedl, že dopravně-inženýrské opatření je upřesněno v rámci položky č. 02720 následovně: „*Položka zahrnuje kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace*

*a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO,“ a dále, že „[t]ato informace je uvedena i v Technické zprávě SO“.*

89. Zadavatel následně uveřejnil na profilu zadavatele dne 7. 11. 2023 vysvětlení zadávací dokumentace č. 2, dne 15. 11. 2023 vysvětlení zadávací dokumentace č. 4, dne 29. 11. 2023 vysvětlení zadávací dokumentace č. 5, dne 18. 1. 2024 vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 a dne 28. 2. 2024 vysvětlení zadávací dokumentace č. 7, v rámci kterých vždy uvedl, že z administrativních důvodů a s ohledem na připravované vysvětlení zadávací dokumentace přistupuje zadavatel k prodloužení lhůty pro podání nabídek. Ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 uveřejněném na profilu zadavatele dne 26. 10. 2023 zadavatel uvedl upřesňující informace týkající se tvorby a projednání realizačních dokumentů stavby.
90. Úřad tedy shrnuje, že ačkoliv zadavatel obdržel v rámci žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace dotazy týkající se položky č. 02720, konkrétně, zda učiní součástí zadávacích podmínek zpracovaný projekt DIO, případně zda poskytne upřesnění DIO například předložením situace dopravního značení či jinak rozšíří alespoň minimální pensum poskytnutých informací, zadavatel na uvedené dotazy dostatečným způsobem nereagoval, neboť ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 pouze od citoval obsah položky č. 02720 ze soupisu prací a dále uvedl, že „[t]ato informace je uvedena i v Technické zprávě SO.“ Konkrétně zadavatel obdržel dotazy týkající se položky č. 02720 dne 23. 10. 2023, 27. 10. 2023, 30. 10. 2023 a 20. 11. 2023 a určitým způsobem věcně reagoval pouze na první z nich v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 uveřejněné na profilu zadavatele dne 25. 10. 2023.
91. V této souvislosti Úřad uvádí, že za účelem vyjasnění nejasně a nesrozumitelně stanovených zadávacích podmínek je v ustanovení § 98 zákona stanoven postup zadavatele při vysvětlení zadávacích podmínek. Pokud zadavatel spolu s vysvětlením zadávací dokumentace provede i změnu zadávacích podmínek, musí v souladu s ustanovením § 98 odst. 5 zákona postupovat podle ustanovení § 99 zákona, v němž se uvádí, že zadávací podmínky může zadavatel změnit nebo doplnit před uplynutím lhůty pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek, přičemž změna nebo doplnění zadávací dokumentace musí být uveřejněna nebo oznámena dodavatelům stejným způsobem jako zadávací podmínka, která byla změněna nebo doplněna. Dále také platí, že pokud to povaha doplnění nebo změny zadávací dokumentace vyžaduje, zadavatel současně přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek. V případě takové změny nebo doplnění zadávací dokumentace, která může rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, prodlouží zadavatel lhůtu tak, aby od odeslání změny nebo doplnění zadávací dokumentace činila nejméně celou svou původní délku.
92. Úřad dále dodává, že pokud dodavatel požádá o vysvětlení zadávací dokumentace, pak i očekává, že od zadavatele obdrží vysvětlení zadávací dokumentace, a to ve lhůtě stanovené zákonem a způsobem stanoveným zákonem, přičemž vysvětlení zadávací dokumentace bude reagovat na obsah (a podstatu) jím vznesené žádosti o vysvětlení. V šetřeném případě zadavatel obdržel od dodavatelů dotazy týkající se položky č. 02720, přičemž reagoval pouze na žádost o vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 23. 10. 2023 a na další žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace již neodpověděl a pouze v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 a č. 4 – č. 7 prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Úřad k tomu uvádí, že je toho názoru, že uvedený postup zadavatele není ve vztahu k tázajícím se dodavatelům

seriózní, neboť dodavatelé se prostřednictvím institutu vysvětlení zadávací dokumentace snaží získat co nejvíce informací pro řádnou účast v zadávacím řízení, avšak tato jejich legitimní snaha není ze strany zadavatele věcně reflektována. Zároveň takový postup zadavatele vzbuzuje pochybnosti o tom, zda má zadavatel vážný úmysl realizovat předmět plnění veřejné zakázky.

93. V této souvislosti Úřad rovněž uvádí, že navrhovatel v námitkách namítá, že v místě stavby se nachází trolejová vedení Dopravního podniku města Ústí nad Labem, u kterých se předpokládá pro umožnění pokládky a zachování bezpečnosti pracovníků nutnost jejich výluky, přičemž v projektové dokumentaci ani v soupisu prací se však s žádnými poplatky za trolejové výluky ani s poplatky za případná omezení na linkách městské dopravy neuvažuje. Na výluky trolejového vedení se dotazovali také dodavatelé v rámci žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace (např. dodavatel MI Roads a.s. v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 27. 10. 2023). Zadavatel v rozhodnutí o námitkách uvedené námitce vyhověl a uvedl, že provede doplnění zadávací dokumentace, a to ve formě úprav příloh zadávací dokumentace upravujících zvláštní technické kvalitativní podmínky tak, aby zadávací dokumentace nově obsahovala požadavek na projednání a zajištění výluk ze strany dodavatelů. Úřad v této věci konstatuje, že z profilu zadavatele je patrné, že zadavatel do okamžiku shromáždění podkladů pro toto rozhodnutí dosud neprovedl výše popsanou úpravu zadávacích podmínek. S ohledem na skutečnost, že Úřad je povinen rozhodovat ke skutkovému stavu v době zahájení správního řízení, tj. k okamžiku podání návrhu, je zřejmé, že již minimálně v tomto ohledu jsou zadávací podmínky jednoznačně neúplné, a tedy v rozporu s § 36 odst. 3 zákona.
94. Ve vztahu k podkladům, jimiž zadavatel dle svého přesvědčení poskytl dodavatelům dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb dle § 92 odst. 2 zákona, tj. „R-plány, provozní směrnice, TP a typové dopravně inženýrská opatření“ a technická zpráva č. 2, Úřad uvádí následující. Dokumenty „R-plány, provozní směrnice, TP a typové dopravně inženýrská opatření“ představují obecně platné předpisy zadavatele, které neobsahují žádné bližší informace vztahující se k předmětu plnění právě šetřené veřejné zakázky. K technické zprávě č. 2 Úřad uvádí, že tato obsahuje určitý výčet podmínek a požadavků na postup výstavby, konkrétně, že výstavba bude probíhat po polovinách na úseky délky max. 600 m s ohledem na křížení komunikací. Dále se předpokládá provádění dle TP 66 – zásady pro označování pracovních míst, schéma C/6, přičemž v době dopravní špičky je vhodné provoz řídit dynamicky pomocí proškolených a řádně označených osob dle TP 66 – zásady pro označování pracovních míst. V čase mimo pracovní dobu bude provoz řízen světelnou signalizací. V technické zprávě č. 2 se dále uvádí, že *„[p]ři provádění finální pokládky budou rovněž provedena nezbytná dopravně inženýrská opatření, jejich užití je součástí celého kompletu DIO v rámci tohoto projektu, je nutné, aby zhotovitel stavby při nacenění DIO počítal s tím, že provedení definitivního dopravního značení může proběhnout i několik měsíců po dokončení realizace vozovky v daném místě. (Finální provedení VDZ je časově nad rámce v projektu uváděné předpokládané doby realizace).“*
95. S ohledem na výše uvedené se Úřad obrátil na dodavatele, kteří projevíli zájem zúčastnit se zadávacího řízení a podali zadavateli žádost o vysvětlení zadávací dokumentace (celkem 4 dodavatelé) a požádal je o zodpovězení otázek týkajících se dopravně-inženýrského opatření, zejména jaký postup investora stavby považují ve vztahu k DIO za standardní a zda zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci požadavky týkající se DIO v takových podrobnostech, které

jsou nezbytné pro účast v zadávacím řízení. Dále se Úřad těchto dodavatelů a rovněž také navrhovatele dotázal, zda obsah týkající se DIO uvedený v technické zprávě č. 2 je z jejich pohledu dostatečně podrobný pro vytvoření a podání nabídky v předmětném zadávacím řízení.

96. Na otázku, jaký postup investora stavby považuje dodavatel ve vztahu k DIO za standardní, odpověděl dodavatel SWIETELSKY stavební s.r.o., že v zadávacích dokumentacích se vyskytují ohledně DIO oba přístupy investorů, tzn. někdy požaduje investor vypracování, projednání a schválení projektu DIO po zhotoviteli, jindy si projektovou dokumentaci DIO zajišťuje investor včetně etapizace výstavby. Zhotovitel je lépe schopen odhadnout náročnost DIO u staveb realizovaných jako rekonstrukce v extravilánu, kde technické řešení DIO nebývá tak technicky náročné, zatímco v intravilánu je situace méně předvídatelná, když vyžaduje celou řadu vyjádření (tedy i požadavků) relevantních organizací a orgánů státní správy, které zásadně ovlivní finální podobu řešení DIO a jeho skutečnou náročnost. Citovaný dodavatel dodává, že u staveb realizovaných v intravilánu obce by bylo vhodné, aby DIO zajišťoval investor v rámci součinnosti, nebo aby zadávací podmínky obsahovaly konkrétní projektové řešení DIO a podrobný soupis prací, který by byl naceněn všemi uchazeči o veřejnou zakázku.
97. Dodavatel STRABAG a.s. ve vyjádření uvádí, že dle jeho názoru je v oblasti zadávání a realizace veřejných zakázek nestandardní, pokud zadavatel (investor) požaduje po zhotoviteli stavby vypracování, projednání a schválení projektu DIO a doplňuje, že v případě předmětné veřejné zakázky se takový požadavek zadavatele jeví i jako nevhodný, a to s ohledem na nutnost předchozí koordinace dopravně-inženýrského opatření s jinými silničními stavbami, které se budou paralelně realizovat ve stejném období, a tedy dopravně inženýrská opatření při realizaci všech těchto staveb se budou vzájemně ovlivňovat. Dle uvedeného dodavatele lze tuto koordinaci spravedlivě požadovat jedině po zadavateli veřejné zakázky. Pokud dodavatelé nemají pro účely stanovení nabídkové ceny k dispozici jednoznačně a dostatečně podrobně vymezený rozsah DIO včetně alespoň předběžného projednání těchto opatření s příslušnými orgány, nelze očekávat, že by zadavatel veřejné zakázky mohl v zadávacím řízení obdržet vzájemně porovnatelné nabídky. Dodavatelé pak také těžko určují dobu pro uvedení stavby do provozu, která je jedním z hodnotících kritérií v zadávacím řízení veřejné zakázky.
98. Rovněž dodavatel HERKUL a.s. je toho názoru, že pokud soupis prací obsahuje položku č. 02720, měly by být součástí projektové dokumentace zpracované podklady DIO a odsouhlasený návrh DIO, obzvláště pokud je součástí hodnotícího kritéria zadávacího řízení termín realizace.
99. Dodavatel MI Roads a.s. ve vyjádření uvádí, že v obecné rovině je požadavek zadavatele na vypracování, projednání a schválení projektu DIO zhotovitelem stavby standardní. Současně však dodává, že účastníci zadávacího řízení nedisponují informacemi o přesném termínu zahájení realizace stavby a v té době aktuální dopravní situaci v okolí místa stavby.
100. Úřad dále uvádí, že na otázku, zda zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci předmětné veřejné zakázky požadavky týkající se DIO dostatečně podrobně, odpověděli tři ze čtyř dodavatelů, že nikoliv, přičemž optimálním řešením by dle dodavatelů bylo, aby součástí zadávacích podmínek již bylo zpracované DIO pro jednotlivé etapy výstavby. Pouze dodavatel MI Roads a.s. je toho názoru, že zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci požadavky týkající se DIO dostatečně podrobně pro účast v zadávacím řízení.

101. Ve vztahu k textu týkajícího se DIO v technické zprávě č. 2 uvedli tři ze čtyř dodavatelů, že tento text nepovažují dostatečně podrobný pro vytvoření a podání nabídky v předmětném zadávacím řízení. Dodavatel MI Roads a.s. je jako jediný opačného názoru. Navrhovatel ve vztahu k technické zprávě ve vyjádření uvedl, že informace v ní uvedené týkající se DIO jsou pro vytvoření a podání nabídky v zadávacím řízení zcela nedostatečné, obecné a nekonkrétní, neboť vůbec neřeší místní podmínky, čas, ani specifický průběh výstavby. Navrhovatel rovněž uvádí, že navrhované schéma, na které je technickou zprávou č. 2 odkazováno, tj. C/6 v TP 66 – zásady pro označování pracovních míst, řeší uzávěru jednoho jízdního pruhu na dvoupruhové komunikaci v extravilánu mimo obec. V šetřeném případě je však komunikace místy až šestipruhová, a to v intravilánu obce. Navíc se jedná se o zcela atypický nestandardní úsek komunikace s komplikovaným napojením na most, na který v TP 66 – zásady pro označování pracovních míst žádné podobné schéma neexistuje. Jedná se o zcela klíčový páteřní úsek komunikace krajské metropole, bez možnosti alternativní objízdné trasy. Dalším, zcela zásadním faktorem je naprosto nepředvídatelný nárůst již tak značné intenzity dopravy v době realizace, který zajisté nastane z důvodu předpokládaného uzavření druhého mostu přes řeku Labe v rámci plánované rekonstrukce vedlejšího mostu Edvarda Beneše. Rovněž je nutné vzájemně koordinovat dopravně-inženýrská opatření souběžných staveb v dané lokalitě, konkrétně až pěti veřejných zakázek, např. veřejné zakázky „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“, „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“ a „I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS)“. Navrhovatel rovněž uvádí, že výše uvedené dále komplikuje trolejbusová doprava, kterou v současné chvíli zadavatel nikterak neřeší, ačkoliv je pro vlastní řešení dopravně-inženýrského opatření výrazně limitujícím faktorem. Navrhovatel je toho názoru, že uchazeči nemohou předjímat rozhodnutí a požadavky všech dotčených organizací a orgánů, se kterými měl zadavatel při přípravě zakázky jednat. Tyto požadavky a rozhodnutí budou mít však dopad na rozsah dopravně-inženýrského opatření, nelze tedy požadovat po dodavatelích, aby s tímto počítali do ocenění, neboť je nelze předjímat.
102. Z provedeného šetření plyne, že neexistuje zcela jednotný názor na to, kdo má být zpracovatelem dopravně-inženýrského opatření, zda zadavatel jako objednatel dané stavby či její zhotovitel, resp. nelze shledat jednu z možností univerzálně obecně uplatnitelnou pro každou možnou situaci. Dle dodavatelů jsou rozhodující související okolnosti např. zda je stavba realizována v extravilánu či intravilánu obce nebo znalost aktuální nebo i plánované dopravní situace v okolí místa stavby, či nutnost koordinace průběhu výstavby a realizovaného DIO s dalšími realizovanými projekty, které se vzájemně ovlivňují. Rovněž je z šetření zřejmé, že většina dotázaných dodavatelů je toho názoru, že zadavatel nestanovil v právě posuzovaném případě v zadávací dokumentaci požadavky týkající se DIO dostatečně podrobně pro podání nabídky a dále, že informace týkající se DIO uvedené v technických zprávě č. 2 nejsou dostatečně podrobné pro vytvoření a podání nabídky. Navrhovatel ve vztahu k technické zprávě č. 2 uvádí, že informace v ní uvedené vztahující se k DIO jsou pro vytvoření a podání nabídky v zadávacím řízení zcela nedostatečné, obecné a nekonkrétní, neboť vůbec neřeší místní podmínky, čas, ani specifický průběh stavby.
103. Ve vztahu k technické zprávě č. 2, na kterou odkazuje zadavatel ve vyjádření k návrhu, Úřad uvádí, že zadavatel v této zprávě stanovil: „*Předpokládá se provádění dle TP 66, schéma C/6*“. Navrhovatel k uvedenému namítá, že schéma „C/6“ řeší uzávěru jednoho jízdního pruhu na dvoupruhové komunikaci v extravilánu mimo obec, přičemž v šetřeném případě se jedná

o komunikaci v intravilánu obce. Úřad v této věci přisvědčuje navrhovateli, neboť v TP 66 – zásady pro označování pracovních míst je v části „vzorová schémata pro označení pracovních míst“ stanoveno, že schémata pro pracovní místa označena písmenem „C“ jsou určena pro komunikace mimo obec. V nyní posuzovaném případě je však předmětem plnění komunikace I/62 Přístavní ulice, která se dle písm. b) technické zprávy č. 2 nachází v intravilánu obce, a nikoliv mimo obec a zadavatel měl tedy použít schéma pro pracovní místo z řady schémat označených písmenem „B“.

104. Úřad se také zabýval tvrzením dodavatelů (ať už v žádostech o vysvětlení zadávací dokumentace nebo ve výše uvedených vyjádřeních), že realizaci předmětu plnění veřejné zakázky budou ovlivňovat další silniční stavby, přičemž dopravně-inženýrská opatření těchto staveb se budou vzájemně ovlivňovat. Z veřejně dostupných informací Úřad zjistil, že v bezprostředním okolí předmětu plnění veřejné zakázky se připravují/realizují silniční stavby v rámci následujících veřejných zakázek:

- „Úprava křižovatek Pražská x Přístavní x Střelecká a OK Pod Větruší v Ústí nad Labem“, zadavatel – Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, IČO 00080837, se sídlem Ruská 260/13, 417 03 Dubí. Veřejná zakázka byla uveřejněna na profilu zadavatele pod číslem P23V00256986.
- „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem – Střekov – Ústí nad Labem západ“, zadavatel – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha. Veřejná zakázka byla uveřejněna na profilu zadavatele pod číslem P22V00001181 a dne 13. 3. 2023 byla uzavřena smlouva o dílo.
- „I/30 Ústí nad Labem, ul. Přístavní (PS, LS), oprava komunikace“, zadavatel Ředitelství silnic a dálnic s. p. Veřejná zakázka byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek pod ev. č. Z2023-043817.
- „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“, zadavatel – Ústecký kraj, IČO 70892156, se sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem. Veřejná zakázka byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek pod ev. č. Z2023-014876.

105. Ve vztahu k poslední jmenované veřejné zakázce Úřad dále uvádí, že z veřejně dostupných zdrojů Úřad zjistil, že dne 6. 12. 2023 byla na realizaci předmětu plnění této veřejné zakázky uzavřena s vybraným dodavatelem smlouva o dílo, v níž se uvádí termín pro uvedení mostu do provozu pro veškerou dopravu do 132,6 týdnů od nabytí účinnosti smlouvy. Úřad rovněž dále zjistil, že pro stavbu „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“ byl již vypracován návrh dopravně-inženýrského opatření, z něhož vyplývá následující. Z důvodu rekonstrukce mostu Edvarda Beneše bude tento most dlouhodobě uzavřen a motorová doprava (individuální automobilová doprava i veřejná hromadná doprava) bude mít k dispozici pro překonání řeky Labe pouze Mariánský most. Základní objízdná trasa bude tedy vedena přes Mariánský most a po navazujících komunikacích – silnici II/261 na střekovském břehu a silnici I/62 (Přístavní ulice) na ústeckém břehu, přičemž doprava po Přístavní ulici ve směru od Krásného Března bude stažena do jednoho (pravého) pruhu, aby se do levého mohla bezkolizně zařadit vozidla z rampy Mariánského mostu. Dále bude nutné přistoupit ke změně organizace dopravy v Přístavní ulici, z důvodu navýšení intenzit vozidel na rampě z Mariánského mostu do ulice Přístavní a na Přístavní ulici bude proto zřízeno provizorní světelné signalizační zařízení.



106. V právě posuzovaném případě předmětem plnění veřejné zakázky rekonstrukce komunikace I/62 Přístavní ulice, která prochází intravilánem Ústí nad Labem, přičemž se jedná o stěžejní komunikaci spojující Ústí nad Labem s dalšími městy např. Děčínem. Komunikace je dvoupruhová až čtyřpruhová, nachází se na ní světelné signalizační zařízení a je využívána trolejbusovými vozidly a autobusy v rámci městské hromadné dopravy města Ústí nad Labem; součástí této komunikace je tak nadzemní trolejové vedení. Na komunikaci se zároveň napojuje Mariánský most. Úřad dále uvádí, že v bezprostřední blízkosti předmětné komunikace se připravuje realizace, příp. se již realizují další silniční stavby, které mohou značně ovlivnit dopravu v Přístavní ulici. Z návrhu dopravně-inženýrského opatření pro stavbu „Rekonstrukce mostu E. Beneše, ÚL“ přitom jednoznačně vyplývá, že Přístavní ulice je navržena jako základní objízdná trasa pro uzavřený most Edvarda Beneše pro individuální automobilovou dopravu i veřejnou hromadnou dopravu, v důsledku čehož dojde v této ulici také ke změně organizace dopravy a Přístavní ulice bude touto silniční stavbou významně zasažena. S ohledem na uvedené skutečnosti je tak Úřad toho názoru, že z hlediska nacenění a získání dopravně-inženýrského opatření se nejedná o standardní předmět plnění, nýbrž o velmi specifické plnění, které je ovlivněno dalšími významnými okolnostmi, které mohou mít vliv na rozsah a náročnost dopravně-inženýrského opatření.
107. Úřad rekapituluje, že zadavatel požadoval v soupisu prací nacenit položku 02720, která zahrnuje: „[...] *kompletní dopravně-inženýrská opatření po celou dobu stavby dle projektové dokumentace a aktuálních požadavků na provedení a kvalitu dle ŘSD ČR, R-plánů, provozních směrnic, TP, typových dopravně inženýrských opatření. Včetně projednání a zpracování podkladů k odsouhlasení DIO,*“ přičemž jako podklady pro nacenění citované položky poskytl dokumenty zadavatele „R-plány, provozní směrnice, TP a typově dopravně inženýrská opatření“ a dále technickou zprávu č. 1 ve vztahu k části 1 předmětu plnění a technickou zprávu č. 2 ve vztahu k části 2 předmětu plnění.
108. Na základě výše uvedeného je zřejmé, že zadavatel neposkytl v rámci zadávací dokumentace nezbytné informace a podklady pro podání, resp. nacenění předmětu plnění veřejné zakázky, konkrétně položky č. 02720, neboť dokumenty, na které zadavatel odkazuje v rámci této položky tj. „R-plány, provozní směrnice, TP a typově dopravně inženýrská opatření“ představují pouze obecně platné předpisy zadavatele, které neobsahují žádné bližší informace vztahující se k dopravně-inženýrskému opatření pro právě šetřený předmět plnění veřejné zakázky. Rovněž také technické zprávy neobsahují dostatečně konkrétní a podrobné informace nezbytné pro nacenění položky č. 02720, neboť nezohledňují specifika předmětu plnění právě šetřené veřejné zakázky (např. čtyřpruhovou komunikaci, napojení Mariánského mostu na komunikaci, využívání komunikace městskou hromadnou dopravou, další silniční stavby připravované a realizované v blízkém okolí stavby a návrh DIO pro stavbu rekonstrukce mostu Edvarda Beneše). Zadavatel tyto informace rovněž neposkytl dodavatelům ani v rámci vysvětlení zadávací dokumentace, přestože byl na ně opakovaně dotazován dodavateli. Úřad je toho názoru, že pro nacenění položky č. 02720 jsou nezbytné další informace a podklady (např. vyjádření Dopravního podniku města Ústí nad Labem a dalších dotčených orgánů, informace o koordinaci s dalšími připravovanými či realizovanými silničními stavbami v bezprostředním okolí předmětné stavby), které však dodavatelé nemají k dispozici. Zadavatelem zvolený způsob nastavení zadávacích podmínek ve vztahu k dopravně-inženýrskému opatření tak vykazuje nedostatečnou míru podrobnosti pro sestavení nabídek dodavateli.

109. Úřad v obecné rovině uvádí, že dodavatelé při tvorbě nabídky musí vycházet ze zadávacích podmínek, které zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci, a to včetně změn a doplnění plynoucích z poskytnutých vysvětlení zadávací dokumentace. Jelikož v šetřeném případě zadavatel v zadávacích podmínkách neposkytl dodavatelům dostatečné informace a podklady pro nacenění položky č. 02720, nemohou mít dodavatelé k dispozici jednotné informace pro zpracování cenové nabídky. Uvedená skutečnost má za následek, že zadavatel nemůže mít postaveno na jisto, zda nabídky, které v zadávacím řízení obdrží, budou v uvedeném ohledu vzájemně porovnatelné.
110. Úřad je tak přesvědčen, že takto nastavené zadávací podmínky nejenže mohou vést ke vzájemné neporovnatelnosti nabídek, ale rovněž přináší dodavatelům nepřiměřenou míru rizika při sestavení nabídky a cenotvorbě, jelikož dodavatelé nemají od zadavatele ani minimální potřebné penzum informací nutných pro učinění kvalifikovaného závěru, zda jimi naceněné dopravně-inženýrské opatření bude nakonec schváleno. Dle názoru Úřadu takové stanovení zadávacích podmínek nelze vnímat jako určitý přenos přiměřeného podnikatelského rizika na dodavatele, které by bylo zákonem či judikaturou aprobováno. V tomto konkrétním případě bude návrh dopravně-inženýrského opatření podléhat schválení silničním správním úřadem při Krajském úřadu Ústeckého kraje a dalšími institucemi, v šetřeném případě např. Dopravním podnikem Ústí nad Labem, a může tak nastat situace, že návrh DIO předložený ke schválení bude dodavateli vrácen k přepracování a dopravně-inženýrské opatření nebude ve výsledku schváleno ve verzi, která byla dodavatelem naceněna v nabídce. Jinými slovy řečeno, dodavatel nemůže při zpracování své nabídky s ohledem na absentující informace a podklady nezbytné pro nacenění položky č. 027250 předvídat, zda jím naceněné dopravně-inženýrské opatření bude akceptováno a schváleno.
111. Závěry učiněné Úřadem výše nachází oporu též v komentářové literatuře, jež k § 36 odst. 3 zákona uvádí: „Vzhledem ke skutečnosti, že zadávací podmínky jsou klíčovým dokumentem, na základě něhož se dodavatelé účastní zadávacího řízení, je nezbytné, aby zadavatel věnoval jejich kvalitnímu zpracování nezbytnou pozornost. Zadávací podmínky (ve svém souhrnu) by tak měly obsahovat vymezení veškerých skutečností, které jsou pro dodavatele nezbytné k tomu, aby se mohl kvalifikovaně rozhodnout pro účast a následně se i účastnit zadávacího řízení. (...) Zadavatel má povinnost nastavit takové zadávací podmínky, aby všichni potenciální dodavatelé měli jasnou představu o tom, jak připravit své nabídky (předběžné nabídky, žádosti o účast) a jak bude předmětné zadávací řízení probíhat.“ [viz JUDr. Vilém PODEŠVA, LL.M., Mgr. Lukáš SOMMER, JUDr. Jiří VOTRUBEC, JUDr. Martin FLAŠKÁR, Mgr. Jiří HARNACH, Mgr. Jan MĚKOTA, JUDr. Martin JANOUŠEK aj. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Komentář (Systém ASPI). Wolters Kluwer]. Podstatou citovaného komentáře k zadávacím podmínkám je důraz na jejich úplnost, určitost a srozumitelnost, za které plně odpovídá zadavatel.
112. K tvrzení zadavatele, že navrhovatel (stejně jako další relevantní dodavatelé) je profesionálním podnikajícím subjektem, tudíž je na něj nutno pohlížet jako na subjekt, který je nadán jistou mírou odbornosti, Úřad uvádí, že v právě šetřeném případě nemůže zadavatel překlenout nedostatky ve vymezení zadávacích podmínek odkazem na potřebnou erudovanost dodavatelů. Obecně Úřad úvahu ohledně profesionality dodavatelů připouští, to však zejména k odborným otázkám předmětu plnění. Presumpce profesionality se promítá jen do té roviny, že nedostatky zadávacích podmínek nebudou bránit v podání nabídky. Dodavatel stavební zakázky má být odborníkem v oboru stavebnictví, tato odbornost mu však nemůže pomoci

získat informace a podklady nezbytné pro nacenění dopravně-inženýrského opatření. Nelze zároveň přehlédnout, že z provedeného šetření vyplynulo, že většina oslovených dodavatelů nepovažuje požadavky týkající se DIO stanovené v zadávací dokumentaci za dostatečně podrobné pro sestavení nabídky v zadávacím řízení. Zároveň lze poukázat na neudržitelnost takovéto argumentace zadavatele z toho ohledu, že nejen dodavatelé, ale bezesporu i sám zadavatel je vzhledem ke své působnosti subjektem disponujícím profesionální odborností v oblasti plánování výstavby silnic a dálnic, přičemž je to právě zadavatel, který ve vyjádření k návrhu přiznává, že dalšími informace nedisponuje, ani nemá možnost dodavatelům bližší informace sdělit. Pokud tedy ani zadavatel není schopen podobu DIO a potřebné podklady (se znalostí místního prostředí a za koordinace s dotčenými orgány) zajistit, jeví se jako zcela neodůvodněný jeho předpoklad, že dodavatel (a to teprve ve fázi přípravy nabídek) tak zcela jistě bude schopen učinit. S ohledem na uvedené považuje Úřad tuto argumentaci za lichou.

113. Úřad dále uvádí, že nemůže obstát ani námitka zadavatele, že ve vztahu k požadavkům na dopravně-inženýrské opatření vymezil své požadavky prostřednictvím požadavků na výkon, funkci, účel, resp. prostřednictvím popisu potřeb, které mají být naplněny dle § 92 odst. 2 zákona. Úřad k tomu uvádí, že zadavatel je oprávněn stanovit technické podmínky veřejné zakázky na stavební práce pomocí požadavků na výkon nebo funkci dle citovaného ustanovení zákona, zároveň však platí, že zadavatel je vždy povinen stanovit zadávací dokumentaci v souladu s § 36 odst. 3 zákona, tedy dostatečně konkrétně a podrobně tak, aby dodavatelé mohli podat vzájemně porovnatelné nabídky. Jinými slovy zadavatel je i za takové situace povinen předložit v rámci zadávací dokumentace alespoň minimum nezbytných informací pro sestavení nabídky dodavatelí, což však v právě šetřeném případě zadavatel neučinil, neboť jak Úřad konstatoval výše, zadavatel neposkytl s ohledem na specifické okolnosti související s realizací plnění veřejné zakázky nezbytné informace týkající se dopravně-inženýrského opatření pro podání, resp. nacenění předmětu plnění veřejné zakázky, a neposkytl tak dodavatelům dostatečně určitý popis požadavků na účel a popis potřeb, které mají být naplněny.
114. Úřad rovněž uvádí, že důležitost a potřeba, aby měli všichni dodavatelé dostatečné informace pro sestavení reálného návrhu dopravně-inženýrského opatření vyplývá také ze skutečnosti, že jedním z hodnotících kritérií veřejné zakázky je „doba pro uvedení stavby do provozu v týdnech“ (druhým hodnotícím kritériem je „nabídková cena stavby v Kč bez DPH“) a nedostatečně stanovené zadávací podmínky ve vztahu k DIO mohou zasahovat do hodnocení nabídek i prostřednictvím tohoto hodnotícího kritéria.
115. Úřad proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.

#### **K výroku II. tohoto rozhodnutí – k uložení nápravného opatření**

116. Podle § 263 odst. 3 věty první zákona platí, že stanoví-li zadavatel zadávací podmínky v rozporu s tímto zákonem, Úřad uloží nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.
117. V případě, že jsou zadávací podmínky stanoveny v rozporu se zákonem, není v dané situaci možné k dosažení nápravy protiprávního stavu uložit jiné nápravné opatření než nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.
118. Úřad ve výroku I. tohoto rozhodnutí konstatoval, že zadavatel stanovil zadávací podmínky veřejné zakázky v rozporu se zákonem.

119. Vzhledem k tomu, že došlo k naplnění podmínky dle § 263 odst. 3 zákona, je Úřad povinen rozhodnout o uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení zadávacího řízení. S ohledem na výše uvedené skutečnosti rozhodl Úřad o uložení nápravného opatření tak, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto rozhodnutí.

**K výroku III. tohoto rozhodnutí – k uložení zákazu uzavřít smlouvu v zadávacím řízení**

120. Podle § 263 odst. 8 zákona platí, že 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.
121. 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.
122. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku II. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení na předmětnou veřejnou zakázku, zakázal zároveň ve výroku III. tohoto rozhodnutí zadavateli až do pravomocného skončení správního řízení uzavřít v daném zadávacím řízení smlouvu na veřejnou zakázku.

**K výroku IV. tohoto rozhodnutí – k uložení úhrady nákladů řízení**

123. Podle § 266 odst. 1 zákona je součástí rozhodnutí Úřadu, kterým se ukládá nápravné opatření nebo zákaz plnění smlouvy, též rozhodnutí o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení. Náklady řízení se platí paušální částkou, kterou stanoví Ministerstvo pro místní rozvoj vyhláškou. Příslušná vyhláška č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek, stanoví v § 1, že paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, kterou je povinen zadavatel uhradit v případě, že Úřad rozhodl o uložení nápravného opatření nebo zákazu plnění smlouvy, činí 30 000 Kč.
124. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku II. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení na předmětnou veřejnou zakázku, rozhodl Úřad o uložení povinnosti uhradit náklady řízení, jak je uvedeno ve výroku IV. tohoto rozhodnutí.
125. 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 2023000817.

## POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dní 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, 602 00 Brno. Včas podaný rozklad proti výroku I., II. a IV. tohoto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozklad proti výroku III. tohoto

rozhodnutí nemá podle § 263 odst. 8 zákona odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona zasílají Úřadu výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem

otisk úředního razítka

v z. Ing. Petr Vévoda

Mgr. Markéta Dlouhá  
místopředsedkyně

**Obdrží**

1. Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha
2. EUROVIA CZ a.s., U Michelského lesa 1581/2, 140 00 Praha

**Vypraveno dne**

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