



Všetkým záujemcom

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

SVO-RVO3-2026/507-06

Vybavuje/linka

Matej Gál /44579

Miesto/dátum

Bratislava/19.3.2026

Vec : Vysvetlenie informácií potrebných na vypracovanie ponuky č.1

Na základe doručenej žiadosti o vysvetlenie informácií potrebných na vypracovanie ponuky a v súlade s § 48 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) poskytuje verejný obstarávateľ vysvetlenie informácií potrebných na vypracovanie ponuky pre predmet zákazky „**Vrtuľníková technika – ťažké vrtuľníky**“ v rámci verejného obstarávania uverejneného v Úradnom vestníku EÚ 31/2026 pod zn. 106789-2026 zo dňa 13.02.2026, a vo Vestníku VO č. 32/2026 zo dňa 16.02.2026 pod číslom 2420-MST.

Otázka č. 1

ŽIADOSŤ O ZMENU ZADÁVACEJ DOKUMENTÁCIE VO VECI POŽIADAVKY NA TYPOVÉ OSVEDČENIE VYDANÉ EURÓPSKOU AGENTÚROU PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA (EASA)

Dokument „1.1 Opis predmetu zákazky“, „Uchádzač je povinný v čase podpisu rámcovej dohody predložiť platné typové osvedčenie (Type Certificate, TC) vydané Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) pre ponúkaný typ vrtuľníka“.

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o zmenu zadávacej dokumentácie, na základe ktorej je stanovená požiadavka, aby uchádzač v čase podpisu rámcovej dohody predložil platné typové osvedčenie (Type Certificate, TC) vydané Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) pre ponúkaný typ vrtuľníka.

Tento bod opisu predmetu zákazky v jeho súčasnom znení zásadne diskriminuje verejnú súťaž a poškodzuje hospodárenie Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (ďalej len „MV SR“), keďže účelovo znemožňuje účasť konkurenčných typov vrtuľníkov (napr. Sikorsky UH-60/S-70 Black Hawk). Preto žiadame o zmenu bodu 1.1 opisu predmetu zákazky doplnením požiadavky na predloženie platného typového certifikátu vydaného americkým civilným úradom FAA.

Na tento diskriminačný bod Žiadateľ upozorňuje opakovane, napríklad počas predbežných trhových konzultácií* a aj v ďalšej korešpondencii pri komunikácii s MVSР.

*Vrtuľníková technika – ťažké vrtuľníky #SVO-RVO3-2025/000743 „Vydanie ku kritériám verejnej súťaže“ ID67595 zo dňa 10. júl 2025

K žiadosti o zmenu súťažných podkladov v zmysle pripustenia vrtuľníkov s certifikačnými špecifikáciami amerického civilného úradu pre letectvo (FAA) Žiadateľ uvádza nasledujúce dôvody a argumentáciu:

a) viacúčelové vrtuľníky Sikorsky UH-60/S-70 Black Hawk, ktoré disponujú certifikáciu amerického civilného úradu pre letectvo (FAA), sú úspešne prevádzkované na účely leteckého hasenia požiarov a civilnej ochrany v niekoľkých krajinách vrátane USA, Českej republiky, Cyprus, Rumunska či Portugalska a ďalších krajinách. Tieto štáty majú rozsiahle skúsenosti s civilnou ochranou a leteckým hasením požiarov a vrtuľníky Black Hawk sa v týchto krajinách osvedčili.

b) Nižšie uvedené európske granty boli pridelené Slovensku s cieľom vytvoriť kapacitu leteckého hasenia požiarov:

- rescEU-PAFFFH-SK, projekt ID 101192101 – RescEU permanent Aerial forest firefighting module using helicopter Slovakia

- rescEU-AFFF-H-SK 2, projekt ID 101247561 – Slovakia, building of rescEU Aerial Forest Firefighting capacities using medium/heavy lift helicopters

Tieto granty sa riadia pravidlami rescEU, ktoré sú definované vo Vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2025/704 z 10. apríla 2025, ktorým sa stanovujú pravidlá vykonávania rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013/EÚ o mechanizme Únie v oblasti civilnej ochrany a ktorým sa zrušujú vykonávacie rozhodnutia Komisie 2014/762/EÚ a (EÚ) 2019/1310 (ďalej len „Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/74“) – modul leteckého hasenia lesných požiarov s využitím vrtuľníkov. Z uvedeného rozhodnutia nevyplýva výslovná požiadavka na certifikáciu vrtuľníka.

c) Vrtuľníky UH-60/S-70 Black Hawk spĺňajú technické parametre vrtuľníka rozšírené o technické spôsobilosti požadované na nasadenie v rámci ďalších modulov, najmä pre modul „Pátracie a záchranné činnosti v horách“ a „Zdravotnícka vzdušná evakuácia obetí katastrofy“. Tieto technické parametre sú taktiež definované vo Vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2025/704. V uvedených moduloch sa taktiež nespomína požiadavka na konkrétny certifikačný štandard.

d) Z verejne prístupných informácií obdobná požiadavka na certifikáciu EASA nevyplýva ani z niektorých porovnateľných obstarávaní alebo programov financovaných z prostriedkov Európskej únie v iných členských štátoch. Ako podporný príklad uvádzame zákazku Ministerstva vnútra Českej republiky „časť A: Rámcová dohoda na obstaranie vrtuľníkov pre letecké hasenie a plnenie úloh v oblasti IZS“ a ďalej portugalské opatrenie C08 „Aquisição de helicópteros bombardeiros ligeiros e médios“ v rámci portugalského Plánu obnovy a odolnosti. Ďalším príkladom je rumunský Generálny inšpektorát pre mimoriadne situácie (Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – IGSU), ktorý prevádzkuje vrtuľníky S-70 Black Hawk financované taktiež z grantu rescEU. Z verejne prístupných podkladov ani v týchto prípadoch nevyplýva existencia totožne formulovanej osobitnej požiadavky na predloženie typového osvedčenia EASA.

e) Podľa verejne dostupných informácií Slovenská republika v roku 2025 zabezpečovala letecké hasenie lesných požiarov aj prostredníctvom prenajatého vrtuľníka Black Hawk financovaného z programu rescEU Európskej komisie, pričom tento typ vrtuľníka bol zároveň nasadzovaný aj v zahraničí v rámci európskych mechanizmov spolupráce. Aj táto skutočnosť, keď štát v praxi akceptuje a využíva na obdobné účely aj riešenia založené na prevádzke vrtuľníkov Black Hawk, potvrdzuje neopodstatnenosť naviazania predmetného verejného obstarávania na požiadavku predloženia typového osvedčenia EASA.

Táto požiadavka predstavuje zjavnú a účelovú diskrimináciu, ktorá priamo vylučuje celosvetovo osvedčené a v EÚ bežne nasadzované vrtuľníky s certifikáciou FAA (napr. UH-60/S-70 Black Hawk). Ide o neprimeranú a neodôvodnenú prekážku hospodárskej súťaže, ktorá nie je podložená žiadnymi požiadavkami pravidiel rescEU. Ako preukazujeme v bodoch a) až e), prax v USA, Českej republiky, Portugalsku, Rumunsku a dokonca aj doterajšia prax samotnej Slovenskej republiky (prenájom Black Hawku pre rescEU) potvrdzuje plnú spôsobilosť a akceptáciu vrtuľníkov s certifikáciou FAA.

Žiadateľ disponuje obdobným osvedčením - FAA Type Certificate, a to ako pre nové vrtuľníky typu S-70, tak aj pre modernizované vrtuľníky UH-60, ktoré vie v prípade zmeny podmienok predložiť. Žiadateľ môže predložiť aj

technické požiadavky z verejných zákaziek v iných členských štátoch (Česká republika alebo Rumunsko), v ktorých obdobná požiadavka na EASA Type Certificate nebola stanovená.

Odpoveď na otázku č. 1

K Vašej žiadosti o zmenu zadávacej dokumentácie vo veci požiadavky na predloženie platného typového osvedčenia vydaného Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva pre ponúkaný typ vrtuľníka verejný obstarávateľ uvádza, že na predmetnej požiadavke trvá.

Požiadavka na predloženie platného typového osvedčenia vydaného Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva nebola stanovená svojvoľne ani s cieľom zvýhodniť konkrétny typ vrtuľníka alebo výrobcu, ale z dôvodu potreby zabezpečiť právnu, technickú a prevádzkovú jednoznačnosť pri budúcim zavedení vrtuľníkovej techniky do prevádzky v podmienkach Slovenskej republiky.

Verejný obstarávateľ je oprávnený definovať technické požiadavky predmetu zákazky tak, aby obstarávané plnenie zodpovedalo jeho prevádzkovým potrebám, požadovanému spôsobu používania, systému údržby, výcviku, schvaľovania zmien, dostupnosti technickej dokumentácie a celkovej dlhodobej prevádzkovej udržateľnosti.

Zároveň je potrebné uviesť, že Slovenská republika prijala rozhodnutie o uplatňovaní európskeho regulačného rámca civilného letectva aj na lietadlá vo vlastníctve štátu v správe alebo užívaní Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky iniciovalo proces tzv. OPT-IN podľa článku 2 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139, teda proces implementácie legislatívy európskeho civilného letectva na štátne lietadlá.

Na základe tejto iniciatívy Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky rozhodlo o uplatňovaní oddielov I a II kapitoly III nariadenia (EÚ) 2018/1139 na vykonávanie príslušných činností a na pracovníkov podieľajúcich sa na týchto činnostiach letúňmi a vrtuľníkmi vo vlastníctve štátu v správe alebo užívaní Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, a to s účinnosťou od 15. septembra 2023.

Týmto krokom Slovenská republika prijala rozhodnutie o uplatňovaní regulačného rámca civilného letectva aj na tieto lietadlá a ich personál. Uvedené rozhodnutie zároveň vychádza zo skutočnosti, že lietadlá Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vykonávajú príslušné činnosti vo vzdušnom priestore prístupnom aj civilným lietadlám, a preto je z hľadiska bezpečnosti vhodné uplatňovať na tieto lietadlá príslušné ustanovenia európskej legislatívy.

Požiadavka verejného obstarávateľa preto nepredstavuje svojvoľné obmedzenie hospodárskej súťaže, ale vychádza z regulačného rámca, ktorý Slovenská republika sama prijala a ktorý sa uplatňuje na prevádzku lietadiel vo vlastníctve štátu.

Ak by verejný obstarávateľ pripustil certifikáciu amerického civilného úradu pre letectvo, znamenalo by to potrebu vytvorenia osobitného národného systému na uznávanie a správu certifikačných údajov mimo rámca, ktorý Slovenská republika uplatňuje. Takýto režim by si vyžadoval vytvorenie špecializovaných odborných kapacít na posudzovanie letovej spôsobilosti, technických systémov, letových skúšok a správy typovej dokumentácie, ako aj vykonávanie technických posúdení zhody v prípadoch, keď zahraničné certifikačné dôkazy nepokrývajú všetky požiadavky uplatňovaného regulačného rámca. Takýto postup by predstavoval zásadnú systémovú zmenu regulačného modelu prevádzky štátnych lietadiel v správe Ministerstva vnútra, ktorá nebola predmetom tohto verejného obstarávania a ktorá by si vyžadovala samostatné rozhodnutie štátu vrátane posúdenia finančných, bezpečnostných a regulačných dôsledkov.

V súvislosti s argumentáciou týkajúcou sa vrtuľníkov UH-60/S-70 je zároveň potrebné uviesť, že typové certifikáty H5NE pre S-70 a R00019AT pre UH-60 sú vydané v režime restricted category podľa predpisov amerického civilného úradu pre letectvo.

Podľa ustanovenia 14 C.F.R. § 91.313(d) nesmie byť na palube lietadla certifikovaného v režime restricted category prepravovaná žiadna osoba, pokiaľ nejde o člena letovej posádky, osobu vo výcviku ako člena posádky, osobu vykonávajúcu nevyhnutnú funkciu v súvislosti so zvláštnym účelom, pre ktorý je

lietadlo certifikované, alebo osobu nevyhnutnú na vykonanie pracovnej činnosti priamo spojenej s týmto zvláštnym účelom.

Samotné typové certifikáty zároveň výslovne uvádzajú obmedzenie „No passengers permitted“, resp. „Number of passengers: None“.

Je preto paradoxné, že záujemca sa vo svojej argumentácii opiera o certifikáciu amerického civilného úradu pre letectvo, keďže práve z dokumentov tohto úradu vyplývajú zásadné prevádzkové obmedzenia, ktoré sú nezlučiteľné s rozsahom činností uvádzaných v žiadosti.

Inými slovami, záujemca sa dovoľáva certifikačného režimu, ktorý podľa vlastných pravidiel amerického civilného úradu pre letectvo neumožňuje vykonávať časť činností, ktoré zároveň prezentuje ako hlavné odôvodnenie vhodnosti navrhovaného riešenia.

Prevádzka vrtuľníkov v režime restricted category zároveň podlieha ďalším významným obmedzeniam. Podľa 14 C.F.R. § 91.313 a § 133.45(d) nie je možné vykonávať prevádzku takýchto vrtuľníkov nad husto obývanými oblasťami, v preťažených letových koridoroch alebo v blízkosti letísk s intenzívnou dopravou.

Tieto obmedzenia sú v priamom rozpore s činnosťami, ktoré Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky bežne vykonáva, najmä v prostredí zastavaných oblastí a v priestore s intenzívnou civilnou leteckou prevádzkou.

Ako vyplýva aj z rozhodnutia amerického civilného úradu pre letectvo z 30. septembra 2022, žiadosť o výnimku umožňujúcu prevádzku vrtuľníka UH-60 v režime restricted category nad husto obývanými oblasťami alebo v blízkosti frekventovaných letísk bola zamietnutá, keďže takáto výnimka by neposkytovala úroveň bezpečnosti požadovanú predpismi (https://downloads.regulations.gov/FAA-2022-0998-0003/attachment_1.pdf).

Samotná existencia takýchto prevádzkových obmedzení potvrdzuje, že režim restricted category nepredstavuje vhodný regulačný základ pre prevádzku vrtuľníkov vykonávajúcich široké spektrum činností vo verejnom záujme v civilnom vzdušnom priestore.

V tejto súvislosti je potrebné poukázať aj na oficiálne právne interpretácie amerického civilného úradu pre letectvo týkajúce sa operácií leteckého hasenia. Federálny letecký úrad vo svojej právnej interpretácii konštatoval, že preprava hasičov na palube lietadla certifikovaného v režime restricted category na miesto požiaru, kde majú následne vykonávať hasenie zo zeme, nie je v súlade s ustanovením 14 C.F.R. § 91.313(d) (https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/faa_migrate/interps/2018/Duncan-AFX-1_2018_Legal_Interpretation.pdf).

Uvedené stanovisko má formu Legal Interpretation, teda oficiálnej právnej interpretácie federálnych leteckých predpisov vydané ústredím Federálneho leteckého úradu prostredníctvom Office of the Chief Counsel. Takéto rozhodnutia predstavujú autoritatívny výklad ustanovení federálnych leteckých predpisov (14 CFR) a určujú spôsob, akým bude Federálny letecký úrad tieto predpisy v praxi aplikovať a vynucovať.

V predmetnej veci preto existujú dva relevantné autoritatívne dokumenty Federálneho leteckého úradu, a to jednak právna interpretácia federálnych leteckých predpisov (Legal Interpretation – Duncan 2018) a zároveň rozhodnutie vydané v regulačnom konaní Federálneho leteckého úradu v rámci Regulatory Docket FAA-2022-0998 (Exemption No. 19439). Obe tieto rozhodnutia potvrdzujú existenciu zásadných prevádzkových obmedzení pri prevádzke vrtuľníkov v kategórii restricted category.

Argumentácia záujemcu, ktorá sa opiera o využívanie vrtuľníkov v režime restricted category pri operáciách leteckého hasenia, preto opomína skutočnosť, že samotné predpisy a právne interpretácie amerického civilného úradu pre letectvo stanovujú pre tieto operácie významné prevádzkové obmedzenia.

K argumentácii uvedenej v bode d) žiadosti verejný obstarávateľ uvádza, že samotná existencia iných obstarávaní bez totožne formulovanej požiadavky neznamena, že požiadavka verejného obstarávateľa je neprimeraná alebo diskriminačná. Technické požiadavky verejného obstarávania musia byť posudzované vždy vo vzťahu ku konkrétnemu účelu, prevádzkovému prostrediu a regulačnému rámcu obstarávateľa. Zároveň verejný obstarávateľ poukazuje na to, že z verejne dostupných informácií vyplývajú aj opačné príklady v rámci členských štátov Európskej únie, teda obstarávania smerujúce k vrtuľníkovej technike s civilnou certifikáciou

podľa predpisov Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva. Ako príklad možno uviesť obstarávanie vrtuľníkovej techniky pre účely civilnej ochrany v Grécku, realizované v roku 2025, ktoré smeruje k vrtuľníkom s civilnou certifikáciou podľa európskeho regulačného rámca. (Public tender “Provision of Medium Type/ Size firefighter helicopters” (Greek text only) – HRADF).

Taktiež Česká republika v súčasnosti uzavrela verejné obstarávanie na nákup 11 ks vrtuľníkov taktiež s priamou požiadavkou na Typový certifikát vydaný EASA. (Detail uveřejnění | Národní elektronický nástroj)

Na základe uvedených skutočností verejný obstarávateľ nepovažuje predmetnú požiadavku za diskriminačnú ani neprimeranú vo vzťahu k predmetu zákazky a jej zamýšľanému spôsobu použitia.

Z uvedených dôvodov verejný obstarávateľ na znení požiadavky bez zmeny trvá.

Otázka č. 2

VZŤAH MEDZI POŽIADAVKOU NA PREDLOŽENIE TYPOVÉHO OSVEDČENIA EASA A KRITÉRIOM JEHO HODNOTENIA

Dokument „1.1 Opis predmetu zákazky“, oddiel „K predloženiu ponuky na obstaranie vrtuľníka sa vyžaduje“, bod 1, a Príloha č. 4 súťažných podkladov „Kritériá na vyhodnotenie ponúk“, konkrétne kritérium č. 3.

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o vysvetlenie vzťahu medzi požiadavkou uvedenou v dokumente „1.1 Opis predmetu zákazky“, podľa ktorej je uchádzač povinný predložiť platné typové osvedčenie (Type Certificate) vydané EASA pre ponúkaný typ vrtuľníka v čase podpisu rámcovej dohody, a kritériom č. 3 uvedeným v Prílohe č. 4 SP „Kritériá na vyhodnotenie ponúk“, ktoré hodnotí platnú EASA certifikáciu ponúkaného vrtuľníka už v čase predloženia ponuky.

Súčasne žiadateľ žiada o vysvetlenie, aký je vecný a právny dôvod bodového zvýhodnenia EASA certifikácie v čase predloženia ponuky, ak sa podľa inej časti súťažných podkladov táto certifikácia vyžaduje pri podpise rámcovej dohody. Takto nastavené požiadavky môžu vyvolávať pochybnosti o ich vzájomnej jednoznačnosti a o tom, či nedochádza k duplicite alebo prekryvaniu medzi podmienkami účasti, požiadavkami na predmet zákazky a kritériami na vyhodnotenie ponúk.

Ak je certifikácia EASA podmienkou, nemôže byť zároveň hodnotiacim kritériom. Tento postup neodôvodnene zvýhodňuje uchádzačov, ktorí danú (diskriminačnú) podmienku už spĺňajú, a potvrdzuje účelovosť celej súťaže.

Odpoveď č. 2

K Vašej žiadosti o vysvetlenie vzťahu medzi požiadavkou na predloženie platného typového osvedčenia vydaného Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva uvedenou v dokumente „1.1 Opis predmetu zákazky“ a kritériom č. 3 uvedeným v Prílohe č. 4 súťažných podkladov verejný obstarávateľ uvádza, že požiadavka v opise predmetu zákazky predstavuje minimálnu technickú požiadavku, ktorú je úspešný uchádzač povinný splniť najneskôr v čase podpisu rámcovej dohody. Ide o základnú podmienku zabezpečujúcu, že vrtuľník dodaný v rámci plnenia predmetu zákazky bude disponovať potrebnou certifikáciou. Naproti tomu kritérium č. 3 sleduje odlišný účel, ktorým je zohľadnenie miery technickej a regulačnej pripravenosti ponúkaného riešenia už v čase predloženia ponuky. Toto nastavenie nerozširuje minimálne požiadavky, ale umožňuje v rámci hodnotenia zohľadniť, či ponúkaný typ vrtuľníka príslušnou certifikáciou už disponuje, alebo či je jej získanie viazané na budúce certifikačné konanie.

Takéto nastavenie hodnotiaceho kritéria považuje verejný obstarávateľ za opodstatnené, pretože umožňuje posúdiť realizovateľnosť ponúkaného riešenia a eliminovať riziká spojené s dokončením certifikačného procesu po predložení ponuky. Ak ponúkaný typ vrtuľníka disponuje certifikáciou už v čase predloženia ponuky, verejný obstarávateľ môže túto skutočnosť bezprostredne overiť v databázach regulačného orgánu, čo prispieva k transparentnosti procesu. Zároveň sa tým minimalizuje riziko, že požadovaná certifikácia nebude vydaná do

momentu podpisu rámcovej dohody, keďže certifikačné konania môžu byť časovo náročné a ich výsledok nemusí byť v čase predloženia ponuky s úplnou istotou predvídateľný.

Verejný obstarávateľ preto považuje za legitímne zohľadniť, či je ponúkané riešenie z regulačného hľadiska pripravené už v čase predloženia ponuky. Tento prístup prispieva k zníženiu rizika časového sklzu pri realizácii predmetu zákazky, keďže riešenia s platným typovým osvedčením v čase predloženia ponuky vykazujú vyššiu mieru technickej istoty pre následné zaradenie do prevádzky po splnení všetkých zmluvných podmienok. Predmetné kritérium neobmedzuje účasť hospodárskych subjektov, keďže umožňuje predložiť ponuku aj v prípade prebiehajúcej certifikácie, avšak legitímne zohľadňuje aktuálny stav pripravenosti riešenia. Na základe uvedeného verejný obstarávateľ nepovažuje súťažné podklady za nejednoznačné a v tejto časti ich nemení.

Otázka č. 3

ŽIADOSŤ O VYSVETLENIE SPÔSOBU ZOHLADNENIA ODPORÚČANIA MINISTERSTVA FINANCIÍ SR PRI NASTAVENÍ PODMIENOK VEREJNÉHO OBSTARÁVANIA

„Hodnotenie Ministerstva financií SR – Hodnota za peniaze projektu „Plán rozvoja Leteckého útvaru MV SR s výhľadom do roku 2031 pre oblasť vrtuľníkovej techniky“, júl 2025, najmä Hodnotenie MF SR o potrebe koordinácie s MO SR a zohľadnenia celkových dostupných kapacít štátu.“

Žiadosť: Žiadateľ žiada o vysvetlenie, akým spôsobom verejný obstarávateľ pri nastavení podmienok verejného obstarávania zohľadnil odporúčanie Ministerstva financií Slovenskej republiky (ďalej len „MF SR“), podľa ktorého má byť rozvoj flotily koordinovaný s Ministerstvom obrany SR (ďalej len „MO SR“) a majú sa zohľadniť celkové dostupné kapacity štátu.

Podľa Plánu rozvoja Leteckého útvaru MV SR s výhľadom do roku 2031 pre oblasť vrtuľníkovej techniky (dostupného na linku

https://www.mfsr.sk/files/sk/financie/hodnota-za-peniaze/hodnotenia/ostatne/hodnotenie_plan-rozvoja-leteckeho-utvaru-mvsr-vyhľadom-do-roku-2031-oblasť-vrtulnikove.pdf) by nákup a prevádzka stredne ťažkých vrtuľníkov na hasenie mali byť koordinované s MO SR, ktoré má vo flotile vrtuľníky schopné plniť podobné úlohy. Časť potrebných úloh, predovšetkým hasenie, tak dočasne zabezpečuje MO SR podobnými vrtuľníkmi Black Hawk. Počas letných sezón 2025 až 2028 sú chýbajúce kapacity MV SR tiež sanované prenájomom jedného Black Hawku.

Keďže už teraz piloti MO SR a piloti MV SR pri prenájme používajú vrtuľníky Black Hawk, je zrejmé, že tento typ je vhodný na potrebný účel. Vzhľadom na počet pilotov, ich prax a servis vrtuľníkov, by mal verejný obstarávateľ vziať do úvahy fakt, že jednotný typ vrtuľníka je praktickejší a ekonomickejší ako variabilné zloženie flotily.

Verejný obstarávateľ je povinný dodržiavať princíp hospodárnosti a efektívnosti (§ 10 ods. 2 ZVO). Vylúčením osvedčenej a v štáte už zavedenej platformy koná priamo proti tomuto princípu a ignoruje synergie v oblasti výcviku, logistiky a údržby, čo nevyhnutne povedie k predraženiu celého životného cyklu obstarávaných vrtuľníkov.

MV SR uvedené odporúčanie do podmienok obstarávania nepremietlo, keďže požiadavka na typové osvedčenie EASA fakticky vylučuje platformu Black Hawk, ktorú už MOSR prevádzkuje a ktorú si Slovenská republika zároveň na obdobie rokov 2025 až 2028 zabezpečuje aj formou prenájmu na plnenie obdobných úloh. Žiadateľ žiada o objasnenie, z akého dôvodu verejný obstarávateľ nepovažoval túto existujúcu a štátom využívanú platformu za relevantnú pri nastavení podmienok súťaže.

Odpoveď č. 3

K Vašej žiadosti o vysvetlenie spôsobu zohľadnenia odporúčania Ministerstva financií Slovenskej republiky týkajúceho sa koordinácie s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky pri rozvoji vrtuľníkovej flotily verejný obstarávateľ uvádza, že dokument „Hodnota za peniaze – Hodnotenie projektu Plán rozvoja Leteckého útvaru

MV SR“ ani samotná štúdia uskutočniteľnosti nepredstavujú súčasť súťažných podkladov podľa § 42 zákona. Ide o analytické a strategické materiály určené na podporu rozhodovania, nie o záväzný podklad pre nastavenie podmienok súťaže, a preto ich obsah nemožno v rámci inštitútu vysvetľovania podľa § 48 zákona spochybňovať. Inštitút vysvetlenia slúži výlučne na objasnenie súťažných podkladov, nie na polemiku s analytickými materiálmi verejného obstarávateľa.

Nad rámec uvedeného je potrebné zdôrazniť, že kapacity Ministerstva obrany SR sú primárne viazané na plnenie obranných úloh štátu, a preto ich nemožno považovať za stabilný a garantovaný zdroj pre civilnú ochranu či záchranné akcie vykonávané Leteckým útvarom MV SR. Cieľom projektu je vybudovanie vlastnej, dlhodobou udržateľnej kapacity nezávislej od iných rezortov, ktorá vychádza z konkrétnych prevádzkových požiadaviek a už aplikovaného regulačného rámca. Z tohto dôvodu verejný obstarávateľ nepovažuje za opodstatnené viazať technické parametre na typ techniky prevádzkovaný iným rezortom, keďže prioritou nie je unifikácia medzi rezortmi, ale zabezpečenie techniky najvhodnejšej pre špecifické úlohy MV SR.

V súvislosti s tvrdením o využívaní vrtuľníkov typu Black Hawk pilotmi MV SR verejný obstarávateľ konštatuje, že toto tvrdenie je nepravdivé. Piloti MV SR na vrtuľníkoch typu UH-60 / S-70 nelietajú a ani v minulosti nelietali, keďže ide o techniku vo výzbroji vojenského letectva. Letecký útvar MV SR prevádzkuje výhradne civilné typy vrtuľníkov certifikované podľa civilných predpisov, na ktoré je personál náležite vycvičený. Argument o existujúcich synergických efektoch v oblasti výcviku či údržby je teda irelevantný. Na základe uvedených skutočností verejný obstarávateľ uzatvára, že nastavenie súťažných podkladov je plne v súlade s princípmi hospodárnosti a efektívnosti podľa § 10 ods. 2 zákona.

Otázka č. 4

ŽIADOSŤ O VYSVETLENIE DÔVODU ZARADENIA KRITÉRIA Č. 2 – PODPORA JEDNOPILOTNEJ PREVÁDZKY

„Príloha č. 4 súťažných podkladov „Kritériá na vyhodnotenie ponúk“, konkrétne kritérium č. 2 „Podpora jednopilotnej prevádzky“

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o vysvetlenie, z akého konkrétneho vecného, prevádzkového a bezpečnostného dôvodu bolo do kritérií na vyhodnotenie ponúk zaradené kritérium č. 2 „Podpora jednopilotnej prevádzky“, v rámci ktorého je bodovo zvýhodnený stroj podporujúci jednopilotnú VFR prevádzku, pričom táto vlastnosť musí byť zapísaná v typovom osvedčení stroja.

Nie je zrejme, z akého dôvodu je táto vlastnosť považovaná za prínosnú vo vzťahu k predmetu zákazky, ak ide o vrtuľníkové kapacity určené na plnenie náročných úloh, akými sú najmä letecké hasenie lesných požiarov, evakuácia osôb v horskom teréne a ďalšie zásahy vykonávané v „high-risk“ prostredí.

Toto kritérium je vzhľadom na povahu misií (hasenie, záchrana v horách) nielen irelevantné, ale aj potenciálne nebezpečné. Zvyšuje riziko a je v rozpore s bežnou praxou pri vysoko rizikových operáciách, ktoré si vyžadujú dvojčlennú posádku. Kritérium nesúvisí s kvalitou plnenia a slúži len na umelé zvýhodnenie určitého typu vrtuľníka.

Žiadateľ poukazuje aj na povahu kapacít rescEU podľa Vykonávacieho rozhodnutí Komisie (EÚ) 2025/704 – modul leteckého hasenia lesných požiarov s využitím vrtuľníkov, kde nie je uvedená požiadavka na jednopilotné vrtuľníky. Žiadateľ žiada o objasnenie, akým spôsobom verejný obstarávateľ posudzoval bezpečnosť, operačnú a funkčnú relevanciu tohto kritéria vo vzťahu k účelu obstarávania a k povahe misií, na ktoré majú byť obstarávané vrtuľníky využívané.

Odpoveď č. 4

K Vašej žiadosti o vysvetlenie dôvodu zaradenia kritéria č. 2 – Podpora jednopilotnej prevádzky verejný obstarávateľ uvádza, že zásadne nesúhlasí s tvrdením, podľa ktorého je tento parameter v rozpore s bežnou

praxou alebo predstavuje bezpečnostne problematický prvok. Európske ani americké letecké predpisy neustanovujú povinnosť vykonávať operácie so zvýšenou mierou rizika výlučne s dvojčlennou posádkou. Ak je vrtuľník certifikovaný autoritami ako EASA alebo FAA pre jednopilotnú prevádzku, znamená to, že jeho konštrukcia, avionika a pracovné zaťaženie pilota boli posúdené ako bezpečné pre tento režim. Samotná certifikácia, ktorú si obstarávateľ môže objektívne overiť v databázach regulačných orgánov, teda priamo vylučuje tvrdenie o inherentnej nebezpečnosti takéhoto postupu.

Je potrebné zdôrazniť, že predmetné kritérium neustanovuje povinnosť vykonávať konkrétne misie len s jedným pilotom. Ide o hodnotenie technickej schopnosti vrtuľníka byť v tomto režime prevádzkovaný, pričom rozhodnutie o skutočnom zložení posádky pri rizikových operáciách, akými sú hasenie či záchrana, zostáva vždy predmetom prevádzkových postupov a posúdenia operačného rizika. Verejný obstarávateľ v tejto súvislosti považuje za pozoruhodné, ak spoločnosť žiadateľ argumentuje bezpečnostnými rizikami jednopilotnej prevádzky, hoci v rámci iných žiadostí navrhuje riešenia, ktoré sú v priamom rozpore s typovou certifikáciou a priamo zakazujú vykonávať časť deklarovaných činností.

Opodstatnenosť tohto kritéria potvrdzuje aj odborná analýza Inštitútu správnych a bezpečnostných analýz MV SR. Z porovnania prevádzkových modelov vyplýva, že prevádzka vyžadujúca výlučne dvojčlennú posádku v režime 24/7/365 zvyšuje personálne náklady až o približne 27 % obstarávacej ceny vrtuľníka ročne (mzdy, výcvik, logistika). Schopnosť jednopilotnej prevádzky je preto kľúčovým ekonomickým parametrom vyjadrujúcim hospodárnosť a prevádzkovú flexibilitu počas celého životného cyklu techniky. Umožňuje efektívnejšie využívanie personálnych kapacít pri logistických úlohách bez toho, aby sa obmedzila možnosť nasadenia dvoch pilotov, pokiaľ to prevádzkové postupy alebo bezpečnostné posúdenie vyžadujú.

Verejný obstarávateľ zdôrazňuje, že v tomto prípade nejde o subjektívne kvalitatívne zvýhodnenie, ale o exaktný kvantitatívny a ekonomický parameter, ktorý vyjadruje priamy rozdiel v prevádzkových nákladoch počas celého životného cyklu techniky. Schopnosť jednopilotnej prevádzky je preto merateľným ukazovateľom hospodárnosti, ktorý priamo ovplyvňuje efektívnosť vynakladania verejných prostriedkov. Tento parameter umožňuje objektívne vyjadriť úsporu v prevádzkových nákladoch a vyššiu mieru personálnej flexibility bez toho, aby bola obmedzená možnosť nasadenia dvoch pilotov, pokiaľ to prevádzkové postupy alebo bezpečnostné posúdenie vyžadujú.

Verejný obstarávateľ preto považuje toto kritérium za legitímny ekonomický nástroj v súlade so zákonom a na jeho znení bez zmeny trvá.

Otázka č. 5

ŽIADOSŤ O VYSVETLENIE DÔVODU ZARADENIA POŽIADAVKY NA PREPRAVU MINIMÁLNE 15 OSÔB

„Dokument „1.1 Opis predmetu zákazky“, časť „Požadovaná technická konfigurácia vrtuľníka“, bod 1.2.1, podľa ktorého má byť kabína konfigurovaná na prepravu minimálne 15 osôb.“

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o vysvetlenie, z akého konkrétneho vecného, prevádzkového, logistického alebo bezpečnostného dôvodu bola v dokumente „1.1 Opis predmetu zákazky“ v časti „Požadovaná technická konfigurácia vrtuľníka“ stanovená požiadavka, aby kabína ponúkaného vrtuľníka bola konfigurovaná na prepravu minimálne 15 osôb.

Nie je zrejmé, či práve hranica minimálne 15 prepravovaných osôb predstavuje nevyhnutný a primeraný parameter vo vzťahu k predmetu zákazky a k účelu obstarávaných vrtuľníkov.

Uvedená kapacitná požiadavka nevyplýva ani z Vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/704.

Formulovaná požiadavka môže fakticky vylučovať niektoré platformy, ktoré by inak mohli byť spôsobilé na plnenie požadovaných úloh, hoci rozdiel v prepravnej kapacite môže byť z hľadiska reálneho nasadenia prevádzkovo marginálny. Táto požiadavka vylučuje riešenie UH-60/S-70 Black Hawk, ktoré je už teraz využívané v rámci programu rescEU a pri hasení požiarov.

Žiadateľ žiada o objasnenie, na základe akých konkrétnych operačných scenárov, kapacitných výpočtov alebo bezpečnostných úvah verejný obstarávateľ dospel k záveru, že požiadavka na prepravu minimálne 15 osôb je nevyhnutná, primeraná a odôvodnená predmetom zákazky.

Odpoveď č. 5

K Vašej žiadosti o vysvetlenie dôvodu zaradenia požiadavky na prepravu minimálne 15 osôb verejný obstarávateľ uvádza, že zásadne nesúhlasí s tvrdením, podľa ktorého táto konfigurácia kabíny nie je odôvodnená predmetom zákazky alebo prevádzkovými potrebami. Táto požiadavka predstavuje dlhodobý a strategický nárok Hasičského a záchranného zboru (ďalej len „HaZZ“), ktorý vychádza z potreby zabezpečenia prepravy uceleného, minimálne 15-členného družstva hasičov na miesto zásahu. Ide o štandardné taktické zloženie zásahovej jednotky pri nasadení modulu leteckého hasenia lesných požiarov (AFFF-H) v zmysle platných interných predpisov HaZZ.

Uvedená kapacitná požiadavka bola definovaná už v roku 2020 v rámci plánovania rozvoja leteckých kapacít štátu a následne bola potvrdená v Pláne rozvoja Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky pre oblasť vrtuľníkovej techniky, ktorý schválila vláda Slovenskej republiky v decembri 2024. Kontinuita a aktuálnosť tohto nároku je preukázaná aj technickou špecifikáciou Prezídia HaZZ zo dňa 5. 4. 2024. Z uvedeného je zrejmé, že predmetná požiadavka vznikla na základe dlhodobého a systémového plánovania operačných kapacít štátu, predchádza samotnému procesu verejného obstarávania a nie je definovaná účelovo pre túto konkrétnu súťaž.

V tejto súvislosti verejný obstarávateľ zároveň poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť žiadateľa uplatnila obsahovo totožné konštatovanie už v predchádzajúcom procese verejného obstarávania, na čo bola poskytnutá odpoveď listom zo dňa 14. júla 2025. Argumentácia predložená v aktuálnej žiadosti neprináša žiadne nové relevantné skutočnosti, ktoré by odôvodňovali zmenu technických požiadaviek predmetu zákazky.

Verejný obstarávateľ preto trvá na tom, že požiadavka na konfiguráciu kabíny pre prepravu minimálne 15 osôb je objektívne odôvodneným technickým parametrom vychádzajúcim z operačných potrieb štátu, požiadaviek HaZZ a z princípu efektívneho a hospodárneho obstarávania leteckej techniky.

Predmetnú požiadavku verejný obstarávateľ nepovažuje za neprimeranú ani diskriminačnú a na znení súťažných podkladov bez zmeny trvá.

Otázka č. 6

ŽIADOSŤ O VYSVETLENIE DÔVODU POŽIADAVKY NA NOVÝ VRTUĽNÍK

„Dokument „1.1 Opis predmetu zákazky“, časť „Požadovaná technická konfigurácia vrtuľníka“, bod 1.1.1 Charakteristika vrtuľníka, podľa ktorého musí byť vrtuľník nový, pričom za novo vyrobený sa pre účely verejného obstarávania považuje vrtuľník s náletom nižším ako 80 letových hodín od výroby, vrátane všetkých jeho častí a komponentov, ktoré sú s ním dodané alebo na ňom inštalované.“

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o vysvetlenie, z akého konkrétneho vecného, technického, bezpečnostného, prevádzkového alebo ekonomického dôvodu bola v predmetnom verejnom obstarávaní stanovená požiadavka, aby ponúkaný vrtuľník bol nový, pričom za nový sa pre účely verejného obstarávania považuje vrtuľník s náletom nižším ako 80 letových hodín od výroby, vrátane všetkých jeho častí a komponentov, ktoré sú s ním dodané alebo na ňom inštalované.

Nie je zrejmé, prečo verejný obstarávateľ považuje podmienku novosti za nevyhnutnú, ak aj vrtuľník s vyšším náletom môže pri zachovaní riadneho technického stavu, dodržaní predpísaných servisných intervalov a splnení všetkých požadovaných technických, bezpečnostných a prevádzkových parametrov plnohodnotne spĺňať účel predmetu zákazky. Takto formulovaná požiadavka má významný vplyv na cenu plnenia a na okruh dostupných riešení, hoci technická a prevádzková spôsobilosť vrtuľníka nemusí byť automaticky viazaná výlučne na jeho „novosť“ v zmysle stanoveného limitu náletu.

Z Vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/704, nevyplýva výslovná požiadavka, aby vrtuľník určený pre predmetné kapacity bol nový, resp. aby spĺňal limit náletu nižší ako 80 letových hodín od výroby. Uvedené rozhodnutie pri kapacitách leteckého hasenia lesných požiarov s využitím helikoptér upravuje najmä prevádzkové a kapacitné požiadavky, nie však osobitnú podmienku novosti vrtuľníka v takto formulovanej podobe.

Žiadateľ žiada o vysvetlenie, z akého dôvodu verejný obstarávateľ pri tejto požiadavke nerozlišuje medzi jednotlivými časťami a komponentmi vrtuľníka, najmä s ohľadom na rozdielne opotrebenie, rozdielne servisné cykly a rozdielnu technickú životnosť dynamických a nedynamických komponentov. Žiadateľ žiada o objasnenie, na základe akých konkrétnych odborných, prevádzkových alebo ekonomických úvah verejný obstarávateľ dospel k záveru, že požiadavka na nový vrtuľník v takto formulovanom rozsahu je nevyhnutná, primeraná a odôvodnená predmetom zákazky.

V prípade zrušenia tejto požiadavky je žiadateľ pripravený navrhnúť riešenie, ktoré môže byť pre MV SR výhodné z hľadiska technického, prevádzkového a ekonomického.

Odpoveď č. 6

K Vašej žiadosti o vysvetlenie dôvodu požiadavky na nový vrtuľník s limitom 80 letových hodín od výroby a k súvisiacej požiadavke na pripustenie techniky s inou než EASA certifikáciou verejný obstarávateľ uvádza, že stanovená požiadavka na novovyrobenú techniku predstavuje legitímny nárok na zabezpečenie najvyššej možnej miery bezpečnosti, prevádzkovej spoľahlivosti a predvídateľnosti nákladov počas celého životného cyklu techniky. Vrtuľníky sú technologicky mimoriadne komplexné zariadenia, pri ktorých technický stav a zostatková životnosť komponentov priamo závisia od histórie ich prevádzky. Verejný obstarávateľ vyžaduje techniku s úplne transparentnou históriou od momentu výroby, nakoľko pri použitej alebo modernizovanej technike (repasovanej) zostáva značná časť komponentov v režime „on-condition“, kde riziko únavy materiálu a nepredvídateľnej poruchy narastá štatisticky skôr než u nového stroja.

Zásadným faktom, ktorý priamo podmieňuje túto požiadavku, sú záväzky vyplývajúce z grantových dohôd uzavretých medzi Európskou komisiou a Slovenskou republikou na budovanie kapacít rescEU. Verejný obstarávateľ v tejto súvislosti disponuje oficiálnym potvrdením od Európskej komisie, podľa ktorého je požiadavka na novovyrobenú techniku kľúčová pre dodržanie kvalitatívnych štandardov flotily rescEU, pričom Európska komisia výslovne nepripúšťa repasovanú techniku (refurbished). Akákoľvek zmena tejto požiadavky by znamenala porušenie podmienok financovania a ohrozenie čerpania pridelených grantov.

K argumentácii žiadateľa o bežnej zahraničnej praxi verejný obstarávateľ uvádza, že strategické nákupy v regióne financované z prostriedkov RescEU potvrdzujú jednoznačnú prioritu obstarávania výhradne novovyrobenej techniky.

Príkladom je Česká republika, kde zadávacia dokumentácia k aktuálnemu obstarávaniu vrtuľníkov financovaných z programu rescEU (<https://nen.nipez.cz/en/verejne-zakazky/detail-zakazky/N006-24-V00036195>) výslovne uvádza, že požiadavkou Európskej únie je dodanie techniky výhradne z novovýroby, pričom zadávateľ nepripúšťa vrtuľníky modernizované či repasované.

Rovnako Rumunsko v rámci projektu Viziune 2020 obstaralo pre potreby civilnej ochrany výhradne novovyrobené stroje S-70M z produkcie PZL Mielec (<https://news.lockheedmartin.com/2024-06-25-PZL-Mielec-Contracted-to-Deliver-Additional-S-70-Black-Hawk-Helicopter-to-Romania>).

Požiadavka na nový vrtuľník zároveň zabezpečuje objektívnu porovnateľnosť ponúk. Pri pripustení použitej techniky by jednotlivé ponuky obsahovali stroje s odlišnou prevádzkovou históriou a úrovňou opotrebenia, čo by znemožnilo ich férové vyhodnotenie. Verejný obstarávateľ navyše zdôrazňuje, že budovanie kapacít v rámci programu rescEU vyžaduje techniku s maximálnou životnosťou, aby sa predišlo rizikám uzemnenia flotily z dôvodu neočakávaných opráv.

Zrušenie tejto požiadavky by si vyžadovalo zásadnú revíziu celej koncepcie predmetu zákazky a bolo by v priamom rozpore so záväzkami voči Európskej komisii, preto verejný obstarávateľ na tejto podmienke bez zmeny trvá..

Otázka č. 7

ŽIADOSŤ O VYSVETLENIE UVÁDZANIA KONKRÉTNHO TYPU VRTUĽNÍKA V ŠTÚDII USKUTOČNITEĽNOSTI PRED VYHLÁSENÍM VEREJNÉHO OBSTARÁVANIA

„Štúdia uskutočniteľnosti k plánu rozvoja Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky s výhľadom do roku 2031 pre oblasť vrtuľníkovej techniky, vyhotovená Inštitútom správnych a bezpečnostných analýz MV SR, najmä časti „Nákup leteckej techniky je plánovaný nasledovne“, „Umiestnenie vrtuľníkov“ a „6.2 Prevádzkové náklady a parametre“.

Žiadosť: Žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o vysvetlenie, z akého dôvodu sa v Štúdii uskutočniteľnosti k plánu rozvoja Leteckého útvaru MV SR s výhľadom do roku 2031 pre oblasť vrtuľníkovej techniky (dostupnej na linku: <https://www.minv.sk/?institut-spravnych-bezpecnostnych-analyz-isba&subor=544146>) ešte pred vyhlásením verejného obstarávania pracuje s konkrétnym typovým označením vrtuľníka Airbus H215, resp. s jeho priamym uvedením ako referenčného riešenia. V predmetnej štúdii sa totiž uvádza plánovaný nákup v roku 2025/2026 „1 až 2 ks stredne ťažkých vrtuľníkov typu Airbus H215 alebo ekvivalentný“, pri umiestnení vrtuľníkov sa výslovne uvádza „1 x HELI-X (nový Airbus H215)“ a v časti prevádzkových nákladov a parametrov sa kalkuluje s modelom novej flotily založenej na vrtuľníkoch Airbus H215.

Uvedené formulácie vyvolávajú pochybnosti, že konkrétny typ vrtuľníka alebo úzko vymedzený okruh riešení bol fakticky preferovaný už vo fáze prípravy podkladov, teda ešte pred riadnym uskutočnením verejného obstarávania. Žiadame preto o objasnenie, akým spôsobom bol pri príprave štúdie zabezpečený princíp technologickej neutrality, rovnakého zaobchádzania a otvorenej hospodárskej súťaže, a z akého dôvodu sa v strategickom a ekonomickom podklade pracovalo práve s týmto konkrétnym typom vrtuľníka. Zároveň žiadame o vysvetlenie, či a akým spôsobom sa tieto vopred použité východiská premietli do následného nastavenia súťažných podkladov a technických požiadaviek predmetného verejného obstarávania.

Odpoveď č. 7

K Vašej žiadosti o vysvetlenie uvádzania konkrétneho typu vrtuľníka v štúdii uskutočniteľnosti verejný obstarávateľ uvádza, že predmetná Štúdia uskutočniteľnosti nie je súčasťou súťažných podkladov podľa § 42 zákona a nepredstavuje podklad k samotnému verejnému obstarávaniu. Jedinými záväznými dokumentmi sú súťažné podklady zverejnené v systéme JOSEPHINE. Analytické či strategické materiály nemajú vo vzťahu k nastaveniu podmienok súťaže normatívny charakter, a preto ich obsah nemožno v rámci inštitútu vysvetľovania podľa § 48 zákona spochybňovať. Inštitút vysvetlenia slúži výlučne na objasnenie súťažných podkladov, nie na polemiku s analytickými materiálmi verejného obstarávateľa.

Nad rámec uvedeného je potrebné zdôrazniť, že verejný obstarávateľ striktne odmieta tvrdenie, že uvedenie typu Airbus H215 v štúdii predstavuje preferenciu konkrétneho výrobcu. Použitie typu Airbus H215 v štúdii malo výlučne charakter referenčného modelu pre potreby ekonomickej analýzy, čo je v texte štúdie potvrdené formuláciou „alebo ekvivalentný“. Táto doložka vylučuje akúkoľvek exkluzivitu. Interpretácia žiadateľa je preto vecne nesprávna a vychádza z nepochopenia účelu predmetného dokumentu.

Verejný obstarávateľ zároveň zdôrazňuje, že podmienky tohto verejného obstarávania nie sú nastavené diskriminačne v prospech jednej platformy. Sú preukázateľne splniteľné viacerými riešeniami od minimálne troch výrobcov a štyroch typov vrtuľníkov. Skutočnosť, že verejný obstarávateľ umožnil účasť aj vrtuľníkom vyžadujúcim dvojposádku, predstavuje jasné rozšírenie hospodárskej súťaže.

Princípy transparentnosti, nediskriminácie a technologickej neutrality boli plne zachované a zadávacia dokumentácia zostáva nezmenená.

Otázka č. 8

ŽIADOSŤ O PREDLŽENIE LEHOTY NA PREDKLADANIE PONÚK

Na základe nami predložených otázok a žiadostí o vysvetlenie, ako aj s prihliadnutím na nami identifikované nejasnosti a rozpory v súťažných podkladoch, týmto žiadateľ žiada verejného obstarávateľa o predĺženie lehoty na predkladanie ponúk aspoň o 6 týždňov.

Ide o skutočnosti, ktoré majú podstatný vplyv na rozsah, spôsob a obsah prípravy ponuky, ako aj na posúdenie možnosti účasti hospodárskych subjektov v predmetnom verejnom obstarávaní. Do času riadneho vysvetlenia týchto otázok a odstránenia identifikovaných nejasností nie je možné zodpovedne a kvalifikovane pripraviť ponuku tak, aby plne reflektovala všetky požiadavky verejného obstarávateľa.

PODOZRENIE NA PORUŠENIE ZÁKONA O VEREJNOM OBSTARÁVANÍ.

Podľa § 10 ods. 2 ZVO musí verejný obstarávateľ okrem iného dodržať princíp rovnakého zaobchádzania a princíp nediskriminácie hospodárskych subjektov, princíp proporcionality a princíp hospodárnosti a efektívnosti. Podľa § 10 ods. 3 ZVO príprava a zadávanie zákaziek, koncesií a súťaže návrhov vrátane ich klasifikácie podľa § 5 ods. 1 sa nesmú realizovať so zámerom nedovoleného uplatnenia výnimky z tohto zákona alebo narušenia hospodárskej súťaže bezdôvodným zvýhodnením alebo znevýhodnením určitých hospodárskych subjektov. Z Metodiky zadávania zákaziek Úradu pre verejné obstarávanie, 4. verzie (dostupnej na linku: <https://www.uvo.gov.sk/extdoc/12134>) vyplýva nasledovný výklad jednotlivých princípov.

1. Princíp nediskriminácie

Z rozsudku Súdneho dvora EÚ C-225/98 Komisia proti Francúzska republika alebo z rozsudku tohto súdu C-199/07 Komisia proti Helénska republika vyplýva, že prístup verejného obstarávateľa, ktorý v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania požadoval predloženie konkrétnych národných certifikátov, je porušením slobody poskytovania služieb.

Princíp nediskriminácie nezakazuje len otvorenú diskrimináciu z hľadiska štátnej príslušnosti, sídla (usídlenia), ale aj všetky formy skrytej diskriminácie predstavujúce rozdiel v zaobchádzaní vedúci k ujme hospodárskych subjektov usadených v iných členských štátoch, ktoré by mohli mať o zákazku záujem (rozhodnutie Súdneho dvora EÚ v prípadoch C-225/98, C-507/03, C-231/03). Princíp nediskriminácie sa preto prejavuje v zákaze akéhokoľvek zvýhodňovania určitého uchádzača alebo záujemcu.

V predmetnom verejnom obstarávaní MV SR vyžaduje certifikát nad rámec Vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/704, čím dochádza k diskriminácii uchádzačov. Podmienky stanovené MV SR limitujú uchádzačov predkladať ponuky riešení, ktoré by boli dostatočné pre účely programu rescEU.

2. Princíp proporcionality

Princíp proporcionality vyžaduje, aby verejní obstarávatelia neprekračovali hranice toho, čo je vhodné a potrebné na dosiahnutie sledovaných cieľov. Tým sa rozumie, že v prípade, ak existuje voľba medzi viacerými primeranými opatreniami, je potrebné prikloniť sa k tomu najmenej obmedzujúcemu a že spôsobené ťažkosti nesmú byť neúmerne vo vzťahu k sledovaným cieľom.

Na správnu aplikáciu tohto princípu je teda nevyhnutné poznať cieľ, ku ktorému má konanie verejného obstarávateľa a obstarávateľa smerovať. Ak k danému cieľu vedie viacero možných ciest, verejný obstarávateľ sa má prikloniť k tej najmenej obmedzujúcej pre hospodárske subjekty vo verejnom obstarávaní. Požadovanie maximálne nalietaných hodín (80) a minimálnej kapacity 15 osôb, či certifikátu EASA prekračuje hranicu toho, čo sa vyžaduje pre dosiahnutie účelu programu rescEU.

Ďalším typickým príkladom využitia princípu proporcionality vo verejnom obstarávaní je žiadosť o vysvetlenie ponuky uchádzača. Ak sa v ponuke objaví istá nejasnosť a táto nejasnosť sa pravdepodobne môže jednoducho vysvetliť a odstrániť, princíp proporcionality kladie verejnému obstarávateľovi a obstarávateľovi povinnosť požiadať uchádzača o vysvetlenie jeho ponuky a nie ho z verejného obstarávania vylúčiť. Princíp proporcionality totiž medzi dvomi možnými riešeniami (žiadosť o vysvetlenie ponuky alebo vylúčenie uchádzača) preferuje to menej obmedzujúce.

Pasivita MV SR vo vzťahu k otázkam žiadateľa by predstavovala porušenie princípu proporcionality.

3.Princíp hospodárnosti a efektívnosti

Účelom princípu hospodárnosti a efektívnosti je zabezpečiť dosiahnutie výberu takého uchádzača, ktorý za vynaložené prostriedky poskytne najlepšie plnenie, pričom hospodárne a efektívne je také verejné obstarávanie, ktoré zabezpečí čo najvyšší počet predložených ponúk, a tým čo najširšiu hospodársku súťaž pri čo najmenšej finančnej a administratívnej náročnosti procesu verejného obstarávania.

Naplnenie tohto princípu teda vyžaduje zabezpečenie čo najhospodárnejšieho využívania verejných prostriedkov, ktoré predpokladá získanie ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, čomu by mala zodpovedať prirodzená snaha verejného obstarávateľa dosiahnuť čo najširšiu hospodársku súťaž.

Keďže MV SR už teraz používa prostredníctvom nájmu riešenie UH-60/S-70 Black Hawk a toto riešenie je využívané aj MO SR, možno dospieť k záveru, že vzhľadom na potreby Slovenskej republiky, počtu pilotov, servisu a zaškolenia personálu je hospodárnejšie, ak MV SR uprednostní riešenie UH-60/S-70 Black Hawk.

Odpoveď č.8

K Vašej žiadosti o predĺženie lehoty na predkladanie ponúk verejný obstarávateľ uvádza nasledovné:

Pôvodná verejná súťaž na obstaranie vrtuľníkovej techniky bola vyhlásená dňa 4. júla 2025, pričom lehota na predkladanie ponúk bola v priebehu súťaže opakovane predĺžená trikrát, a to až do 7. novembra 2025 (dostupné na: <https://josephine.proebiz.com/sk/tender/67595/summary>). Hospodárske subjekty tak mali v rámci pôvodného konania k dispozícii viac ako štyri mesiace na oboznámenie sa s požiadavkami verejného obstarávateľa, na posúdenie možností účasti a na prípravu ponuky.

Verejný obstarávateľ zároveň uvádza, že aktuálne vyhlásená súťaž bola pripravená s identickými technickými a prevádzkovými parametrami, aké boli predmetom pôvodného verejného obstarávania. Z uvedeného dôvodu hospodárske subjekty, ktoré mali o účasť v obstarávaní záujem, mali už v rámci predchádzajúceho konania dostatočný časový priestor na analyzovanie požiadaviek verejného obstarávateľa, ako aj na prípravu svojich riešení.

Verejný obstarávateľ zároveň poukazuje na skutočnosť, že argumenty uvádzané v súčasnej žiadosti o vysvetlenie vo vzťahu k súťažným podkladom (najmä kapacita prepravy 15 osôb, certifikácia EASA a jednopilotná prevádzka) sa zhodujú s argumentáciou, ktorú žiadateľ prezentoval už v rámci predchádzajúcej komunikácie s verejným obstarávateľom dňa 10. júla 2025. Ide teda o opakované uplatnenie identickej argumentácie, nie o nové skutočnosti, ktoré by odôvodňovali zásah do harmonogramu verejného obstarávania. Žiadateľ disponuje vedomosťou o týchto podmienkach viac ako 8 mesiacov.

Verejný obstarávateľ sa zároveň dôrazne ohradzuje voči tvrdeniu žiadateľa, podľa ktorého mali jeho otázky predložené prostredníctvom portálu JOSEPHINE zostať bez vecnej odpovede. V rámci predmetného verejného obstarávania bolo zo strany spoločnosti žiadateľa prostredníctvom portálu JOSEPHINE evidované jediné podanie, ktoré však nemalo charakter žiadosti o vysvetlenie podľa zákona, keďže neobsahovalo konkrétne otázky smerujúce k vysvetleniu súťažných podkladov.

Verejný obstarávateľ napriek tomu k predmetnému podaniu pristúpil vecne a nad rámec svojich povinností zaslal žiadateľovi odpoveď formou samostatného listu, v ktorom sa vyjadril k jednotlivým uvádzaným argumentom. Z dôvodu, že predmetné podanie nespĺňalo náležitosti žiadosti o vysvetlenie podľa § 48 zákona, nebolo možné ho

ako žiadosť o vysvetlenie formálne spracovať a zverejniť prostredníctvom portálu JOSEPHINE, aby nedošlo k zmätočnému informovaniu ostatných hospodárskych subjektov. Tvrdenie žiadateľa o tom, že jeho otázky zostali bez odpovede, preto nie je pravdivé a verejný obstarávateľ ho považuje za účelové a zavádzajúce. Takýto spôsob prezentácie skutkového stavu možno vnímať ako tendenčné konanie smerujúce k spochybneniu priebehu verejného obstarávania bez reálneho vecného základu.

V nadväznosti na uvedené sa verejný obstarávateľ rovnako ostro ohradzuje voči zavádzajúcej interpretácii spoločnosti žiadateľa týkajúcej sa zrušenia predchádzajúceho verejného obstarávania, pričom tvrdenie žiadateľa, podľa ktorého sa v priebehu postupu vyskytli „dôvody hodné osobitného zreteľa, pre ktoré nebolo možné od verejného obstarávateľa požadovať, aby vo verejnom obstarávaní pokračoval“, je nepravdivé a účelové, nakoľko verejný obstarávateľ v oficiálnom Oznámení o zrušení verejného obstarávania zo dňa 12. 11. 2025 jasne a jednoznačne uviedol, že jediným dôvodom zrušenia bola skutočnosť, že neboli predložené viac ako dve ponuky. Z textu oficiálneho oznámenia vyplýva, že verejný obstarávateľ vo vzťahu k predmetnej súťaži zaevidoval iba jednu ponuku, čo v súlade s § 57 ods. 2 zákona predstavuje legitímny zákonný dôvod na zrušenie postupu, a preto akékoľvek iné doplňujúce tvrdenia o existencii ďalších dôvodov hodných osobitného zreteľa sú zo strany žiadateľa nepodložené a nezodpovedajú skutočnosti bez opory v oficiálnej dokumentácii zrušeného verejného obstarávania.

V súvislosti s tvrdením žiadateľa o podozrení na porušenie zákona verejný obstarávateľ uvádza, že zákon stanovuje presné procesné postupy a lehoty na uplatnenie výhrad voči podmienkam súťaže. V prípade, ak má hospodársky subjekt za to, že súťažné podklady sú v rozpore s princípmi podľa § 10 zákona, je oprávnený postupovať prostredníctvom podania námietok podľa § 170 zákona. Právo napadnúť podmienky verejného obstarávania je viazané na zákonom ustanovené lehoty, po uplynutí ktorých sa tieto podmienky považujú za ustálené. Samotné deklarovanie podozrenia z porušenia zákona v rámci žiadosti o vysvetlenie preto nemožno považovať za relevantný dôvod na zmenu harmonogramu verejného obstarávania.

Verejný obstarávateľ zároveň zdôrazňuje, že legitímne otázky predložené v rámci žiadosti o vysvetlenie budú riadne zodpovedané v súlade so zákonom. Ich existencia sama osebe neodôvodňuje predĺženie lehoty, najmä ak ide o požiadavky, ktoré boli žiadateľovi známe už v predchádzajúcom obstarávaní. Stanovené technické parametre (vrátane limitu nalietaných hodín a kapacity) sú primerané účelu obstarávania a vychádzajú z identifikovaných operačných potrieb záchranných zložiek.

Na základe uvedených skutočností verejný obstarávateľ nepovažuje za odôvodnené predĺženie lehoty na predkladanie ponúk. Opakované spochybňovanie už známych podmienok bez využitia zákonných procesných prostriedkov ochrany práv nemožno považovať za legitímny dôvod na zásah do priebehu verejného obstarávania.

S pozdravom

Ing. Branislav Chlebana
generálny riaditeľ
sekcie verejného obstarávania MV SR