



UOHSX00EIWYO

PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-R0038/2021/VZ

Číslo jednací: ÚOHS-08361/2021/162/LKa

Brno 28.04.2021

V řízení o rozkladu ze dne 15. 2. 2021 doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže téhož dne navrhovatelem –

- **PRO CEDOP s. r. o.**, IČO 27174069, se sídlem Milady Horákové 893, 272 01 Kladno,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp. zn. ÚOHS-S0465/2020/VZ, č. j. ÚOHS-03558/2021/500/Alv ze dne 29. 1. 2021 vydanému ve správním řízení vedeném ve věci přezkoumání úkonů zadavatele –

- **Správa železnic, státní organizace**, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha,

učiněných při zadávání veřejné zakázky »**RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice - Hranice na Moravě**»; **Zpracování dokumentace pro územní řízení Spisové číslo: S19995/2020-SŽ-SSZ-OVZ**«, zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 31. 8. 2020 a ve Věstníku veřejných zakázek uveřejněno dne 3. 9. 2020 pod ev. č. Z2020-030600, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 4. 9. 2020 pod ev. č. 2020/S 172-416762,

jsem podle § 152 odst. 6 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve spojení s § 90 odst. 5 téhož zákona, na základě návrhu rozkladové komise jmenované podle § 152 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů rozhodl takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp. zn. ÚOHS-S0465/2020/VZ, č. j. ÚOHS-03558/2021/500/Alv ze dne 29. 1. 2021

potvrzují

a podaný rozklad

zamítám.

ODŮVODNĚNÍ

I. Zadávací řízení a návrh k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

1. Dne 3. 9. 2020 uveřejnil zadavatel – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha (dále jen „**zadavatel**“) – 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**“)¹ ve Věstníku veřejných zakázek pod ev. č. Z2020-030600, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 4. 9. 2020 pod ev. č. 2020/S 172-416762, oznámení o zahájení otevřeného řízení za účelem zadání veřejné zakázky »„RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě“; Zpracování dokumentace pro územní řízení Spisové číslo: S19995/2020-SŽ-SSZ-OVZ« (dále jen „**veřejná zakázka**“). Oznámení o zahájení zadávacího řízení na veřejnou zakázku bylo zadavatelem do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 31. 8. 2020 a tímto dnem bylo podle § 56 odst. 1 zákona zahájeno zadávací řízení na předmětnou veřejnou zakázku.
2. V bodu II.1.3) oznámení o zahájení zadávacího řízení je uvedeno, že se jedná o veřejnou zakázku na služby, přičemž z bodu II.1.4) oznámení o zahájení zadávacího řízení vyplývá, že „[h]lavním předmětem plnění je zhotovení Díla spočívajícího ve zpracování: a) dokumentace stavby „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě“ v podrobnosti dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy, včetně zajištění potřebných podkladů, průzkumů pro zpracování předprojektové dokumentace a vypracování předběžného inženýrskogeologického průzkumu pro předprojektovou dokumentaci ve stupni pro územní rozhodnutí (DÚR); b) zpracování Záměru projektu „Rekonstrukce ŽST Hranice na Moravě“ v podrobnosti Směrnice MD ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, Investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ v platném znění, včetně příloh; c) dokumentace EIA stavby „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě“ a zpracování žádosti o vydání závazného stanoviska EIA.“.
3. Zadavatel stanovil v bodě II.1.5) oznámení o zahájení zadávacího řízení na veřejnou zakázku předpokládanou hodnotu ve výši 195 000 000 Kč bez DPH.
4. V zadávací dokumentaci označené „Díl 1 POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ZPRACOVÁNÍ NABÍDKY Část 2 POKYNY PRO DODAVATELE ...“, konkrétně ve čl. 8, bodě 8.5 označeném

¹ Pokud je v rozhodnutí uveden odkaz na zákon, jedná se vždy o znění účinné ke dni zahájení šetřeného zadávacího řízení, v daném případě ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 zákona.

„Technická kvalifikace – seznam odborného personálu“ zadavatel stanovil požadavek na předložení seznamu odborného personálu dodavatele, a to jmenovitě 14 pracovních pozic, přičemž pro každou z nich stanovil rovněž požadavky na danou pracovní pozici, které se týkaly kombinace příslušné autorizace dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**autorizační zákon**“) a zkušeností se zpracováním plnění odpovídajícího předmětu veřejné zakázky (tj. referencí). Podrobně k tomuto požadavku viz. body 91. a 92. napadeného rozhodnutí.

5. V bodě IV.1.1) oznámení o zahájení zadávacího řízení zadavatel určil, že veřejná zakázka bude zadávána v otevřeném řízení, přičemž v bodě IV.2.2) tohoto oznámení stanovil lhůtu pro podání nabídek do 12. 10. 2020 do 13:00.
6. Dne 12. 10. 2020 ve 12:58:37 obdržel zadavatel od navrhovatele – PRO CEDOP s. r. o., IČO 27174069, se sídlem Milady Horákové 893, 272 01 Kladno (dále jen „**navrhovatel**“) – námitky z téhož dne, jimiž navrhovatel brojil proti zadávacím podmínkám veřejné zakázky (dále jen „**námítky**“). Zadavatel rozhodnutím ze dne 26. 10. 2020, které bylo navrhovateli doručeno téhož dne, námitky navrhovatele odmítl (dále jen „**rozhodnutí o námítkách**“).
7. Jelikož navrhovatel nepovažoval rozhodnutí o námítkách za učiněné v souladu se zákonem, podal dne 5. 11. 2020 návrh na zahájení správního řízení (dále jen „**návrh**“) u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“). Navrhovatel v návrhu označil požadavky zadavatele týkající se technické kvalifikace za nezákonné, nepřiměřené a skrytě diskriminační, a to z toho důvodu, že uvedení specialisté² musí být držiteli autorizace dle příslušných ustanovení autorizačního zákona, v kombinaci s dalšími atributy, jakými jsou např. vzdělání a zkušenosti doložené jednou či více referenčními zakázkami. Hlavní diskriminační aspekt spatřoval navrhovatel v kombinaci přímé referenční zkušenosti a současně dispozici s určitým veřejnoprávním oprávněním plynoucím z autorizačního zákona, která dle jeho názoru není objektivně přiměřená předmětu veřejné zakázky a bezdůvodně omezuje hospodářskou soutěž, a to primárně pro specialisty z jiných členských států Evropské unie.

II. Napadené rozhodnutí

8. Dne 29. 1. 2021 vydal Úřad rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-S0465/2020/VZ, č.j. ÚOHS-03558/2021/500/Alv (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), kterým dle § 265 písm. a) zákona zamítl návrh navrhovatele na zrušení zadávacího řízení na veřejnou zakázku, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
9. V odůvodnění napadeného rozhodnutí Úřad nejprve shrnul skutkový stav a zaznamenal provedené dotazování relevantních subjektů, stejně jako veškeré přezkoumávané požadavky

² Jedná se o osoby na těchto zadavatelem stanovených pracovních pozicích (součástí číselné označení, které jim zadavatel přiřadil v rámci seznamu odborného personálu): 2) Specialista pro projektování pozemních staveb; 3) Specialista pro projektování dopravních staveb; 4) Specialista pro projektování mostních a inženýrských konstrukcí (mosty); 5) Specialista pro projektování technologických zařízení staveb (zabezpečovací zařízení); 6) Specialista pro projektování technologických zařízení staveb (napájení); 8) Specialista pro geotechniku a 14) Specialista na trakční vedení.

zadavatele na kvalifikaci. Následně Úřad obecně rozebral povahu požadavků na kvalifikaci a posouzení jejich zákonnosti v rámci konkrétní veřejné zakázky rozdělil do 4 částí.

10. V první části (body 107. – 111. napadeného rozhodnutí) se Úřad vyjádřil k požadavku na délku praxe u pozice č. 2) Specialista pro projektování pozemních staveb. Dle Úřadu je požadavek na 5 let praxe v příslušném oboru jednoznačný a bezprostředně souvisí s předmětem veřejné zakázky, zadavatel s ním přitom nespojil žádné přidání omezující atributy.
11. Ve druhé části (body 112. – 118. napadeného rozhodnutí) se Úřad věnoval požadavku na autorizaci odborného personálu v rozsahu dle autorizačního zákona. Podle závěrů Úřadu z příslušných ustanovení zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**stavební zákon**“), konkrétně z jeho § 158 odst. 1 vyplývá, že vybrané činnosti, které spadají do prací prováděných v rámci plnění veřejné zakázky, mohou vykonávat pouze fyzické osoby, které získaly oprávnění k jejich výkonu podle zvláštního předpisu – autorizačního zákona. Úřad zároveň připouští, že se na předmětu plnění budou bezesporu podílet rovněž osoby, které příslušnou autorizací nedisponují, četnost požadavku zadavatele však odpovídá rozsahu a specifčnosti veřejné zakázky, nejedná se tedy o požadavky nepřiměřené.
12. Ve třetí části (body 119. – 127. napadeného rozhodnutí) přezkoumal Úřad požadavek na prokázání referenčních zkušeností. Zadavatel v zadávací dokumentaci požadoval část referenčních zkušeností na dráze celostátní (konvenční), část poté v souvislosti s vysokorychlostní tratí (VRT). Úřad k tomu seznal, že tyto požadavky jednak bezprostředně souvisí s předmětem veřejné zakázky, tak i na první pohled korespondují s názvem každé odborné pozice a její pracovní náplní. Úřad zároveň dospěl na základě dotazování relevantních subjektů k závěru, že zkušenost s VRT není možno bez dalšího zaměřovat se zkušeností s celostátní dráhou, pro což je oprávněný požadavek na zkušenost s obojím. (Projekt, který je předmětem veřejné zakázky, obsahuje napojení VRT na konvenční dráhu i část samotné dráhy konvenční.) Úřad zároveň označil zákonným požadavkem zadavatele za současného určení minimální hodnoty referenčních zakázek a realizace až za dobu předcházejících 10 let, a to opět s ohledem na konkrétní parametry a složitost veřejné zakázky.
13. V poslední čtvrté části (body 128. – 143. napadeného rozhodnutí) pak Úřad vyhodnotil zákonnost vzájemné kombinace již přezkoumaných požadavků zadavatele. Úřad v této věci shledal, že zadavatel má jednoznačně právo požadovat autorizaci i osvědčení i referenční zkušenosti, neboť sama autorizace znamená příslušné vzdělání a praxi v oboru, není však sama o sobě zárukou recentní zkušenosti se zakázkou obdobnou předmětu plnění. Zadavatel má v rámci zajištění kvalitního plnění právo požadovat zkušeného dodavatele, přičemž jeho požadavky v rámci konkrétní veřejné zakázky není možné označit za nepřiměřené. Pokud zároveň u některých odborných pozic uvedl možnost prokázat je dvěma nebo více osobami, *de facto* své kvalifikační požadavky zmírnil a nejedná se o diskriminaci, jak tvrdí navrhovatel. Závěrem Úřad rovněž vyhodnotil navrhovatelem předložená vyjádření, a také uvedl, proč neprováděl další navrhovatelem navrhané dokazování.

III. Rozklad navrhovatele

14. Dne 15. 2. 2021 obdržel Úřad proti napadenému rozhodnutí rozklad navrhovatele z téhož dne. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo navrhovateli doručeno dne 29. 1. 2021. Rozklad byl podán v zákonné lhůtě.

Námítky rozkladu

15. Navrhovatel v podaném rozkladu namítá jak nezákonnost napadeného rozhodnutí z důvodů materiálních – Úřad měl přehlédnout skrytě diskriminační charakter zadávacích podmínek a jejich potenciál omezit hospodářskou soutěž, tak nepřezkoumatelnost z důvodů procesních – Úřad se z jeho pohledu nevypořádal se všemi důkazy a podklady rozhodnutí.
16. Po stránce materiální navrhovatel především tvrdí, že problematická a diskriminující je kombinace požadavku na dvě vlastnosti odborných specialistů, zejména při možnosti prokazovat kvalifikaci konkrétního specialisty dvěma osobami, z nichž jedna musí disponovat autorizací dle autorizačního zákona a referencí na celostátní dráhu, druhá osoba pak pouze referencí na VRT. Zadavatel dle navrhovatele nemůže požadovat kvalifikaci na úkor zásad uvedených v § 6 zákona, přičemž zároveň marginalizuje odpovědi některých dotazovaných subjektů (především České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a Ministerstva dopravy), neboť závěry v nich uvedené jsou dle jeho názoru nepodložené a tudíž nepřezkoumatelné.
17. Z procesní stránky navrhovatel Úřadu vyčítá, že nezaujal kvalifikované stanovisko ke všem podkladům, ignoroval argumentaci navrhovatele a navzdory vzájemné rozpornosti podkladů nerefletoval návrhy navrhovatele na provedení znaleckého posudku nebo odborného posouzení.

Závěr rozkladu

18. Navrhovatel navrhuje, aby předseda Úřadu zrušil napadené rozhodnutí v celém rozsahu a věc vrátil Úřadu k novému projednání.

IV. Řízení o rozkladu

19. Úřad po doručení rozkladu neshledal podmínky pro postup podle § 87 správního řádu a podle § 88 odst. 1 správního řádu předal spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladu. Předseda Úřadu k tomu uvádí, že Úřad v bodě 39. rozkladu identifikoval podnět navrhovatele k zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele ve věci veřejné zakázky „Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT“ a tento podnět převzal k vyřízení.
20. Dne 26. 2. 2021 doručil navrhovatel předsedovi Úřadu vyjádření, jehož obsahem je doplnění důkazů rozkladu (dále jen „**doplnění rozkladu**“). Navrhovatel v něm sdělil, že dne 22. 1. 2021 adresoval České komoře autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (dále jen „**ČKAIT**“) žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen „**informační zákon**“), v níž se ČKAIT tázal na podrobnosti procesu získání autorizace inženýra či technika činného ve výstavbě. V odpovědi ze dne 17. 2. 2021 mu byly poskytnuty informace, které dle jeho názoru mohou mít vliv na proces řízení o rozkladu. K bližšímu

posouzení předsedou Úřadu přiložil navrhovatel jmenovanou žádost o informace a odpověď na ni k doplnění rozkladu.

21. Dne 26. 2. 2021 doručil zadavatel své vyjádření k rozkladu z téhož dne (dále jen „**vyjádření k rozkladu**“), ve kterém sdělil, že považuje rozklad za zcela neopodstatněný. Zadavatel se v tomto vyjádření především vymezil proti tvrzení navrhovatele, že zadavatel opíral své požadavky na kvalifikaci pouze o samotný strategický význam realizace VRT, neboť podmínky podle svého soudu stanovil v souladu se zákonem zcela přiměřeně ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky. Zadavatel ve vyjádření k rozkladu rovněž velice podrobně rozebral odpovědi relevantních subjektů na otázky jim zasláné Úřadem, a rovněž připojil vlastní komentář tvrdící, že žádná z informací získaná dotazováním není v rozporu se závěry uvedenými Úřadem v napadeném rozhodnutí, ba naopak veškeré podklady tyto závěry Úřadu přímo či nepřímo potvrzují.
22. Dne 15. 4. 2021 vydal předseda Úřadu usnesení č. j. ÚOHS-12735/2021/162/PJe (dále jen „**usnesení vyjádření k doplnění rozkladu**“), kterým stanovil zadavateli lhůtu 5 kalendářních dnů k vyjádření se k doplnění rozkladu.
23. Dne 15. 4. 2021 v návaznosti na usnesení vyjádření k doplnění rozkladu požádal zadavatel přípisem z téhož dne předsedu Úřadu o prodloužení lhůty k podání svého vyjádření, a to tak, aby lhůta s ohledem na složitost a rozsah případu činila minimálně 14 kalendářních dnů.
24. Dne 20. 4. 2021 usnesením č. j. ÚOHS-13076/2021/162/PJe předseda Úřadu částečně vyhověl žádosti zadavatele na prodloužení lhůty k vyjádření se k doplnění rozkladu a prodloužil zadavateli tuto lhůtu o dva kalendářní dny, tedy do 22. 4. 2021.
25. Dne 22. 4. 2021 doručil zadavatel předsedovi Úřadu vyjádření k doplnění rozkladu z téhož dne. Zadavatel v tomto vyjádření především sdělil, že dle jeho názoru navrhovatelem předkládané důkazní prostředky obsažené v doplnění rozkladu nemohou zpochybnit či znevěrohodnit doposud nashromážděné podklady rozhodnutí a navrhovatelem v doplnění rozkladu vznesená právní otázka týkající se autorizace inženýrů a techniků dle autorizačního zákona není pro posouzení případu stěžejní.

Stanovisko předsedy Úřadu

26. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech přezkoumal předseda Úřadu soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.
27. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, jak je v něm uvedeno, rozhodl správně a v souladu se zákonem. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí o rozkladu jsou v podrobnostech rozvedeny důvody, pro které bylo přistoupeno k zamítnutí rozkladu a potvrzení napadeného rozhodnutí.

V. K námitkám rozkladu

28. Navrhovatel v rozkladu dělí své námitky do dvou kategorií, a to na námitky, které napadají zákonnost napadeného rozhodnutí z hlediska materiálního, a na námitky rozporující

napadené rozhodnutí z hlediska procesního. Jelikož mezi procesními nedostatky navrhovatel Úřadu vytýká především nedostatky při zjišťování skutkového stavu a nedostatečné vypořádání jeho argumentace vznesené v řízení v první instanci, je na místě, aby se předseda Úřadu v první řadě vyjádřil k zákonnosti napadeného rozhodnutí v otázce procesní.

K námitkám rozkladu – tvrzené procesní vady

29. Navrhovatel v první řadě tvrdí, že se Úřad v napadeném rozhodnutí nedostatečně vypořádal s jím uváděnými důkazy, konkrétně se jedná o odpovědi relevantních subjektů – Českého vysokého učení technického (dále jen „ČVUT“) a Drážního úřadu (dále také jen „DÚ“) – na dotaz Úřadu ze dne 4. 12. 2020, dále o metodické usměrnění Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) č. j. 74509/2020 – 82 vydané dne 18. 12. 2020 na žádost navrhovatele ze dne 16. 12. 2020 a doručené Úřadu dne 4. 1. 2021 a rovněž o vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí ze dne 27. 1. 2021, v němž navrhovatel dle svých slov sdělil své kvalifikované stanovisko.
30. Navrhovatel má dle jím podaného rozkladu za to, že nedostatečně zohledněné a vypořádané výše uvedené důkazy obsahovaly skutečnosti příznivé pro jeho argumentaci o nezákonnosti napadené zadávací podmínky. Napadené rozhodnutí je proto dle navrhovatele v první řadě nepřezkoumatelné, a to rovněž proto, že ačkoliv se v podkladech nacházely vzájemně rozporné dokumenty, Úřad si ani na návrh navrhovatele nevyžádal odborné posouzení nebo znalecký posudek. Navrhovatel rovněž poukázal na to, že Úřad vydal napadené rozhodnutí pouhé dva dny poté, co navrhovatel doručil 15 stran argumentace jako své vyjádření k podkladům rozhodnutí.
31. V otázce procesní je tedy jako první na místě uvést, že Úřad žádný z navrhovatelem uváděných důkazů (vyjádření) neopomenul. V bodech 43. – 46. (odpověď ČVUT a DÚ) a bodech 65. – 72. (vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí včetně metodického usměrnění MMR) nejprve vedle ostatních důkazů zaznamenal jejich existenci a shrnul jejich obsah, aby následně v rámci celého následujícího odůvodnění z informací poskytnutých ve všech doručených odpovědích k otázce rozdílu mezi dokumentací územního rozhodnutí u konvenční železnice a vysokorychlostní trati vycházel.
32. Argumentaci navrhovatele užitou v jeho vyjádření k podkladům rozhodnutí ze dne 27. 1. 2021 pak Úřad vypořádal v samotném závěru napadeného rozhodnutí, konkrétně v bodech 140. – 142. Ačkoliv bylo toto vyjádření navrhovatele v délce 15 stran, navrhovatel v něm ve značné míře nepřinášel žádná nová tvrzení, neboť majoritně parafrázoval svůj názor o nevěrohodnosti a nepravdivosti některých podkladů a neoprávněnosti stanovených kvalifikačních podmínek. Úřad přitom uvedl, že názor MMR, uvedený v jím poskytnutých dokumentech, nijak nerozporuje vlastní závěry Úřadu v napadeném rozhodnutí, učiněné na základě všech ve spise přítomných důkazů. Zároveň Úřad k tvrzené nevěrohodnosti stanoviska Ministerstva dopravy sdělil, že je zde přítomen předpoklad poctivosti a dobré víry jednajícího subjektu, o jejichž absenci není v konkrétním případě žádných indicií, neboť z odpovědí ostatních dotázaných subjektů nevyplývalo, že by Ministerstvo dopravy podalo nepravdivé informace. Skutečnost, že je Ministerstvo dopravy subjektem „kontrolujícím“ zadavatele, nevede dle Úřadu sama o sobě k nemožnosti obrátit se na něj s žádostí o vysvětlení, ani ke znevěrohodnění jeho odpovědi.

33. Z kontextu celého napadeného rozhodnutí je patrné, že Úřad z odpovědí některých dotazovaných subjektů (zejména Ministerstva dopravy) vycházel přednostně, a to především vzhledem k rozsahu a podrobnějšímu vysvětlení tohoto subjektu, přičemž další důkazy, jakým je například vyjádření ČVUT a DÚ ponechal na první pohled stranou. Podstatným však v dané věci je, že Úřad bezesporu zaznamenal existenci každého důkazu, z nějž vycházel, přičemž obsahově nejsou jednotlivá vyjádření dle názoru Úřadu rozporná, o čemž bude pojednáno dále v otázce přezkumu materiální stránky věci. Z pohledu předsedy Úřadu by bylo v každém případě vhodnější v napadeném rozhodnutí alespoň v krátkosti a rámcově zmínit, že ostatní Úřadem obstarané důkazy (tzn. jiné než ty, na které bylo výslovně poukázáno) vzal Úřad v potaz a neboť nejsou s jeho závěry v rozporu a neposkytují bližší vysvětlení problematiky dané věci, dále se jim v odůvodnění nevěnoval. Ze stejného důvodu ale zároveň absence jejich bližšího rozboru nezpůsobuje nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, neboť závěry Úřadu při jejich reflexi bez dalšího obstojí (opět viz dále přezkum materiální stránky věci).
34. Pokud se jedná o navrhovatelem požadovaná doplnění důkazů o skutečnosti vyplývající z průběhu posouzení nabídek a o na ně navazující šetření, i k nim se Úřad v napadeném rozhodnutí jednoznačně vyjádřil. Jednak se k nim vyjádřil v bodech 136. a 137. napadeného rozhodnutí, kde vzal podané nabídky v potaz a učinil vzhledem k nim dílčí závěr, dále pak v tom smyslu, že navrhovateli již další návrhy (jakož i ty týkající se doplnění podkladů o vyjádření veřejnoprávních institucí jiných států a evropských institucí) na základě § 251 odst. 4 není vzhledem ke koncentraci správního řízení umožněno vznášet (bod 141. napadeného rozhodnutí). Úřad současně posoudil, zda je na místě takové doplnění důkazů činit, ovšem jelikož shledal, že by nemělo na posouzení věci vliv, tak jej ani ze své iniciativy neobstarával.
35. K požadavku navrhovatele na nařízení odborného posouzení nebo znaleckého posudku a současného odkazu na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 Afs 53/2012 ze dne 25. 4. 2013 v bodě 22. rozkladu předseda Úřadu uvádí, že navrhovatelem citované závěry tohoto rozsudku nelze na zdejší případ vztáhnout, neboť v tehdejší věci se jednalo o situaci, ve které byly jedinými důkazy podklady zadávacího řízení a vyjádření stran sporu, ve kterých se zároveň vyskytovaly protichůdné názory v otázkách odborných, které dle Krajského soudu v Brně i Nejvyššího správního soudu nemohl Úřad vzhledem k absenci své odbornosti v daném přezkoumávaném odvětví posuzovat sám, resp. v důsledku této skutečnosti neměl pro rozhodnutí ve věci dostatečně zjištěný skutkový stav. Ve zdejším případě si ovšem k odborným otázkám Úřad vyžádal vyjádření relevantních subjektů, jejichž odpovědi navíc posoudil (dle předsedy Úřadu správně) jako vzájemně souladné, nikoliv protichůdné. Předseda Úřadu proto shledal, že skutkový stav byl v této věci zjištěn dostatečně tak, aby bylo možno rozhodnout na základě zásady materiální pravdy.
36. Po přezkoumání navrhovatelem uvedených rozkladových námitek týkajících se zákonnosti napadeného rozhodnutí po procesní stránce předseda Úřadu shledal, že tyto námitky neobstojí a napadené rozhodnutí bylo vydáno v řízení vedeném zákonným způsobem, neboť Úřad vzal v potaz a náležitě se vypořádal se všemi relevantními důkazy a tvrzeními obou stran sporu. Rovněž vyjádření navrhovatele k podkladům, doručené Úřadu pouze 2 dny před vydáním napadeného rozhodnutí, bylo vzhledem ke svému, do značné míry

parafrázovanému, obsahu Úřadem náležitě reflektováno, a proto napadené rozhodnutí ob stojí pro stránce procesní i s ohledem na tento dokument.

K námitkám rozkladu – tvrzené materiální vady

37. Navrhovatel Úřadu v rozkladu vytýká, že na podkladě odpovědí Ministerstva dopravy a ČKAIT nekriticky přebral téměř kompletní argumentační linii zadavatele, a přitom nevzal v potaz nejasnosti vyplývající ve věci na základě dalších odpovědí relevantních subjektů. Úřad dle navrhovatele staví svou argumentaci pouze na zásadním významu zakázky, který však sám o sobě nemůže znamenat přiměřenost, transparentnost a absenci diskriminace zadávacích podmínek. Předmětné zadávací podmínky proto podle něj nejsou stanoveny v souladu s těmito zásadami uvedenými v § 6 zákona.
38. Navrhovatel považuje v rozkladu za diskriminační především kombinaci požadavku na dvě vlastnosti specialistů – přímou referenční zkušenost a dispozici veřejnoprávním oprávněním plynoucím z autorizačního zákona, a to především v rámci Podmínky rozdělení č. 1 a Podmínky rozdělení č. 2 (viz body 8. a 92. napadeného rozhodnutí), které umožňují prokázání technické kvalifikace některých členů odborného týmu současně 2 osobami (nebo i více osobami v případě podmínky č. 2). Podle navrhovatele jsou tyto podmínky nadbytečné a diskriminační, přičemž zadavatel žádným způsobem nevysvětlil, proč je nezbytné, aby osoba disponující autorizací dle § 5 odst. 3 autorizačního zákona měla rovněž zkušenost s vypracováním dokumentace územního rozhodnutí stavby konvenční železnice.
39. V závěru rozkladu navrhovatel s odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu napadá samotnou relevanci odpovědi ČKAIT a kredibilitu této profesní organizace vzhledem k některým jím zmiňovaným krokům tohoto subjektu v rámci jiných nesouvisejících případů. V doplnění rozkladu potom navrhovatel rozšířil svou argumentaci o odpověď ČKAIT na jeho žádost dle informačního zákona, která dle jeho vyjádření obsahuje nové skutečnosti, odlišné od těch, které byly poskytnuty v odpovědi ČKAIT na dotaz Úřadu v rámci správního řízení.
40. Meritem sporu po materiální stránce je tedy požadavek zadavatele na technickou kvalifikaci některých specialistů, jakožto členů odborného personálu dodavatele, konkrétně požadavek na současné prokázání referenční zakázky (zkušenosti specialisty jak s vysokorychlostní tratí, tak tratí konvenční) a dispozici veřejnoprávním oprávněním dle autorizačního zákona. Navrhovatel shledává tuto podmínku problematickou především z toho důvodu, že nemá za prokázány rozdíl mezi vypracováním dokumentace územního rozhodnutí pro konvenční železnici a pro vysokorychlostní dráhu, resp. dle jeho názoru platí, že zkušenost s touto dokumentací pro vysokorychlostní dráhu je zcela postačující k prokázání kvalifikace u konvenční železnice.
41. Předseda Úřadu na prvním místě pouze obecně připomíná to, co Úřad podrobně rozebral v bodech 96. – 101 napadeného rozhodnutí. Zadavatel je na základě předmětu, rozsahu a složitosti veřejné zakázky oprávněn stanovit taková kritéria technické kvalifikace, která ze své podstaty hospodářskou soutěž o veřejnou zakázku do jisté míry omezí, ovšem pokud se tak děje přiměřeně a vzhledem k parametrům zakázky zcela odpovídajícím způsobem, jedná se o způsob zákonem dovolený a podporovaný, neboť zadavatel tím získává větší jistotu kvalitního a bezproblémového plnění od zkušeného a schopného dodavatele. Pokud tedy nejsou za pomoci parametrů kvalifikace dodavatelé bezdůvodně diskriminováni a vyloučeni, jedná se o postup souladný se zákonem.

42. Tvrzení navrhovatele, že podání 3 nabídek v zadávacím řízení je projevem nezákonného a diskriminačního nastavení zadávacích podmínek je potřeba odmítnout. Počet podaných nabídek bez dalšího nemůže nikdy sám o sobě potřebným způsobem o souladu zadávacích podmínek se zákonem vypovídat, namísto je vždy potřeba uvážit konkrétní aspekty a okolnosti zadávacího řízení. V daném případě se přitom v oblasti železničních staveb jedná o zakázku atypickou rozsahem i složitostí, neboť tato zakázka je specifická mimo jiné i tím, že má za předmět dokumentaci územního rozhodnutí vysokorychlostní tratě, která doposud nebyla v České republice vystavěna, a také napojení na konvenční trať stávající. Vzhledem k této specifičnosti, předpokládanému počtu osob a odborných specialistů, kteří se na plnění veřejné zakázky budou podílet, má předseda Úřadu naopak za to, že celkový počet 3 nabídek je dostatečný a nelze z něj vyvozovat omezení hospodářské soutěže.
43. Zároveň, jak bude uvedeno dále, Úřad v napadeném rozhodnutí neshledal oprávněnost požadavků zadavatele na technickou kvalifikaci jen na základě povahy zakázky a jejího (tvrzeného či reálného) strategického významu. Navrhovatelem nahlížená nesprávná praxe Úřadu, započatá dle jeho vyjádření v rozkladu rovněž údajně nesprávným rozhodnutím ve věci veřejné zakázky „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav*“, proto bez ohledu na tehdejší rozhodnutí a skutečnou povahu rozhodovací praxe není následována. Úřad i jeho předseda ve zdejší věci poukazují na konkrétní aspekty veřejné zakázky (předmětem je odborná a velice rozsáhlá činnost – vypracování dokumentace územního rozhodnutí vysokorychlostní železnice napojené na konvenční železnici a současná rekonstrukce vlakového nádraží, tj. práce pro desítky osob po dobu více než jednoho roku v celkové předpokládané hodnotě bezmála dvou stovek milionů Kč, který bude podkladem navazující zřejmě mnohamiliardové veřejné zakázky), pro které bylo v tomto případě obhajitelné uvedená kritéria technické kvalifikace při výběru dodavatele stanovit a pro jeho dostatečnou zkušenost a odbornost vyžadovat.
44. V případě této konkrétní veřejné zakázky je potřeba seznat, že současné stanovení požadavku na autorizaci inženýra či technika dle autorizačního zákona a požadavek na referenční zakázku takové osoby je v tomto případě zcela v souladu se zákonem a jeho zásadami. První jmenovaná podmínka požaduje veřejnoprávní oprávnění k výkonu určité činnosti, které je právními předpisy pro danou činnost vyžadováno, přičemž počet osob, které zadavatel jako držitele tohoto oprávnění v zadávacích podmínkách požaduje, v tomto případě odpovídá rozsahu a složitosti veřejné zakázky (jak bylo uvedeno výše). Ve zdejší věci se však nejedná o zdůvodnění pouze „složitostí a specifickou povahou“ veřejné zakázky, jak se snaží tvrdit navrhovatel, nýbrž o konkrétnímu předmětu plnění (a jeho jednotlivým částem) zcela odpovídající požadavky na kvalifikaci osob. Jak uvádí zadavatel i Úřad v napadeném rozhodnutí, přičemž navrhovatel toto tvrzení nijak nerozporuje, na plnění veřejné zakázky se budou bezesporu podílet desítky osob po dobu více než jednoho roku (doba plnění je stanovena na 14 měsíců) a vzhledem k předpokládané hodnotě veřejné zakázky (viz bod 104. napadeného rozhodnutí) shledává předseda Úřadu přiměřeným požadavek, aby celkem 10 pozic ze zadavatelem stanoveného odborného týmu bylo obsazeno osobami majícími autorizační oprávnění.
45. S těmito závěry jsou plně v souladu rovněž stanoviska MMR č. j. 17754/2017 – 82 z roku 2017 a č. j. 74509/2020 – 82 z roku 2020 předložená navrhovatelem, o kterých navrhovatel naopak tvrdí, že Úřadem zjištěné skutečnosti popírají. MMR v těchto stanoviscích uvádí

(v odpovědi na značně cílené dotazy navrhovatele), zda lze projektový tým neautorizovaných pracovníků zastřešit jediným projektantem autorizovaným, který na práci ostatních *de facto* pouze dohlíží a jejich výstupu svým jménem podepisuje, že dle zákona musí osoba odpovídající dle autorizačního zákona za správnost, celistvost a úplnost územní studie být osobou dle tohoto zákona autorizovanou a že organizace a rozdělení kompetencí v samotném týmu zhotovitele je jeho interní záležitostí. Zároveň dle těchto vyjádření může autorizovaná osoba na dokumentaci spolupracovat s osobami neautorizovanými a počet takovýchto osob pracujících pod jejím vedením není nijak omezen, přičemž ani velikost pracovní agendy jedné autorizované osoby v rámci jednoho projektu není zákonem nijak limitována.

46. Úřad v napadeném rozhodnutí tato tvrzení nikde nepopíral. Minimální standard, tedy vypracování dokumentace územního rozhodnutí osobou autorizovanou dle autorizačního zákona, je pro plnění veřejné zakázky nutnou podmínkou dle stavebního zákona, kterou jsou z tohoto důvodu při plnění veřejné zakázky povinni reflektovat zadavatel i dodavatel. Není však nepřiměřené ani jinak v rozporu se zákonem a jeho zásadami, pokud zadavatel u významné a (věcně i finančně) rozsáhlé zakázky, která je ve skutečnosti pouze základem pro realizaci ještě mnohonásobně větší navazující zakázky, nastaví parametry kvalifikace o poznání přísněji, než jak by bylo možné činit pro dodržení uvedeného minimálního standardu. Jak bylo uvedeno výše, na zakázce se bude bezesporu podílet minimálně několik desítek pracovníků, přičemž zadavatel zcela přiměřeně a logicky uvážil, že v takovém případě pro konkrétní plnění, resp. pro jistotu jeho kvality a včasnosti, nepostačí dohled jediné (či několika málo) autorizovaných osob, nýbrž že je na místě požadovat po dodavateli odborný tým specialistů s přesně stanovenými rolemi.
47. K námitkám navrhovatele stran nezákonnosti a nepřiměřenosti konkrétních požadavků na autorizaci je na místě uvést následující. Odpověď ČKAIT ze dne 9. 12. 2020 (viz body 39. – 42. napadeného rozhodnutí), informace dostupné na webových stránkách této profesní organizace³ i odpověď na žádost navrhovatele o informace dle informačního zákona (přiložené k doplnění rozkladu) nejsou dle předsedy Úřadu v žádném smyslu rozporné a vypovídají o následujících skutečnostech. K získání předmětné veřejnoprávní autorizace je potřeba dosažení odpovídajícího vzdělání, absolvování praxe a složení závěrečných zkoušek. Vzhledem k oborům a specializacím stanoveným v § 5 odst. 3 autorizačního zákona je na místě shledat, že pouze v oboru dopravní stavby, specializace „ID00“ pro autorizované inženýry a specializace „doprava kolejová TD01 a SD01“ pro autorizované techniky a stavitele téhož oboru je předpokladem k udělení veřejnoprávního oprávnění zkušenost související s železničními stavbami. Tuto praxi je přitom nutno vykonat v délce 3 let u autorizovaného inženýra a v délce 5 let u autorizovaného technika. Výše plnění, za kterou byly dopravní stavby v rámci provádění takové praxe realizovány, přitom nijak stanoveny nejsou.
48. Pokud tedy zadavatel v rámci veřejné zakázky připustil prokázání technické kvalifikace osobou jak autorizovaného inženýra, tak autorizovaného technika libovolné specializace (což lze bezesporu označit za snahu o umožnění prokázání kvalifikace větším počtem zaměstnaných či nasmlouvaných osob), neměl ještě existencí takové autorizace prokázání zkušenost tohoto odborníka se zakázkou týkající se železničních staveb. Jak bylo naznačeno

³ <https://www.ckait.cz/rozsah-oboru-a-specializaci>

výše, v oborech „Pozemní stavby“, „Mosty a inženýrské konstrukce“, „Technologická zařízení staveb“ a „Geotechnika“ není tato zkušenost prokázána bez dalšího vůbec, v oboru „Dopravních staveb“ pak existují specializace, u kterých je předmětná zkušenost podmínkou, ovšem zadavatel v rámci otevření soutěže připustil specializace všechny.

49. Právě proto je legitimní rovněž druhá podmínka referenčních zakázek, týkajících se právě staveb železničních,⁴ která tedy není vyjádřením duplicity či nepřiměřenosti. Autorizační osvědčení samo o sobě prokazuje „pouze“ skutečnost, že konkrétní specialista získal požadované vzdělání, absolvoval potřebnou délku praxe a složil odpovídající zkoušku. Praktická zkušenost s plněním odpovídajícím předmětu veřejné zakázky je zákonem předpokládanou formou ověření zkušenosti dodavatele (v tomto případě jeho týmu), přičemž toto ověření implicitně nevyplývá již z dispozice autorizací dle autorizačního zákona. Praxe potřebná pro získání autorizace se totiž mohla týkat zásadně rozdílné činnosti od předmětu plnění přezkoumávané veřejné zakázky.
50. Úřad v napadeném rozhodnutí přezkoumal rovněž časové a investiční požadavky na referenční zakázku, konkrétně realizaci v období předcházejících 10 let a požadovanou výši jejich investičních nákladů, jelikož však navrhovatel závěry Úřadu stran tohoto posouzení nerozporoval a nelze v nich na první pohled shledat ničeho, co by budilo pochybnosti o jejich správnosti, je na místě pouze uvést, že s nimi předseda Úřadu souhlasí.
51. Navrhovatel naopak rozporoval požadavek na současnou zkušenost s dokumentací územního řízení konvenční dráhy a zkušenost s dokumentací územního řízení vysokorychlostní tratě. Dle jeho názoru totiž z doručených odpovědí relevantních subjektů rozdíl mezi vypracováním těchto dvou dokumentací fakticky neexistuje.
52. Přestože jsou veškeré navrhovatelem rozporované dokumenty součástí spisu a podkladem tohoto správního rozhodnutí, předseda Úřadu dále cituje podstatné pasáže z těchto vyjádření, aby dostal za dost rozsáhlé (leč ve skrze se opakující) argumentaci navrhovatele.
53. Odpověď Ministerstva dopravy ze dne 10. 12. 2020:

„Z tohoto pohledu lze zpracování dokumentace pro vydání ÚR jak pro stavbu VRT, tak pro stavbu konvenční dráhy považovat za srovnatelné z hlediska požadované struktury, odlišný je však samotný rozsah zpracovávané dokumentace z hlediska nutnosti uspokojení požadavků všech dotčených orgánů a správců sítí, kdy lze konstatovat, na základě zahraničních zkušeností, že tyto požadavky jsou obvykle pro VRT výrazně jiné než pro konvenční železnici.

Rozdíl zpracování dokumentace stavby pro podrobnosti dokumentace ÚR (...) pro VRT a pro konvenční dráhu, nespočívá ve složitosti zpracování dokumentace, ale obecně v přístupu a v aplikaci technického řešení. Jedná se o zcela jiné kategorie projektů/staveb (např. jiná technická řešení), které nejsou zaměnitelné a nelze k nim přistupovat shodně, a tedy aplikovat zkušenosti z jedné kategorie na druhou bez další odborné způsobilosti (tj. zejména bez zkušeností z konvenční trati na VRT a opačně). Každá kategorie projektu/stavby vyžaduje právě pro ni specifické zkušenosti (tj. technické, procesní, právní, lokální atd.)

⁴ V případě osoby specialisty č. 2 – specialista pro projektování pozemních staveb se nejedná o požadavek na referenční zakázku, nýbrž o relevantní praxi v oboru pozemních staveb pro dopravu. Závěry předsedy Úřadu týkající se oprávněnosti požadavku na referenční zakázku lze analogicky použít i pro požadavek na praxi u této osoby.

(...)

Rozdíl tkví v principech a přístupu ke zpracování projektu samotné trasy (požadavky na prostorovou geometrii, přípustnost přejezdů a přechodů atd.), návrhu mostů nebo tunelů, návrhu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (VRT připouští pouze návrh nového jednotného evropského zabezpečovače ETCS) nebo systému napájení vlakových souprav a trakčního vedení (v ČR nebyly tyto typy VRT dosud použity). I další požadavky například na provozní spolehlivost, dostupnost, udržitelnost a zejména bezpečnost celého systému jsou jiné a plynou z odlišných rychlostí jízdy vlaků a provozovaných typů vlaků.

(...)

Dle našeho mínění nelze tedy vycházet z uváděné premisy, jelikož osoba, která dokáže zpracovat řádným způsobem shora uvedenou dokumentaci pro VRT, není touto výhradní zkušeností s VRT jednoznačně odborně kvalifikována i pro zpracování dokumentace pro konvenční dráhu. Tento závěr vychází z výše uvedených tvrzení, ze kterých jednoznačně vyplývá, že konvenční dráha a VRT vycházejí z rozdílných technických a technologických řešení. Pro zajištění realizovatelnosti projektu je nezbytné, aby se na jeho projektování podílely osoby, které mají zkušenost s oběma systémy, tedy jak s konvenční dráhou, tak i s VRT a zajistily tak vzájemnou kompatibilitu a propojení obou systémů“

54. Odpověď Drážního úřadu ze dne 10. 12. 2020:

„u projektové dokumentace lze předpokládat, že rozsah dokumentace pro VRT bude daleko členitější, neboť v porovnání s konvenční dráhou budou muset být u VRT řešeny, kromě vlastních stavebních objektů a provozních souborů souvisejících přímo s provozem dráhy, i doplňující objekty (mimoúrovňová křížení s pozemními komunikace, větší ochranná opatření vzhledem k hluku, vibracím, větší zábor drážního tělesa, přeložky inženýrských sítí atd).

(...)

[d]le názoru Drážního Úřadu se dá předpokládat, že vzhledem ke specifičnosti drážní problematiky se projekční společnosti pro VRT budou např. vyčleňovat z projekčních společností se zkušeností s projektováním konvenčních drah. Z toho lze dovodit, že i projekční společnost projektující VRT bude způsobilá pro projektování konvenčních drah.“

55. Odpověď ČVUT ze dne 10. 12. 2020:

„ad 1) Při zpracování dokumentace stavby v podrobnosti dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů neexistují v obecné rovině stěžejní rozdíly ve složitosti zpracování. Výše uvedená vyhláška rovněž žádné rozdíly v rozsahu a obsahu dokumentace neuvádí. Různá náročnost vlastního zpracování může vyplynout až z konkrétních požadavků na parametry trasy, konfiguraci terénu, rozmístění sídelních celků, vodních toků a ploch, to však ovlivňuje vedení jakékoliv liniové stavby územím.

ad 2) Premisu, že osoba, která dokáže zpracovat řádným způsobem shora uvedenou dokumentaci pro VRT, dokáže bez rozdílu zpracovat i dokumentaci pro konvenční železnici, nelze bez dalšího potvrdit, ani vyvrátit. Zásadní jsou znalosti související legislativy a technických norem s důrazem na znalosti místního legislativního a normativního prostředí. Předpoklad, že tvorba dokumentace pro VRT musí být vždy náročnější, než dokumentace pro

konvenční železniční trať, není platná za všech okolností a může tomu být i naopak. Významnou roli hraje též charakter návrhu konvenční trati, tj. zda jde o novostavbu, či modernizaci trati stávající a z toho plynoucí rozdíly ve složitosti vlastního návrhu.“

56. Odpověď ČKAIT ze dne 9. 12. 2020:

„Ke zbývajícím oběma dotazům č. 4) a 5) ohledně náročnosti zpracování dokumentace pro vysokorychlostní a konvenční železniční tratě a rozdíl mezi oběma druhy tratí při zpracování dokumentace podle přílohy č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb podotýkáme, že rozdíl nebude vyplývat z požadavků uvedených v právním předpisu, jelikož na obě tratě se bude vztahovat stejný rozsah požadavků pro předepsanou dokumentaci. Rozdíly budou vyplývat z aplikace technických odlišností v praxi (...)“

57. Z uvedených odpovědí předně jednoznačně vyplývá skutečnost, že rozdíl mezi dokumentací vysokorychlostní tratě a konvenční dráhy není dán v rovině zákonných požadavků, tedy že po stránce obsahové a strukturální nejsou pro žádnou z těchto kategorií stanoveny odlišné povinnosti. Zároveň však ze všech předložených odpovědí shodně plyne, že různá náročnost a obecně povaha celého procesu bude vycházet z konkrétních specifik dané zakázky, tedy zejména z charakteru plnění (a zvolených technických řešení), lokálního prostředí (právního i faktického) a principů využitých pro konkrétní trať.
58. Z odpovědí relevantních subjektů zároveň vyplývá, že zkušenosti se jmenovanými dvěma typy železničních tratí nelze zaměňovat a vzájemně nahrazovat, a to ani v jednom směru. Ačkoliv se tedy subjekty vyjadřují především v tom smyslu, že logicky modernější a náročnější vysokorychlostní trať vyžaduje vyšší úroveň znalostí, nejedná se pouze o úroveň znalostí, nýbrž především také o různé znalostní kategorie. Ani konvenční dráha proto není pro osobu v minulosti projektující vysokorychlostní trať bez dalšího známou veličinou.
59. Současně úvaha Drážního úřadu o tom, že společnosti soustředící se nyní a v minulosti na projektování konvenčních tratí budou zřejmě vytvářet v rámci svých struktur útvary do budoucna se specializující na tratě vysokorychlostní, ve skutečnosti potvrzuje odpovědi ostatních subjektů (ačkoliv navrhovatel tvrdí opak, viz zejména bod 20. rozkladu). Jelikož se jedná o specifickou oblast železniční dopravy, je zde pochopitelně určitá podobnost projektů konvenční a vysokorychlostní tratě přítomna, současně je však úvaha Drážního úřadu postavena na myšlence, že se budou společnosti specializované na čistě vysokorychlostní tratě „vyčleňovat“ ze společností nyní se specializující na tratě konvenční. To dle názoru předsedy Úřadu znamená, že se společnosti nyní realizující zakázky na běžné celostátní železnice částečně přeorientují, využijí svých dosavadních schopností a jejich „vyčleněná“ část se zaměří na získání potřebného know-how z oblasti vysokorychlostních tratí. I tím jsou tedy *de facto* potvrzeny odpovědi, které hovoří o dvou odlišných kategoriích a potřebě osoby (eventuálně osob) mající zkušenost s oběma typy tratí.
60. Ve světle těchto skutečností nelze označit možnost podmínky rozdělení technické kvalifikace za diskriminační a nepřiměřené. Zadavatel v případě jedné osoby požaduje (viz bod 91. a 92. napadeného rozhodnutí) autorizaci dle autorizačního zákona, referenční zakázku na konvenční železnici a referenční zakázku na vysokorychlostní trať.⁵ V případě využití

⁵ Částečně specifická je situace o specialisty č. 8 – specialista pro geotechniku, u kterého je stanoven požadavek na referenční zakázky v oblasti návrhu tělesa železničního spodku (1 x vysokorychlostní dráha a 1 x dráha konvenční)

podmínky rozdělení je pak nutné prokázat u osoby č. 1 pouze referenční zakázku na zpracování dokumentace vysokorychlostní tratě, u osoby č. 2 příslušnou autorizaci dle autorizačního zákona a referenční zakázku na projektování konvenční dráhy. V součtu jsou tedy podmínky pro naplnění kritéria technické kvalifikace jednou osobou i dvěma osobami shodné a jak bylo uvedeno výše, rovněž přiměřené, odpovídající konkrétnímu předmětu veřejné zakázky a nikoliv diskriminační.

61. Zadavatelem stanovené podmínky rozdělení kvalifikace přitom našly svůj reálný odraz v podaných nabídkách, neboť vzhledem k dosavadní téměř úplné absenci projektu vysokorychlostní tratě v České republice bylo na místě k této části plnění využít zahraniční odborníky, což se u všech tří podaných nabídek reálně stalo, přičemž dodavatelé využili právě možnosti kooperace dvou osob (zahraniční a české) v rámci jediné pozice definované pro konkrétního specialistu.
62. Navrhovatel v rozkladu, především v jeho bodech 30. a 32., předestřel možnost úpravy zadávacích podmínek, konkrétně podmínky kvalifikace prostřednictvím referenčních zakázek. Je to však zadavatel, který má jako jediný právo stanovit své priority a podmínky, za nichž je ochoten uzavřít s dodavatelem smlouvu, a pokud jsou tyto jeho požadavky v souladu se zákonem (přičemž předseda Úřadu v tomto rozhodnutí shledal, že jsou), pak ani Úřad ani žádný z dodavatelů není oprávněn vyžadovat jejich změnu.
63. Jednou ze svých námitek navrhovatel vzhledem k podmínkám rozdělení a celému nastavení technické kvalifikace také tvrdil, že mají diskriminační charakter vzhledem k zahraničním dodavatelům, a to především z hlediska složitosti získání potřebné veřejnoprávní autorizace. Předseda Úřadu se v rámci přezkumu napadeného rozhodnutí věnoval i této otázce a zjistil, že zadávací podmínky ani v této souvislosti diskriminační nejsou.
64. Zadavatel v bodě 8.7 zadávací dokumentace stanovil požadavky na prokazování odborné způsobilosti dle autorizačního zákona pro zahraniční osobu. Dle tohoto bodu je zahraniční odborník povinen předložit doklady o získání potřebné kvalifikace k vybrané činnosti v zahraničí, přičemž musí být v České republice osobou usazenou nebo hostující. To jinými slovy znamená, že jeho zahraniční certifikace musí být uznána dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. 9. 2005 uznávacím orgánem, kterým je v České republice ČKAIT. Tento požadavek je zcela v souladu se zákonem.
65. Podstatná je zároveň informace, že zahraniční dodavatelé nejsou v přezkoumávané veřejné zakázce diskriminováni ani z hlediska časového, neboť ve fázi podání nabídek prokazuje dodavatel svou kvalifikaci pouze prostřednictvím čestného prohlášení a až ve fázi následující, tedy před samotným podpisem smlouvy, je povinen předložit originály autorizace, v tomto případě tedy včetně dokladu ČKAIT o udělení příslušného statutu zahraniční osobě. Z tohoto pohledu mají tedy případní zahraniční dodavatelé (a jejich pracovníci) s dodavateli tuzemskými rovné podmínky (viz bod 8.7 zadávací dokumentace).⁶

i v oblasti návrhu zakládání umělých staveb železničního spodku (opět 1 x vysokorychlostní dráha a 1 x dráha konvenční). Přestože se jedná o rozšířený požadavek vzhledem k předmětu plnění, jsou závěry v případě této pozice specialisty s ostatními pozicemi shodné.

⁶ Blíže k povaze autorizačního oprávnění osob hostujících a osob usazených např. rozhodnutí Úřadu S229/2012 ze dne 14. 3. 2013.

66. V poslední řadě navrhovatel napadal také věrohodnost odpovědí Ministerstva dopravy a ČKAIT, resp. rovněž jejich kredibilitu a nezájatost v dané věci. Předně k tomu předseda Úřadu uvádí, že jakákoliv jím tvrzená předchozí činnost těchto subjektů ničeho nevypovídá o jejich schopnosti podat odbornou odpověď na Úřadem položené otázky, přičemž navzdory tvrzení navrhovatele nemá předseda Úřadu o pravdivosti podaných vyjádření proč pochybovat. V gesci Ministerstva dopravy sice zcela pochopitelně je železniční doprava v České republice, nicméně podle dostupných informací se žádným způsobem na tvorbě ani zadávání veřejné zakázky nepodílelo, a proto bylo zcela na místě vyžádat si ve správním řízení jeho vyjádření (a toto vzít v potaz jako relevantní důkaz).
67. Zároveň nelze nepoukázat na skutečnost, že navrhovatel jedním dechem označuje odpovědi ČKAIT vzhledem k povaze a nesouvisející předchozí činnosti této organizace za nevěrohodné, zároveň ale v doplnění rozkladu předkládá její vyjádření jakožto důkaz, který by měl zvrátit názor Úřadu (respektive jeho předsedy) v dané věci. Jak bylo uvedeno výše, předseda Úřadu nemá ani v případě této profesní organizace důvod k pochybnostem ohledně pravdivosti v této věci předložených vyjádření. Navrhovatelem zmiňovaná předchozí činnost ČKAIT jednak nemá jakýkoliv vztah k přezkoumávané veřejné zakázce, za druhé pak odpověď této profesní organizace na žádost o informace nevyvrací její vlastní dosavadní stanoviska (viz bod 47. tohoto rozhodnutí o rozkladu). Dle předsedy Úřadu proto není důvodem pochybovat o věrohodnosti a správnosti jejich odpovědí.
68. Pokud navrhovatel poukazuje na to, že v odpovědích relevantních subjektů dle jeho názoru na některých místech chybí relevantní zdroje, z nichž dané informace pochází, případně že rozhodné právní předpisy (poukázané zejména Ministerstvem dopravy) mají spíše politickou a plánovací povahu, pak je potřeba upozornit, že to je především on sám, kdo nepřichází s vlastním podloženým stanoviskem, které by bylo se zjištěnými skutečnostmi a závěry Úřadu v rozporu. Relevantní subjekty na základě své odbornosti jednoznačně zodpověděly Úřadem položené dotazy, přičemž z těchto odpovědí byly utvořeny odpovídající závěry v konkrétní věci. Argument navrhovatele o absenci rozdílu požadavků na zpracování dokumentace mezi vysokorychlostní a konvenční dráhou po právní stránce byl v rámci odpovědí oslovených subjektů potvrzen (viz body 53. – 57. tohoto rozhodnutí), to však neznamená, že se vypracování dokumentace k těmto dvěma drahám neliší. Jak bylo uvedeno, rozdíly jsou totiž dány především v rovině technologické.

Shrnutí

69. Předseda Úřadu shledal, že napadené rozhodnutí je po procesní stránce v pořádku. Úřad vzal v potaz všechny relevantní důkazy obsažené ve správním spise i tvrzení navrhovatele. Provedené dotazování relevantních subjektů a zjištění z něj získaná naplnila zásadu materiální pravdy, na jejímž základě je třeba správním rozhodnutím vydat. Doplnění důkazů nebylo vzhledem ke koncentraci řízení možné, respektive Úřad situaci posoudil a rozhodl, že by ve věci nepřineslo nová relevantní zjištění (k tomu blíže bod 141. napadeného rozhodnutí).
70. Předseda Úřadu dal zapravdu napadenému rozhodnutí rovněž po stránce materiální, jelikož shledal technické kvalifikační podmínky stanovené zadavatelem zákonnými a v souladu s principy zadávání veřejných zakázek. V případě takto specializované a nákladné veřejné zakázky bylo na základě jejich konkrétních aspektů na místě vyžadovat odborný tým

specialistů, včetně požadavků na jejich veřejnoprávní autorizační oprávnění a v minulosti provedených referenčních zakázek. Z podaných odpovědí relevantních subjektů bylo zjištěno, že zkušenost s vysokorychlostní tratí nelze zaměnit za zkušenost s tratí konvenční, a proto bylo na místě vyžadovat referenční zakázky obojího typu. Vzhledem k možnosti prokazovat kvalifikaci jednoho specialisty prostřednictvím dvou (případně i více) osob, byla soutěž o veřejnou zakázku zadavatelem naopak do značné míry otevřena, a to i pro případné zahraniční dodavatele.

VI. Závěr

71. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že Úřad postupoval v souladu se zákonem a se správními předpisy, bylo nutno přijmout závěr, že nenastaly podmínky pro zrušení napadeného rozhodnutí ani pro jeho změnu, a proto bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 152 odst. 5 téhož zákona, nelze dále odvolat.

otisk úředního razítka

JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží

1. Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha
2. PRO CEDOP s.r.o., Milady Horákové 893, 272 01 Kladno

Vypraveno dne

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