



UOHSX00F01XV

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0166/2021/VZ

Brno 16.07.2021

Číslo jednací: ÚOHS-24085/2021/500/Alv

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jako orgán příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 3. 5. 2021 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Moravskoslezský kraj, IČO 70890692, se sídlem 28. října 2771/117, 702 18 Ostrava, ve správním řízení na základě plné moci ze dne 11. 5. 2021 zastoupen MT Legal s.r.o., IČO 28305043, advokátní kancelář, se sídlem Jakubská 121/1, 602 00 Brno,
- navrhovatel – společnost „MP + AGA Letiště Leoše Janáčka“, kterou tvoří METROPROJEKT Praha a.s., IČO 45271895, se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha a AGA – Letiště, s.r.o., IČO 46357653, se sídlem Jenečská 885, 253 01 Hostivice, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 30. 4. 2021 doc. JUDr. Mgr. Janou Tlapák Navrátilovou, Ph.D., advokátkou, ev. č. ČAK 01928, se sídlem Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha,
- vybraný dodavatel – společnost SIEBERT + TALAŠ & KANIA, kterou tvoří SIEBERT + TALAŠ spol. s r.o., IČO 06943187, se sídlem Bucharova 1314/8, 158 00 Praha, který za společnost dle čl. IV. odst. 1 smlouvy o sdružení ze dne 14. 10. 2020 jedná jako vedoucí člen sdružení, přičemž dále ji tvoří SIEBERT + TALAŠ spol. s r.o., IČO 35833891, se sídlem Prievozská 4D, 821 09 Bratislava a KANIA a.s., IČO 26817853, se sídlem Špálova 80/9, 702 00 Ostrava; ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 19. 5. 2021 Mgr. Janou Wranikovou, advokátkou, ev. č. ČAK 04742, se sídlem Občanská 1115/16, 710 00 Ostrava,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky »Zhotovení projektové dokumentace, výkon IČ, koordinátora BOZP a AD stavby „Rekonstrukce vzletové

a přistávací dráhy Letiště Leoše Janáčka Ostrava a navazujících provozních ploch“« v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 7. 9. 2020 a uveřejněno tamtéž dne 10. 9. 2020 pod ev. č. Z2020-031491, ve znění opravy ze dne 12. 10. 2020, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 13. 10. 2020 pod ev. č. 2020/S 199-483369,

rozhodl takto:

Návrh navrhovatele – společnost „MP + AGA Letiště Leoše Janáčka“, kterou tvoří METROPROJEKT Praha a.s., IČO 45271895, se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha a AGA – Letiště, s.r.o., IČO 46357653, se sídlem Jenečská 885, 253 01 Hostivice – ze dne 3. 5. 2021 **se** podle § 265 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.**

ODŮVODNĚNÍ

I. ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ

1. Zadavatel – Moravskoslezský kraj, IČO 70890692, se sídlem 28. října 2771/117, 702 18 Ostrava, ve správním řízení na základě plné moci ze dne 11. 5. 2021 zastoupen MT Legal s.r.o., IČO 28305043, advokátní kancelář, se sídlem Jakubská 121/1, 602 00 Brno (dále jen „zadavatel“) – zahájil podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), otevřené řízení za účelem zadání veřejné zakázky »Zhotovení projektové dokumentace, výkon IČ, koordinátora BOZP a AD stavby „Rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy Letiště Leoše Janáčka Ostrava a navazujících provozních ploch“«, jehož oznámení bylo do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 7. 9. 2020 a uveřejněno tamtéž dne 10. 9. 2020 pod ev. č. Z2020-031491, ve znění opravy ze dne 12. 10. 2020, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 13. 10. 2020 pod ev. č. 2020/S 199-483369 (dále jen „veřejná zakázka“).
2. Předmětem plnění veřejné zakázky je podle kapitoly 3.1 zadávací dokumentace „*zhotovení projektové dokumentace, výkon inženýrské činnosti, výkon funkce koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi po dobu přípravy stavby a autorského dozoru stavby »Rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy 04/22 a navazujících provozních ploch na Letišti Leoše Janáčka Ostrava«*“.
3. Z dokumentace o zadávacím řízení vyplývá, že zadavateli byly dne 6. 4. 2021 doručeny námítky proti rozhodnutí o výběru dodavatele (dále jen „námítky“) podané navrhovatelem – společnost „MP + AGA Letiště Leoše Janáčka“, kterou tvoří METROPROJEKT Praha a.s., IČO 45271895, se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha a AGA – Letiště, s.r.o., IČO 46357653, se sídlem Jenečská 885, 253 01 Hostivice, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 30. 4. 2021 doc. JUDr. Mgr. Janou Tlapák Navrátilovou, Ph.D., advokátkou, ev. č. ČAK 01928, se sídlem Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha (dále jen „navrhovatel“).
4. Námítky navrhovatele odmítl zadavatel rozhodnutím o námitkách ze dne 21. 4. 2021 (dále jen „rozhodnutí o námitkách“), které bylo navrhovateli doručeno téhož dne.
5. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nesouhlasil s vypořádáním svých námitek a měl za to, že zadavatel postupoval v zadávacím řízení na veřejnou zakázku nezákonně, podal dne 3. 5. 2021 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) návrh z téhož dne.

6. Navrhovatel se v návrhu domáhá toho, aby Úřad zrušil rozhodnutí zadavatele o výběru dodavatele veřejné zakázky oznámené dne 22. 3. 2021, protože se domnívá, že zadavatel porušil pravidla pro hodnocení nabídek, která stanovil v zadávací dokumentaci a zároveň, že vybraný dodavatel nesplňuje zadávací podmínky a není proto dostatečně kvalifikován.

II. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

7. Úřad obdržel předmětný návrh dne 3. 5. 2021 a tímto dnem bylo podle § 249 zákona ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů zadavatele. Zadavatel obdržel stejnopis návrhu dne 3. 5. 2021.
8. Účastníky správního řízení podle § 256 zákona jsou zadavatel, navrhovatel a vybraný dodavatel – společnost SIEBERT + TALAŠ & KANIA, kterou tvoří SIEBERT + TALAŠ spol. s r.o., IČO 06943187, se sídlem Bucharova 1314/8, 158 00 Praha, který za společnost dle čl. IV. odst. 1 smlouvy o sdružení ze dne 14. 10. 2020 jedná jako vedoucí člen sdružení, přičemž dále ji tvoří SIEBERT + TALAŠ spol. s r.o., IČO 35833891, se sídlem Prievozská 4D, 821 09 Bratislava a KANIA a.s., IČO 26817853, se sídlem Špálova 80/9, 702 00 Ostrava; ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 19. 5. 2021 Mgr. Janou Wranikovou, advokátkou, ev. č. ČAK 04742, se sídlem Občanská 1115/16, 710 00 Ostrava (dále jen „vybraný dodavatel“).
9. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-15179/2021/512/JHé ze dne 6. 5. 2021.
10. Dne 13. 5. 2021 bylo Úřadu doručeno vyjádření zadavatele k návrhu ze dne 12. 5. 2021 (dále jen „vyjádření zadavatele“) a dokumentace o zadávacím řízení.
11. Usnesením č. j. ÚOHS-16402/2021/512/JHé ze dne 17. 5. 2021 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to podání informace o dalších úkonech, které zadavatel provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení a zaslání příslušné dokumentace o zadávacím řízení na veřejnou zakázku pořízené v souvislosti s provedenými úkony.
12. Usnesením č. j. ÚOHS-17767/2021/512/JHé ze dne 27. 5. 2021 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to doložení emailové korespondence „Request for the confirmation of the references“ mezi zadavatelem a společností OBERMEYER Hellas Ltd., 56, 3rd September St., 104 33 Athens (dále jen „O. HELLAS“), v překladu do jazyka českého. Dne 3. 6. 2021 Úřad požadovaný překlad od zadavatele obdržel.
13. Usnesením č. j. ÚOHS-19466/2021/512/JHé ze dne 10. 6. 2021 stanovil Úřad účastníkům správního řízení lhůtu sedmi dnů ode dne doručení tohoto usnesení, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí, přičemž dané usnesení bylo zadavateli a vybranému dodavatele doručeno téhož dne a navrhovateli dne 11. 6. 2021.
14. Rozhodnutím Úřadu č. j. ÚOHS-20314/2021/500/Alv ze dne 17. 6. 2021 bylo nařízeno z moci úřední předběžné opatření, kterým byl zadavateli uložen zákaz uzavřít smlouvu na veřejnou zakázku.
15. Dne 18. 6. 2021 obdržel Úřad vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne (dále jen „vyjádření navrhovatele k podkladům“). Zadavatel a vybraný dodavatel se k podkladům rozhodnutí ve stanovené lhůtě ani později nevyjádřili.

III. ZÁVĚRY ÚŘADU

16. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména relevantních částí dokumentace o zadávacím řízení, vyjádření předložených účastníky řízení a na základě vlastních zjištění konstatuje, že návrh podle § 265 písm. a) zákona zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
17. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.
Relevantní ustanovení zákona
18. Podle § 6 odst. 1 zákona zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
19. Podle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
20. Podle § 28 odst. 1 písm. c) zákona se pro účely tohoto zákona rozumí kvalifikací způsobilost a schopnost dodavatele plnit veřejnou zakázku.
21. Podle § 28 odst. 1 písm. d) zákona se pro účely tohoto zákona rozumí žádostí o účast údaje nebo doklady prokazující kvalifikaci dodavatele, které dodavatel podal písemně zadavateli na základě zadávací dokumentace.
22. Podle § 37 odst. 1 písm. a) zákona podmínky účasti v zadávacím řízení může zadavatel stanovit jako podmínky kvalifikace.
23. Podle § 73 odst. 3 zákona v nadlimitním režimu může zadavatel požadovat prokázání
 - a) ekonomické kvalifikace podle § 78 nebo
 - b) technické kvalifikace podle § 79.
24. Podle § 73 odst. 5 zákona zadavatel je povinen v zadávací dokumentaci stanovit, které údaje, doklady, vzorky nebo modely k prokázání splnění požadovaných kritérií kvalifikace požaduje.
25. Podle § 73 odst. 6 zákona pokud zadavatel požaduje prokázání ekonomické nebo technické kvalifikace, musí v zadávací dokumentaci přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky stanovit,
 - a) která kritéria ekonomické nebo technické kvalifikace požaduje a
 - b) minimální úroveň pro jejich splnění.
26. Podle § 79 odst. 1 zákona kritéria technické kvalifikace stanoví zadavatel za účelem prokázání lidských zdrojů, technických zdrojů nebo odborných schopností a zkušeností nezbytných pro plnění veřejné zakázky v odpovídající kvalitě. Zadavatel může považovat technickou kvalifikaci za neprokázanou, pokud prokáže, že dodavatel má protichůdné zájmy, které by mohly negativně ovlivnit plnění veřejné zakázky.
27. Podle § 79 odst. 2 písm. a), c) a d) zákona k prokázání kritérií technické kvalifikace zadavatel může požadovat
 - a) seznam stavebních prací poskytnutých za posledních 5 let před zahájením zadávacího řízení včetně osvědčení objednatelů o řádném poskytnutí a dokončení nejvýznamnějších

z těchto prací; zadavatel může stanovit, že budou zohledněny doklady i za dobu delší než posledních 5 let před zahájením zadávacího řízení, pokud je to nezbytné pro zajištění přiměřené úrovně hospodářské soutěže,

- c) seznam techniků nebo technických útvarů, které se budou podílet na plnění veřejné zakázky, a to zejména těch, které zajišťují kontrolu kvality nebo budou provádět stavební práce, bez ohledu na to, zda jde o zaměstnance dodavatele nebo osoby v jiném vztahu k dodavateli,
- d) osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci vztahující se k požadovaným dodávkám, službám nebo stavebním pracem, a to jak ve vztahu k fyzickým osobám, které mohou dodávky, služby nebo stavební práce poskytovat, tak ve vztahu k jejich vedoucím pracovníkům.
28. Podle § 114 odst. 2 zákona se ekonomická výhodnost nabídek hodnotí na základě nejvýhodnějšího poměru nabídkové ceny a kvality včetně poměru nákladů životního cyklu a kvality. Zadavatel může ekonomickou výhodnost nabídek hodnotit také podle nejvyšší nabídkové ceny nebo nejvyšších nákladů životního cyklu.
29. Podle § 115 zákona musí zadavatel v zadávací dokumentaci stanovit pravidla pro hodnocení nabídek, která zahrnují kritéria hodnocení, metodu vyhodnocení nabídek v jednotlivých kritériích a váhu nebo jiný matematický vztah mezi kritérii.
30. Podle § 116 odst. 1 zákona je pro hodnocení ekonomické výhodnosti nabídky podle kvality zadavatel povinen stanovit kritéria, která vyjadřují kvalitativní, environmentální nebo sociální hlediska spojená s předmětem veřejné zakázky.
31. Podle § 116 odst. 3 zákona musí být kritéria kvality vymezena tak, aby podle nich nabídky mohly být porovnatelné a naplnění kritérií ověřitelné. Kritériem kvality nesmí být smluvní podmínky, jejichž účelem je utvrzení povinností dodavatele, nebo platební podmínky.
32. Podle § 119 zákona zadavatel provede hodnocení nabídek podle pravidel pro hodnocení nabídek uvedených v zadávací dokumentaci.
33. Podle § 265 písm. a) zákona Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

Zjištěné skutečnosti

34. V kapitole 6.4 „Technická kvalifikace dle ust. § 79 ZZVZ“ zadávací dokumentace je pod písm. b) mj. uvedeno, že technickou kvalifikaci splňuje dodavatel, který předloží osvědčení o vzdělání (je-li požadováno) a odborné kvalifikaci fyzických osob, odpovědných za poskytování příslušných služeb. Pro prokázání splnění technické kvalifikace dodavatel předloží:

„1 osobu – manažer projektu tj. fyzická osoba která je odpovědná za projekt, definuje a řídí projekční tým a monitoruje a koordinuje jednotlivé profese, přičemž tato osoba musí mít:

- *osvědčení o autorizaci 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, popřípadě potvrzení o zápisu do seznamu registrovaných osob dle § 23 odst. 6 písm. e) citovaného zákona, v oboru autorizace se všeobecnou*

působností, příp. architektura, resp. eventuálně autorizace pro obor „pozemní stavby“ či „dopravní stavby“, a to v pozici autorizovaného inženýra;

- *v rámci své odbornosti dle předchozí odrážky v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení řádně zpracoval nebo vedl řádné zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace¹, a to ve stupni pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby dle zvláštních právních předpisů, jejímž předmětem byla stavba letištní infrastruktury, která zahrnovala výstavbu či rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy anebo pojižďecích drah anebo odbavovacích ploch letiště s realizační hodnotou stavby min. 500.000.000,- Kč bez DPH/stavba;*
- *min. 7 let praxe v projekčních pracích v oblasti letištní infrastruktury – součástí doloženého životopisu bude uvedení zkušenosti v oblasti projekčních prací po dobu požadované min. délky praxe (tzn. v každém požadovaném roce musí být uvedena daná zkušenost, byť třeba se shodným projektem, který trval více let, v takovém případě může být jedna zkušenost použita i vícekrát);*

1 osobu hlavní projektant – specialista na dráhové systémy, přičemž tato osoba musí mít:

- *osvědčení o autorizaci 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, popřípadě potvrzení o zápisu do seznamu registrovaných osob dle § 23 odst. 6 písm. e) citovaného zákona, pro obor „dopravní stavby“;*
- *v rámci své odbornosti v posledních 10 letech před zahájením zadávacího řízení se podílel na pozici projektanta dráhového systému při řádném zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace, a to ve stupni pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby dle zvláštních právních předpisů, jejímž předmětem byla stavba letištní infrastruktury, která zahrnovala výstavbu či rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy anebo pojižďecích drah anebo odbavovacích ploch letiště s realizační hodnotou stavby min. 500.000.000,- Kč bez DPH;*
- *min. 7 let praxe v projekčních pracích letištní infrastruktury – součástí doloženého životopisu bude uvedení zkušenosti v oblasti projekčních prací po dobu požadované min. délky praxe (tzn. v každém požadovaném roce musí být uvedena daná zkušenost, byť třeba se shodným projektem, který trval více let, v takovém případě může být jedna zkušenost použita i vícekrát);“*

35. V kapitole 10. 1. „Kritéria hodnocení“ zadávací dokumentace je uvedeno, že:

*„Zadavatel stanovil v souladu s § 115 zákona následující pravidla pro hodnocení nabídek:
A. Nabídková cena – 70 %, B. Zkušenosti manažera projektu – 15 %, C. Zkušenosti hlavního projektanta – 15 %.*

Vyhodnocení nabídek v jednotlivých kritériích hodnocení bude provedeno bodovací metodou.

¹ Za „zpracování projektové dokumentace“ je považováno samostatné zpracování nebo odpovědnost za zpracování projektové dokumentace, která obsahovala všechny povinné náležitosti dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění.

V rámci kritéria hodnocení A. Nabídková cena bude zadavatel hodnotit celkovou výší nabídkové ceny v Kč bez DPH, tj. částku uvedenou v nabídce v souladu s čl. 9.1 Zadávací dokumentace. Za vhodnější bude považována nabídka s nižší nabídkovou cenou.

V rámci kritérií hodnocení B. a C. Zkušenosti manažera projektu / hlavního projektanta bude zadavatel hodnotit zkušenosti manažera / hlavního projektanta, jejichž činnost bude mít zásadní význam pro realizaci veřejné zakázky. Předmětem hodnocení v rámci tohoto kritéria hodnocení budou zkušenosti manažera projektu / hlavního projektanta (uvedené v životopise a doplněné do Tabulky, která je přílohou č. 3 této zadávací dokumentace), prostřednictvím kterého účastník prokazuje splnění požadované kvalifikace, s vypracováním projektu obdobného charakteru jako předmět veřejné zakázky, tj. se zpracováním (či odpovědností za zpracování) projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby podle zvláštních právních předpisů pro stavbu letištní infrastruktury s realizační hodnotou min. 300.000.000,- Kč bez DPH v rámci autorizace pro obor Autorizace se všeobecnou působností, příp. architektura, resp. eventuálně autorizace pro obor „dopravní stavby“ nebo „pozemní stavby“ 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.

Zkušenosti budou hodnoceny prostřednictvím počtu vypracovaných projektů dle specifikace výše, které manažer projektu / hlavní projektant sám řádně vypracoval nebo vedl jejich řádné vypracování.

Počet uvedených zkušeností manažera projektu / hlavního projektanta bude doložen v profesním životopise jednotlivými akcemi (projekty), nichž působil jako hlavní projektant, manažer projektu nebo hlavní inženýr projektu nebo zástupce hlavního inženýra projektu, hlavní technický poradce nebo zástupce hlavního technického poradce na straně objednatele. Za stavbu letištní infrastruktury se považuje stavba, jejichž součástí byla výstavba dráhového systému nebo jeho kompletní rekonstrukce s objemem realizačních nákladů nad 300.000.000,- Kč bez DPH. Zadavatel každou akci započítá pouze jedenkrát, nehledě na to, kolik projektových stupňů bylo předmětem plnění. To znamená, že v případě, že manažer projektu / hlavní projektant u jedné akce působil ve více rolích nebo ve více stupních dokumentace, získává za tuto akci 1 bod.

Uvedené zkušenosti budou hodnoceny prostřednictvím počtu (jednotkového množství) realizovaných zkušeností dle uvedeného vymezení v posledních 10 letech počítaných ode dne zahájení zadávacího řízení. Lépe nebude hodnocena nabídka, z níž vyplývá, že manažer projektu / hlavní projektant disponuje více jak 10 shora specifikovanými zkušenostmi, tj. nabídky, z nichž bude vyplývat, že manažer projektu / hlavní projektant disponuje více jak 10 shora specifikovanými zkušenostmi, budou hodnoceny vždy tak, jako by manažer projektu či hlavní projektant disponoval právě 10 shora specifikovanými zkušenostmi, nikoli více. Pro účely hodnocení však nebudou zohledněny referenční zakázky uvedené pro účely prokázání splnění kvalifikace manažera projektu / hlavního projektanta (a to ani tehdy, pokud by pro účely prokázání splnění kvalifikace účastník uvedl projektovou dokumentaci pro stavební povolení, nicméně týkající se věcně stejné stavby, pro kterou byla následně zpracována projektová dokumentace pro provádění stavby).“

36. Dle zprávy o hodnocení nabídek ze dne 18. 2. 2021 byly jako hodnocené zkušenosti manažera projektu Ing. arch. T. J. (dále jen „Ing. J.“) uznány a hodnoceny následující zakázky:

„Regionální letiště Skiattos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 365 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Rhodos– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1100 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017

Regionální letiště Mytilini– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1490 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Mykonos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 950 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Samos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 790 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017

Modernizace obslužných komunikací a nové oplocení perimetru Letiště Praha – DSP, finanční hodnota stavby - 450 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 08/2019 – 09/2020“

Za což bylo vybranému dodavateli přiděleno 100 bodů a hodnocení dle váhy kritéria 15.

37. Dle zprávy o hodnocení nabídek ze dne 18. 2. 2021 byly jako hodnocené zkušenosti hlavního projektanta Ing. V. R. (dále jen „Ing. R.“) uznány a hodnoceny následující zakázky:

„Regionální letiště Skiattos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 365 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Rhodos– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1100 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017

Regionální letiště Mytilini– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1490 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Mykonos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 950 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017

Regionální letiště Samos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 790 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017

Modernizace obslužných komunikací a nové oplocení perimetru Letiště Praha – DSP, finanční hodnota stavby - 450 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 08/2019 – 09/2020“

Za což bylo vybranému dodavateli přiděleno 100 bodů a hodnocení dle váhy kritéria 15.

38. Ve výsledku posouzení splnění podmínek účasti vybraného dodavatele ze dne 22. 3. 2021 je pod písm. o) uvedeno:

„Profesní životopis manažera projektu Ing. arch. [T. J.], zkušenost na pozici manažera projektu : „Regionální letiště Santorini“ – investiční náklady stavby 1,76 mld. Kč bez DPH, termín plnění DPS 11/2015 – 06/2017 (součástí projektu i výstavba či rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy anebo pojezděcích drah anebo odbavovacích ploch letiště), „Regionální letiště Kos“ – investiční náklady stavby 0,94 mld. Kč bez DPH, termín plnění DPS 02/2016 – 04/2017 (součástí projektu i výstavba či rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy anebo pojezděcích drah anebo

odbavovacích ploch letiště), další praxe v oblasti letištní infrastruktury - „Kvadrant IV. Letiště M.R. Štefánika Bratislava“ – investiční náklady stavby 1,5 mld Kč bez DPH, termín plnění 2009 – 2011, „Letiště Přerov Bochoř“, investiční náklady stavby 250 mil Kč bez DPH, termín plnění 2011 – 2012, „LKMH – Letiště Mnichovo Hradiště“, termín plnění 2014, „Mezinárodní letiště Praha – Letištní systém TWYs“, termín plnění 08/2018 – 02/2019, praxe v projekčních pracích letištní infrastruktury v posledních 10 letech – 9 let.“

39. Ve výsledku posouzení splnění podmínek účasti vybraného dodavatele ze dne 22. 3. 2021 je pod písm. q) uvedeno:

„Profesní životopis hlavního projektanta – specialisty na dráhové systémy Ing. [V. R.], zkušenost na pozici projektanta dráhového systému: „Regionální letiště Santorini“ – investiční náklady stavby 1,76 mld. Kč bez DPH, termín plnění DPS 11/2015 – 06/2017 (součástí projektu i výstavba či rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy anebo pojezděcích drah anebo odbavovacích ploch letiště), „Regionální letiště Kos“ – investiční náklady stavby 0,94 mld. Kč bez DPH, termín plnění DPS 02/2016 – 04/2017 (součástí projektu i výstavba či rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy anebo pojezděcích drah anebo odbavovacích ploch letiště), další praxe v oblasti letištní infrastruktury - „Rekonstrukce pojezdové dráhy TWY G, letiště Praha“, termín plnění 2014 - 2016, „Opravy pojezdových drah a dalších ploch na letiště Praha Ruzyně“, termín plnění 2005 - 2013, praxe v projekčních pracích letištní infrastruktury v posledních 10 letech – 8 let.“

40. V e-mailové zprávě OBERMEYER HELIKA a.s., IČO 60194294, se sídlem Beranových 65, 199 21 Praha (dále jen „O. HELIKA“) ze dne 1. 4. 2021, kterou předložil se svými námitkami navrhovatel a je podepsána Ing. Jiřím Fouskem generálním ředitelem a předsedou představenstva O. HELIKA, je uvedeno, že zpracovatelem projektu, tj. přípravy projektové přípravy rekonstrukce a modernizace 7 řeckých letišť spadajících do klastru B v rámci projektu Aetos cluster B - Mykonos, Mytilini, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos a Kos (dále také jako „projekt“ či „zakázka“) byla sesterská společnost Obermeyer Hellas Ltd, 56, 3rd September St., 104 33 Athény, Řecko (dále jen „O. HELLAS“), přičemž O. HELIKA na projektu spolupracovala. Předmět plnění zakázky údajně končil ve stupni dokumentace pro stavební povolení (dále jen „DSP“) nikoliv ve stupni dokumentace provádění stavby (dále jen „DPS“). Ing. J. a Ing. R. byli v realizačním týmu a podíleli se aktivně na projektu od konceptu až po DSP, přičemž Ing. J. jako senior projektant v rámci skupiny OBERMAYER a jako vedoucí týmu v rámci O. HELIKA a Ing. R. jako projektant.
41. Z e-mailové zprávy společnosti O. HELIKA ze dne 16. 4. 2021 plyne, že Ing. Jiří Fousek k dotazům zadavatele uvedl, že Ing. J. a Ing. R. se na zakázce významně podíleli, avšak pro detailnější odpovědi tentokrát odkázal přímo na sesterskou společnost O. HELLAS.
42. Zadavatel následně kontaktoval O. HELLAS s dotazy ohledně projektu, na kterém se měli Ing. J. a Ing. R. v Řecku podílet a jehož jednotlivé zakázky uvedli ve svém životopise. E-mailová zpráva ze dne 16. 4. 2021 byla poslána v anglickém a řeckém znění, přičemž v anglickém jazyce zněly dotazy následovně:
- 1) *„If documentation Tender design (corresponding with documentation of execution of work) and documentation Basic design (corresponding with documentation of construction permit) were part of the subject matter of the public contracts mentioned above.*

- 2) *Also, we would like to ask you which job position was held by Ing. architect [T. J.] and Ing. [V. R.] during the execution of public contracts mentioned above. Under award criteria, we need to know if their job position could be ranked as one of the following positions: chief designer, project manager or chief project engineer or deputy chief project engineer or chief technical consultant or deputy chief technical consultant on the client's side.*
- 3) *In connection with references vi. and vii. we would like you to confirm if Ing. [V. R.] participated in projecting the Runway system."*
43. O. HELLAS zadavateli emailovou zprávou ze dne 23. 4. 2021 na jeho dotazy odpověděla následovně v anglickém jazyce:

„Answer to the question no.1:

Our company, Obermeyer Hellas Ltd., provided services to our Client, the concessionaire, Fraport Greece for the project of the rehabilitation, modernization and expansion of Cluster B Airports. Our company processed projects for all 7 Cluster B airports – Kos, Mykonos, Mytilene, Rhodes, Samos, Santorini and Skiathos. First, we provided the Client with technical consulting activities in the initial stages of the implementation of the project, including the evaluation of existing facilities and investigations and surveys (geodetic, traffic, geotechnical) for all 7 airports. We then prepared the preliminary studies, the so-called Concept Design for all 7 airports. Subsequently, we provided the Client with the Basic Design for permitting purposes under Greek legislation (corresponding to the documentation of construction permit) for all 7 airports. We concluded the assignment with the Tender Design (corresponding to the documentation of execution of work, with technical specifications and Bills of Quantities according to Master Specification Format / CSI) for all 7 airports, as a basis for the selection of the general contractor of all airports.

Answer to the question no.2:

The contract was entrusted to the Greek company within the Obermeyer Group, Obermeyer Hellas Ltd., which is managed by Dr. Ioannis Kiru. I hold the position of the Head of the Architectural Department of the Greek company. During the project Mr. Ioannis Kiru acted as the head manager of the project, while I, [P. M.], held the position of the project manager and main coordinator. At the same time, we involved our colleagues from the Prague branch (also within the Obermeyer Group) in the project, due to the nature of the contract/project and their experience in designing airports and PPP projects. Our colleagues, Mr. [T. J.] and Mr. [V. R.] and other staff from Prague took part in the project during all stages. Both colleagues, [T. J.] as a conceptual architect and airport designer and [V. R.] as a conceptual designer of airport runway - taxiway systems and aprons, were involved in the project since the initial conceptual phase of as technical leaders of the project team. As part of the elaboration of Basic design and Tender design, [T. J.] held the position of chief designer of the entire urban solution of all airports and Mr. [V. R.] the position of chief designer of landside (traffic solutions) and airside (solutions of runway - taxiway systems and aprons). Both led teams and coordinated with other specialists, while my colleague Mr. [T. J.] was also my representative in technical matters, i.e. deputy project manager, and thus actively participated in negotiations with the Client (representatives of the concessionaire), as well as representatives of the Greek Civil Aviation Authority.

Answer to the question no.3:

Mr. [V. R.], as already mentioned, participated in all projects of all 7 airports as a chief designer / chief engineer in the design of runway - taxiway system and aprons in cooperation with our local colleague, [G. B.], who was responsible for the project's compliance with the requirements of the local legislation."

44. Zadavatel na žádost Úřadu předložil překlad ze dne 3. 6. 2021, ve kterém přeložil obě výše uvedené emailové zprávy. Dotazy v emailu ze dne 16. 4. 2021 zní v českém jazyce takto:

- 1) *„Zda součástí předmětu plnění výše uvedených zakázek byla kromě dokumentace Basic design (odpovídá dokumentaci pro stavební povolení) i dokumentace Tender design (tedy dokumentace ekvivalentní dokumentaci pro provádění stavby).*
- 2) *Dovolujeme si Vás dále požádat o upřesnění pozic vykonávaných Ing. arch. [T. J.] a Ing. [V. R.] u výše uvedených referenčních zakázek. S ohledem na nastavené zadávací podmínky jde zejména o to, zda jde pozici těchto osob zařadit pod jednu z níže uvedených - hlavní projektant, manažer projektu nebo hlavní inženýr projektu nebo zástupce hlavního inženýra projektu, hlavní technický poradce nebo zástupce hlavního technického poradce na straně objednatele.*
- 3) *Dále v případě referencí vi a vii prosíme o potvrzení, zda se Ing. [V. R.] podílel na projektování dráhového systému."*

Odpovědi společnosti O. HELLAS ze dne 23. 4. 2021 zní v překladu do českého jazyka následovně:

„Odpověď na otázku č.1:

Naše společnost, Obermeyer Hellas Ltd., poskytovala služby našemu Klientovi, koncesionáři, v rámci projektu, který se týkal obnovy, modernizace a rozšíření Letiště klastr B. Naše společnost zpracovávala projekty pro všech 7 letišť spadajících do Klastru B – Kos, Mykonos, Mytilene, Rhodes, Samos, Santorini a Skiathos. Nejdříve jsme pro Klienta poskytovali technické konzultační aktivity v počáteční části implementace projektu, včetně zhodnocení stávajících zařízení, posouzení a průzkumů (geodetické, dopravní a geotechnické), a to pro všech 7 letišť. Poté jsme připravili předběžné studie, které se také nazývají Concept Design, a to pro všech 7 letišť. Následně jsme připravili pro Klienta dokumentaci Basic Design pro účely Žádosti podle řecké legislativy (odpovídá dokumentaci pro stavební povolení) pro všech 7 letišť. Zadání jsme dokončili zpracováním dokumentace Tender Design (odpovídající dokumentaci pro provedení prací, technickou specifikací a soupisem prací - výkazem výměr ve formátu Master Specification Format / CSI) pro všech 7 letišť, jako podklad pro výběr zhotovitele pro všechna letiště.

Odpověď na otázku č.2:

Plnění smlouvy bylo svěřeno řecké společnosti Obermeyer Hellas Ltd v rámci skupiny Obermeyer, která je řízena Dr. Ioannis Kiru. Já zastávám pozici Vedoucí oddělení architektury v řecké společnosti. Během realizace projektu pan Ioannis Kiru jednal jako vedoucí manažer projektu, zatímco já, [P. M.], jsem byla na pozici projektového manažera a hlavního koordinátora. Současně jsme zahrnuli do realizace projektu i naše kolegy z pražské pobočky (také součást skupiny Obermeyer Group), a to s ohledem na charakter smlouvy / projektu

a jejich zkušenosti s projektováním letišť a PPP projektů. Naši kolegové pan [T. J.] a pan [V. R.] a další kolegové z Prahy se podíleli na projektu ve všech jeho fázích. Oba kolegové, [T. J.] jako koncepční architekt a projektant letiště a [V. R.] jako koncepční projektant letištní dráhy - systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy, byli součástí projektu od jeho počáteční fáze jako techničtí vedoucí projektového týmu. V rámci zpracování dokumentace Basic design a Tender design, [T. J.] byl v pozici hlavního projektanta celého pozemního řešení všech letišť a pan [V. R.] v pozici hlavního projektanta pozemní části (dopravní řešení) a letištní části (systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy). Oba dva vedli týmy a koordinace s ostatními specialisty, zatímco můj kolega [T. J.] byl také vedoucí ve věcech technických, to znamená zástupce projektového manažera, a proto se aktivně podílel na jednáních s Klientem (zástupci koncesionáře) a také se zástupci Řeckého úřadu pro civilní letectví.

Odpověď na otázku č.3:

Pan [V. R.], jak již bylo uvedeno, se podílel na všech projektech pro všech 7 letišť jako hlavní projektant / hlavní inženýr pro projektování letištní dráhy - systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy, a to ve spolupráci s naším místním kolegou [G. B.], který byl odpovědný za soulad projektu s požadavky místní zákonné úpravy.“

45. Úřad zároveň od vybraného dodavatele obdržel dopis společnosti O. HELLAS ze dne 20. 5. 2021 v anglickém jazyce a českém překladu (dále jen „dopis“). Text dopisu v anglickém znění je následovný:

„Herewith we confirm the collaboration of our company, OBERMEYER Hellas Ltd., with Mr. [T. J.] and Mr. [V. R.].

OBERMEYER Hellas Ltd. provided services for the project of the rehabilitation, modernization and expansion of Cluster B Airports. Our company processed projects for all 7 Cluster B airports – Kos, Mykonos, Mytilene, Rhodes, Samos, Santorini and Skiathos – to Fraport Greece, the concessionaire.

In the initial stage of the implementation of the project our company provided the Client with technical consulting activities for all 7 airports, including the evaluation of existing facilities and investigations and surveys (geodetic, traffic, geotechnical). After these tasks were concluded, we elaborated the preliminary studies, the so-called Concept Design for all 7 airports. Subsequently, we provided the Client with the Basic Design for permitting purposes under Greek legislation (corresponding to the documentation of construction permit) for all 7 airports. We concluded the assignment with the Tender Design (corresponding to the documentation of execution of work, with technical specifications and Bills of Quantities according to Master Specification Format / CSI) for all 7 airports, as a basis for the selection of the general contractor of all airports.

The contract was entrusted by Fraport to the Greek company within the Obermeyer Group, Obermeyer Hellas Ltd., which is managed by Dr. Ioannis Kiru. During the project Dr. Ioannis Kiru acted as the head manager of the project, while I, [P. M.], Head of the Architectural Department of the Greek company, held the position of the project manager and main coordinator.

At the same time, we involved our colleagues from the Prague branch (also within the Obermeyer Group) in the project, due to the nature of the contract/project and their

experience in designing airports and PPP projects. Our colleagues, Mr. [T. J.] and Mr. [V. R.] and other staff from Prague, took part in the project during all stages.

Both colleagues, [T. J.] as a conceptual architect and airport designer and [V. R.] as a conceptual designer of airport runway - taxiway systems and aprons, were involved in the project since the initial conceptual phase as technical leaders of the project team. As part of the elaboration of Basic design and Tender design, [T. J.] held the position of chief designer of the entire urban solution of all airports and Mr. [V. R.] the position of chief designer of landside (traffic solutions) and airside (solutions of runway - taxiway systems and aprons). Both led teams and coordinated with other specialists, while my colleague, Mr. [T. J.], was also my representative in technical matters, i.e. deputy project manager, and thus actively participated in negotiations with the Client (representatives of the concessionaire), as well as with representatives of the Greek Civil Aviation Authority.

Mr. [V. R.], as already mentioned, participated in all projects of all 7 airports as a chief designer / chief engineer in the design of runway - taxiway system and aprons in cooperation with our local colleague, [G. B.], who was responsible for the project's compliance with the requirements of the local legislation.

Mr. [T. J.], as Deputy Project Manager, and Mr. [V. R.], as Chief Engineer for runway - taxiway system and aprons, provided advisory services and worked on the projects for all 7 Cluster B airports. Their work was of high quality and was delivered in due time. Therefore, we highly recommend them as reliable partners for airport projects."

V českém překladu zněl dopis následovně:

„Tímto potvrzujeme spolupráci naší společnosti, OBERMEYER Hellas Ltd., s panem [T. J.] a panem [V. R.].

Společnost OBERMEYER Hellas Ltd. poskytovala služby pro projekt rehabilitace, modernizace a rozšíření letišť klastru B. Naše společnost zpracovávala projekty pro všech 7 klastrů B. letišť - Kos, Mykonos, Mytilene, Rhodos, Samos, Santorini a Skiathos - do Fraportu Řecko, koncesionář.

V počáteční fázi realizace projektu poskytla naše společnost Klientovi technické poradenské činnosti pro všech 7 letišť, včetně hodnocení stávajících zařízení a průzkumy (geodetické, dopravní, geotechnické). Po dokončení těchto úkolů jsme zpracovali předběžné studie, tzv. Koncept Design pro všech 7 letišť. Následně jsme Klientovi poskytli Základní design pro účely povolení podle Řecké legislativy (odpovídající dokumentaci stavebního povolení) pro všech 7 letišť. Zadání jsme uzavřeli zadávacím návrhem (odpovídá dokumentaci provedení práce, s technickými specifikacemi a kusovníky podle Master Specification Format / CSI) pro všech 7 letišť, jako základ pro výběr obecného dodavatele všech letišť.

Smlouvu svěřil Fraport řecké společnosti v rámci skupiny Obermeyer, Obermeyer Hellas Ltd., kterou řídí Dr. Ioannis Kiru. Během projektu Dr. Ioannis Kiru působila jako hlavní manažer projektu, zatímco já, [P. M.], vedoucí oddělení Architektonického oddělení řecké společnosti, zastávala pozici projektového manažera a hlavního koordinátora.

Zároveň jsme zapojili naše kolegy z pražské pobočky (také v rámci Obermeyer Group) v projektu, vzhledem k povaze smlouvy/projektu a jejich zkušenostem při navrhování letišť

a PPP projektů. Naši kolegové, pan [T. J.] a pan [V. R.] a další zaměstnanci z Prahy se projektu účastnili ve všech fázích.

Oba kolegové, [T. J.] jako konceptuální architekt a letištní designér a [V. R.] jako koncepční návrhář letištní dráhy - systémů pojezdových drah a odbavovacích ploch v projektu od počáteční koncepční fáze jako techničtí vedoucí projektového týmu. Jako část z vypracování Basic design a Tender design zastával pozici šéfa [T. J.] designér celého městského řešení všech letišť a pan [V. R.] na pozici šéfa projektant pozemní dopravy (dopravní řešení) a provozního prostoru letiště (řešení RWY - pojezdové systémy a zástěry). Oba vedli týmy a koordinovali se s dalšími specialisty, zatímco můj kolega, pan [T. J.], byl také mým zástupcem v technických záležitostech, tj. zástupcem projektového manažera a aktivně se tak účastnil jednání s klientem (zástupci koncesionáře), jakož i se zástupci řeckého úřadu pro civilní letectví.

Pan [V. R.], jak již bylo zmíněno, se jako vedoucí účastnil všech projektů všech 7 letišť konstruktér/hlavní inženýr při návrhu dráhy - systému pojezdové dráhy a odbavovacích ploch ve spolupráci s naším místním kolegou [G. B.], který byl zodpovědný za dodržování projektu s požadavky místní legislativy.

Pan [T. J.], zástupce projektového manažera a pan [V. R.], hlavní inženýr pro dráha - systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy, poskytoval poradenské služby a pracoval na projektech pro všech 7 letišť klastru B.

Jejich práce byla vysoce kvalitní a byla dodána včas. Proto je velmi doporučujeme jako spolehlivé partnery pro letištní projekty.“

46. Navrhovatel ve svých námitkách označil za sporné následující zakázky, jež byly součástí celého projektu:

- Regionální letiště Skiattos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 365 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
- Regionální letiště Rhodos– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1100 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017,
- Regionální letiště Mytilini– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1490 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
- Regionální letiště Mykonos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 950 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
- Regionální letiště Samos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 790 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017
- Regionální letiště Santorini – DPS, finanční hodnota stavby – 1,76 mld. Kč bez DPH, doba realizace DPS – 11/2015 – 06/2017
- Regionální letiště Kos – DPS, finanční hodnota stavby – 0,94 mld. Kč bez DPH, doba realizace DPS – 02/2016 – 04/2017 (dále také „sporné zakázky“).

Právní posouzení

47. Úřad konstatuje, že předmět tohoto správního řízení spočívá v posouzení toho, zda jsou dány důvody ke zrušení rozhodnutí o výběru dodavatele, jak ve svém návrhu požaduje navrhovatel.

Navrhovatel se domnívá, že zadavatel porušil § 119 odst. 1 zákona, když provedl hodnocení nabídek v údajném rozporu s pravidly pro hodnocení nabídek, které uvedl v zadávací dokumentaci veřejné zakázky. Dále navrhovatel namítá, že zadavatel považoval kvalifikační požadavky na prokázání osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikace fyzických osob, odpovědných za poskytování příslušných služeb, u vybraného dodavatele za splněné, přestože zkušenosti manažera a hlavního projektanta vybraného dodavatele údajně nesplňují podmínky stanovené zadávací dokumentací pro toto kvalifikační kritérium. Nakonec navrhovatel uvádí, že zadavatel dle jeho názoru porušil při posouzení kvalifikace vybraného dodavatele a při hodnocení nabídek základní zásady zadávacích řízení vymezené v § 6 odst. 1 zákona, zejména pak zásadu transparentnosti. K tomu uvádí Úřad následující.

K uznání zkušeností v rámci hodnocení nabídek

48. Navrhovatel ve svém návrhu namítá údajně chybné uznání zkušeností manažera projektu a hlavního projektanta vybraného dodavatele v rámci hodnocení nabídek ve vztahu k zakázkám, které označuje za sporné, přičemž se jedná ve vztahu k hodnocení nabídky konkrétně o následující zakázky:
- Regionální letiště Skiattos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 365 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
 - Regionální letiště Rhodos– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1100 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017,
 - Regionální letiště Mytilini– DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 1490 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
 - Regionální letiště Mykonos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 950 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 11/2015 – 06/2017,
 - Regionální letiště Samos – DSP a DPS, finanční hodnota stavby - 790 mil. Kč bez DPH, doba realizace – 02/2016 – 04/2017.
49. Dle názoru navrhovatele se členové realizačního týmu zadavatele Ing. J. (manažer projektu) a Ing. R. (hlavní projektant – specialista na dráhové systémy) na výše uvedených údajně sporných zakázkách nepodíleli v takovém rozsahu a na takových pozicích, aby tyto reference mohly být zohledněny v hodnotícím kritériu B a C dle zadávací dokumentace, tj. jako zkušenosti manažera projektu a zkušenosti hlavního projektanta (viz bod 35. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Navrhovatel k tomuto tvrzení doložil emailovou zprávu od společnosti O.HELIKA, podepsanou Ing. F. (viz bod 40. odůvodnění tohoto rozhodnutí). V té se uvádí, že Ing. J. působil na dané zakázce (projektech) jako senior projektant a Ing. R. jako projektant.
50. V kapitole 10.1 „Kritéria hodnocení“ zadávací dokumentace je přitom stanoveno, že pro hodnocení budou jako hodnotící kritéria B – zkušenosti manažera projektu a C – zkušenosti hlavního projektanta, uznány jednotlivé akce (projekty) na nichž dané osoby působily jako: *„hlavní projektant, manažer projektu nebo hlavní inženýr projektu nebo zástupce hlavního inženýra projektu, hlavní technický poradce nebo zástupce hlavního technického poradce na straně objednatele. Za stavbu letištní infrastruktury se považuje stavba, jejichž součástí byla výstavba dráhového systému nebo jeho kompletní rekonstrukce s objemem realizačních nákladů nad 300.000.000,- Kč bez DPH. Zadavatel každou akci započítá pouze jedenkrát,*

nehledě na to, kolik projektových stupňů bylo předmětem plnění. To znamená, že v případě, že manažer projektu / hlavní projektant u jedné akce působil ve více rolích nebo ve více stupních dokumentace, získává za tuto akci 1 bod.“

51. Dle Úřadu je z gramatického a logického výkladu citované části zadávací dokumentace zjevné, že osoby, které budou vykonávat pozici manažera projektu a hlavního projektanta (specialista na dráhové systémy) definované v kapitole 6.4 „Technická kvalifikace dle ust. § 79 ZZVZ“ písm. b) zadávací dokumentace (viz bod 34. odůvodnění tohoto rozhodnutí), tj. Ing. J. a Ing. R., musí ve svém profesním životopise předložit zkušenost se stavbou letištní infrastruktury, jejíž součástí byla výstavba dráhového systému nebo jeho kompletní rekonstrukce s objemem realizačních nákladů nad 300.000.000 Kč bez DPH, na níž pracovaly na jedné z výše uvedených pozic a vykonávaly na straně objednatele práce pro tyto pozice typické, aby bylo možno ověřit jejich skutečné zkušenosti na daných pozicích a za takovou zkušenost manažera projektu a hlavního projektanta následně bude udělen bod při hodnocení nabídky dle kritéria hodnocení B. a C., přičemž pokud působily ve více rolích či stupních dokumentace, dostanou za takovou akci při hodnocení vždy jeden bod.
52. Ing. J. a Ing. R. pak ve svých profesních životopisech uvedli mj. zkušenosti se zakázkami, které navrhovatel označuje za sporné, tj. letiště Skiattos, Rhodos, Mytilini, Mykonos a Samos (viz bod 48. odůvodnění tohoto rozhodnutí) a rovněž za tyto zakázky jim byly dle zprávy o hodnocení nabídek uděleny body (viz body 36. a 37. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Navrhovatel přitom rozporuje toliko postavení dotčených osob při realizaci údajně sporných zakázek, a proto se Úřad v tomto rozhodnutí zabývá problematikou hodnocení nabídky vybraného dodavatele pouze v rozsahu, jenž se týká sporných zakázek, resp. postavení Ing. J. a Ing. R. v nich.
53. Zadavatel v nabídkách obdržel profesní životopisy a z těch následně při hodnocení nabídek přiděloval body za zkušenosti manažera projektu a hlavního projektanta. Zadavateli přitom nevznikla jakákoli pochybnost o pravdivosti údajů předložených vybraným dodavatelem v profesních životopisech Ing. J. a Ing. R.. Teprve na základě námitek podaných navrhovatelem vznikla zadavateli pochybnost a rozhodl se tedy údaje ověřit. Zadavatel sám kontaktoval společnost O. HELIKA s dotazy, které měly údajně sporné zakázky vyjasnit. Na základě odpovědi společnosti O. HELIKA, kterou zadavatel obdržel (viz bod 41. odůvodnění tohoto rozhodnutí), se obrátil s dotazem přímo na řeckou sesterskou společnost, která daný projekt zpracovávala, tj. společnost O. HELLAS (viz bod 42. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
54. Odpověď společnosti O. HELLAS obdržel Úřad jak v anglickém znění (viz bod 43. odůvodnění tohoto rozhodnutí), tak v překladu do českého jazyka včetně přeložených otázek (viz bod 44. odůvodnění tohoto rozhodnutí) a plyne z ní, že se Ing. J. a Ing. R. podíleli na projektu ve všech jeho fázích, přitom od počátku jako techničtí vedoucí projektového týmu, přičemž Ing. J. působil jako koncepční architekt a projektant letiště a Ing. R. jako koncepční projektant letištní dráhy – systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy. V rámci zpracování dokumentace Basic design (odpovídá DSP) a Tender design (odpovídá DPS), působil Ing. J. v pozici hlavního projektanta celého pozemního řešení všech letišť a Ing. R. v pozici hlavního projektanta pozemní části (dopravní řešení) a letištní části (systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy). Oba dva vedli týmy a koordinovali svou činnost s ostatními specialisty. Ing. J. byl také vedoucí ve věcech technických a zástupcem projektového manažera, a proto se aktivně podílel na jednáních s klientem (zástupci koncesionáře) a také se zástupci Řeckého úřadu pro civilní

letectví. Zároveň k Ing. R. společnost O. HELLAS uvedla, že se podílel na všech sporných zakázkách jako hlavní projektant/hlavní inženýr pro projektování letištní dráhy – systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy. Uvedené přitom potvrzuje také doporučující dopis společnosti O. HELLAS doručený vybraným dodavatelem (viz bod 45. odůvodnění tohoto rozhodnutí).

55. Vzhledem k tomu, že fakticky realizaci prováděla řecká společnost O. HELLAS, a nikoliv česká společnost O. HELIKA, je dle Úřadu třeba brát v potaz pouze její vyjádření, protože logicky právě ona musí nejlépe vědět, jaké pozice dotčené osoby při realizaci projektu zastávaly. Společnost O. HELLAS tedy uvedla, že Ing. J. pracoval mj. jako hlavní projektant celého pozemního řešení všech letišť. Zadávací dokumentace přitom připouští uznání zkušenosti za zakázku, kde daná osoba působila jako hlavní projektant. Ing. R. pak dle společnosti O. HELLAS působil v pozici hlavního projektanta pozemní části (dopravní řešení) a letištní části (systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy). Rovněž tuto zkušenost lze dle Úřadu nepochybně chápat jako pozici hlavního projektanta dle zadávací dokumentace. Dle Úřadu je tedy patrné, že zkušenosti Ing. J. a Ing. R. odpovídají zadávacím podmínkám, jelikož oba působili jako hlavní projektanti.
56. Navrhovatel ve svém vyjádření k podkladům dále uvedl tvrzení, že se pozice Ing. J. a Ing. R. vztahují údajně pouze k části plnění hodnotitelné zakázky/zkušenosti, protože dle jeho názoru zadávací podmínky pozici hlavního projektanta nijak nespécializují a domnívá se proto, že by se mělo z povahy věci jednat o hlavního projektanta celé hodnotitelné zakázky/zkušenosti. Takový výklad je však dle Úřadu velmi restriktivní, přičemž znění zadávacích podmínek jej dle Úřadu nepodporuje. Jak správně uvedl navrhovatel, zadávací podmínky pozici hlavního projektanta nijak nespécializují, z této skutečnosti ovšem nelze bez dalšího vyvozovat, že nemohou být uznány specializace hlavního projektanta. Neuznání specializace u pozice hlavního projektanta by muselo být v zadávacích podmínkách přímo uvedeno, jestliže tomu tak není, znamená to dle Úřadu, že zadavatel specializace u pozice hlavního projektanta připouští. Nakonec z logiky věci a jak již Úřad uvedl výše, pozice hlavní projektant celého pozemního řešení všech letišť a pozice hlavní projektant pozemní části (dopravní řešení) a letištní části (systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy) jsou bez jakýchkoliv pochybností pozicemi hlavního projektanta. Označení pozic Ing. J. a Ing. R. společností O. HELLAS, která projekt a jednotlivé sporné zakázky realizovala, tak dle Úřadu odpovídá pozici hlavního projektanta. To, že se přitom pozice Ing. J. specializovala na celé pozemní řešení všech letišť, zatímco pozice Ing. R. na pozemní části (dopravní řešení) a letištní části (systém pojezdové dráhy a odbavovací plochy), tak není dle Úřadu pro posouzení předložených zkušeností s ohledem na znění zadávací dokumentace rozhodující.
57. Mimo výše uvedené pozice pak dle společnosti O. HELLAS zastával Ing. J. ještě funkci zástupce manažera projektu a vedoucího ve věcech technických. Navrhovatel ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí uvedl, že pozice zástupce manažera projektu není v zadávacích podmínkách vymezena, a proto ji nelze dle jeho názoru uzнат. Úřad předně uvádí, že na základě výše uvedeného není třeba hodnotit pozici Ing. J. coby zástupce manažera projektu, jelikož předložené zkušenosti splňují zadávací podmínky již na základě jeho pozice hlavního projektanta na sporných zakázkách v rámci celého projektu. Přesto Úřad nad rámec výše uvedeného k dané věci uvádí, že je z hlediska získaných zkušeností dotčených osob pro účely zadavatele, který se snaží vybrat nejlepšího dodavatele, spíše důležitý obsah vykonávaných

prací než samotný název pozice. Sám zadavatel v zadávací dokumentaci manažera projektu pro šetřenou veřejnou zakázku definoval jako fyzickou osobu, která je odpovědná za projekt, definuje a řídí projekční tým a monitoruje a koordinuje jednotlivé profese. Společnost O. HELLAS ve svém dopise potvrdila, že jak Ing. J. tak Ing. R. byli od počátku techničtí vedoucí projektového týmu, oba své týmy vedli, koordinovali ostatní specialisty a Ing. J. coby zástupce projektového manažera aktivně jednal s klientem a zástupci Řeckého úřadu pro civilní letectví. Úřad se proto domnívá, že rovněž tato funkce by zadávací podmínky splnila a zkušenost Ing. J. na pozici zástupce manažera projektu by bylo možno uznat jako hodnotitelnou zkušenost dle hodnotícího kritéria B. Jelikož však zadávací podmínky přímo stanovují, že pokud manažer projektu/hlavní projektant u jedné akce působil ve více rolích, získá za takovou akci stejně pouze 1 bod, není to pro šetřenou věc podstatné.

58. Úřad na základě výše uvedeného k námitce navrhovatele týkající se hodnocených zkušeností manažera projektu a hlavního projektanta uzavírá, že neshledal na straně zadavatele ve vztahu k hodnocení zastávaných pozic u sporných zakázek Ing. J. a Ing. R. porušení § 119 odst. 1 zákona.

K údajnému neprokázání kvalifikace vybraným dodavatelem

59. Navrhovatel ve svém návrhu dále namítal, že Ing. J. a Ing. R. se údajně nepodíleli při realizaci sporných zakázek na zpracování projektové dokumentace ve stupni DPS, protože předmět plnění končil ve stupni DSP. Zároveň navrhovatel uvedl, že Ing. R. se dle jeho názoru na zakázkách účastnil coby projektant, a nikoliv projektant dráhového systému. Z těchto důvodů došel navrhovatel k názoru, že vybraný dodavatel není dostatečně kvalifikován. Úřad proto šetřil prokázání kvalifikace vybraného dodavatele v těch bodech, které navrhovatel ve svém návrhu namítal a uvádí k tomu následující.
60. Z profesních životopisů Ing. J. i Ing. R. je patrné, že k prokázání kvalifikace předložili mj. následující sporné zakázky, které zároveň navrhovatel rozporuje:
- Regionální letiště Santorini – DPS, finanční hodnota stavby – 1,76 mld. Kč bez DPH, doba realizace DPS – 11/2015 – 06/2017,
 - Regionální letiště Kos – DPS, finanční hodnota stavby – 0,94 mld. Kč bez DPH, doba realizace DPS – 02/2016 – 04/2017.
61. V kapitole 6.4 „Technická kvalifikace dle ust. § 79 ZZVZ“ písm. b) zadávací dokumentace zadavatel mj. požaduje:
- u osoby manažera projektu odborné zkušenosti spočívající ve *zpracování nebo vedení řádného zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace, a to ve stupni pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby dle zvláštních právních předpisů, jejímž předmětem byla stavba letištní infrastruktury, která zahrnovala výstavbu či rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy anebo pojezděcích drah anebo odbavovacích ploch letišť s realizační hodnotou stavby min. 500.000.000,- Kč bez DPH/stavba;*
 - u osoby hlavního projektanta – specialisty na dráhové systémy odborné zkušenosti spočívající v *podílení se na pozici projektanta dráhového systému při řádném zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové*

dokumentace, a to ve stupni pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby dle zvláštních právních předpisů, jejímž předmětem byla stavba letištní infrastruktury, která zahrnovala výstavbu či rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy anebo pojižděcích drah anebo odbavovacích ploch letiště s realizační hodnotou stavby min. 500.000.000,- Kč bez DPH.

62. Dle Úřadu z gramatického výkladu citovaných zadávacích podmínek plyne, že k prokázání kvalifikace jsou způsobilé jak zakázky, jejichž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace ve stupni DSP, tak ve stupni DPS, což značí spojka „nebo“, kterou zadavatel v zadávací dokumentaci ke stanovení této podmínky použil. O této skutečnosti zadavatel navrhovatele informoval již v rozhodnutí o námitkách. Argumentace navrhovatele se v této části proto jeví jako zcela lichá, jelikož je zřejmé, že i v případě, kdy by předmětem předložených zakázek bylo zpracování projektové dokumentace pouze ve stupni DSP, jsou takové reference dostatečné k prokázání kvalifikace, jak byla zadavatelem pro manažera projektu a hlavního projektanta – specialista na dráhové systémy stanovena v kapitole 6.4 písm. b) zadávací dokumentace.
63. Z odpovědi společnosti O. HELLAS (viz bod 44. odůvodnění tohoto rozhodnutí), a také z jejího doporučujícího dopisu (viz bod 45. odůvodnění tohoto rozhodnutí), přitom vyplývá, že v rámci sporných zakázek došlo ke zpracování dokumentace ve stupni DPS, když uvádí: *„Následně jsme připravili pro Klienta dokumentaci Basic design pro účely Žádosti podle řecké legislativy (odpovídá dokumentaci pro stavební povolení) pro všech 7 letišť. Zadání jsme dokončili zpracováním dokumentace Tender Design (odpovídající dokumentaci pro provedení prací, technickou specifikací a soupisem prací – výkazem výměr ve formátu Master Specification Format/CSI) pro všech 7 letišť, jako podklad pro výběr zhotovitele pro všechna letiště“*. Přitom Ing. J. a Ing. R. se dle společnosti O. HELLAS podíleli na daných zakázkách ve všech jejich fázích. Vyjádření společnosti O. HELLAS je rovněž v tomto případě třeba brát jako rozhodné, vzhledem k tomu, že právě ona se na realizaci zakázky podílela a společnost O. HELIKA na projektu pouze spolupracovala.
64. K další části argumentace navrhovatele, že se Ing. R. dle jeho názoru na zakázkách účastnil coby projektant, a nikoliv projektant dráhového systému, Úřad uvádí následující. Zatímco požadované zkušenosti k prokázání kvalifikace jsou u manažera projektu v zadávací dokumentaci definovány jako *„zpracování nebo vedení řádného zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace (...)“*, tak u hlavního projektanta – specialisty na dráhové systémy jsou definovány jako *„podílení se na pozici projektanta dráhového systému při řádném zpracování minimálně 2 zakázek, jejímž předmětem bylo zpracování projektové dokumentace (...)“*. Zkušenosti u osoby manažera projektu tak nejsou přímo definovány jeho pozicí, na rozdíl od hlavního projektanta – specialisty na dráhové systémy. Z profesního životopisu Ing. R. přitom plyne, že se na sporných zakázkách Santorini a Kos podílel na pozici projektanta dráhového systému, což rovněž výslovně potvrdila společnost O. HELLAS (viz body 44. a 45. odůvodnění tohoto rozhodnutí), která celou zakázku, tj. zpracování projektů 7 letišť, realizovala. Uvedené bylo Úřadem rozebráno již v bodech 54. až 56. odůvodnění tohoto rozhodnutí. Navrhovatel tak zřejmě při svém tvrzení vycházel z vyjádření společnosti O. HELIKA, které však z logiky věci nemuselo být úplně přesné, když tato společnost na projektu pouze spolupracovala.

65. Na základě výše uvedeného lze k námitce týkající se údajného neprokázání kvalifikace vybraného dodavatele tím, že se Ing. J. a Ing. R. údajně nepodíleli při realizaci sporných zakázek na zpracování projektové dokumentace ve stupni DPS, protože předmět plnění končil ve stupni DSP a zároveň, že Ing. R. se dle jeho názoru na zakázkách účastnil coby projektant, a nikoliv projektant dráhového systému, shrnout, že sporné zakázky letiště Santorini a Kos, které Ing. J. a Ing. R. předložili ve svých profesních životopisech k prokázání kvalifikace dle kapitoly 6. 4 „Technická kvalifikace dle ust. § 79 ZZVZ“ písm. b) pro osobu manažera projektu a hlavního projektanta – specialistu na dráhové systémy, splňují požadavky stanovené zadavatelem v kapitole 6. 4 „Technická kvalifikace dle ust. § 79 ZZVZ“, konkrétně tedy požadavek na předmět, kterým mělo být zpracování projektové dokumentace, a to ve stupni pro vydání stavebního povolení nebo pro provádění stavby dle zvláštních právních předpisů a dále, že Ing. R. splňuje požadavek zadavatele na pozici projektanta dráhového systému.

K údajnému porušení zásady transparentnosti

66. Navrhovatel v obsahu celého svého návrhu a rovněž ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí tvrdí, že zadavatel svým postupem porušil základní zásady zadávacího řízení dle § 6 zákona, zejména zásadu transparentnosti.
67. Navrhovatel pak ve své podstatě porovnává odpověď, kterou obdržel od společnosti O. HELIKA (viz bod 40. odůvodnění tohoto rozhodnutí) a kterou obdržel zadavatel (viz bod 41. odůvodnění tohoto rozhodnutí), když se na základě námitek rozhodl navrhovatelem tvrzené skutečnosti ověřit. Je faktem, že Ing. Fousek za společnost O. HELIKA především odkázal na sesterskou společnost O. HELLAS, jež projekt realizovala. Podle Úřadu je tak zřejmé, že odpovědi, které poskytl Ing. Fousek navrhovateli, nemusely být úplně správné a kompletní, a to především kvůli tomu, že se společnost O. HELIKA na realizaci referenčních (sporných) zakázek přímo nepodílela. Dále Úřad konstatuje, že jen těžko lze spatřovat netransparentnost postupu zadavatele v tom, že naopak ověřoval skutečnosti tvrzené navrhovatelem v námitkách, tedy aby jeho postup byl transparentní. Zadavatel byl až následně odkázán na společnost O. HELLAS a ta mu poskytla konkrétní informace o sporných zakázkách a úloze Ing. J. a Ing. R. v nich.
68. Navrhovatel dále uvádí, že mu z rozhodnutí o námitkách není zřejmé, na co se konkrétně zadavatel tázal společnosti O. HELIKA, jaká byla konkrétní odpověď, na co se pak konkrétně tázal společnosti O. HELLAS, jaká byla její konkrétní odpověď a nakonec, kdo za společnost O. HELLAS učinil potvrzení ze dne 20. 4. 2021. Zároveň se navrhovatel domnívá, že bez těchto informací nebylo a není možné z jeho strany ověřit relevanci, důvěryhodnost a důkazní sílu odpovědi společnosti O. HELLAS, kterou obdržel zadavatel, což považuje navrhovatel za zásadní. Navrhovatel pak poukazuje na to, že zadavatel mohl dotazy a odpovědi na ně připojit v plném znění k rozhodnutí o námitkách a domnívá se proto, že je toto rozhodnutí nedostatečně odůvodněno a nepřezkoumatelné.
69. Úřad v obecné rovině k problematice institutu námitek uvádí, že námitky jsou procesní institut, který představuje primární ochranu dodavatelů před nezákonným postupem zadavatele. Jsou-li námitky podány, je zadavatel povinen v rozhodnutí o nich uvést, zda námitkám vyhovuje, či je odmítá, a zároveň toto své rozhodnutí odůvodnit, a to v souladu se zásadou transparentnosti (§ 6 odst. 1 zákona), tedy tak, aby rozhodnutí zadavatele bylo zpětně přezkoumatelné. Úřad v této souvislosti odkazuje na ustálenou judikaturu (např. rozsudek

Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 9. 2010 č. j. 1 Afs 45/2010 – 159), podle které požadavek transparentnosti „(...) není splněn tehdy, pokud jsou v zadavatelském postupu sledovány takové prvky, jež by zadávací řízení činily nekontrolovatelným, hůře kontrolovatelným, nečitelným a nepřehledným nebo jež by vzbuzovaly pochybnosti o pravých důvodech jednotlivých kroků zadavatele.“ Tato povinnost zadavatele, dovoditelná již ze samotných zásad zadávání veřejných zakázek, je pak v § 245 odst. 1 zákona zdůrazněna výslovným požadavkem na to, aby se zadavatel v rozhodnutí o námitkách podrobně a srozumitelně vyjádřil ke všem skutečnostem v nich uvedeným.

70. Zadavatel v rozhodnutí o námitkách konkrétně uvedl, že Ing. J. se na realizaci hodnocených zakázek podílel na pozici hlavního projektanta, přičemž přímo citoval „*chief designer of the entire urban solution of all airports*“ a vykonával rovněž činnost odpovídající pozici manažera projektu „*representative in technical matters and thus actively participated in negotiations with client*“. Dále zadavatel v rozhodnutí o námitkách uvedl, že Ing. R. se na zakázce podílel na pozici hlavního projektanta se specializací na dopravní řešení a dráhové systémy „*chief designer of landside (traffic solutions) and airside (solutions of runway – taxiway systems and aprons)*“. Právě na základě těchto informací byla dle zadavatele vyvrácena tvrzení navrhovatele ohledně zkušeností manažera projektu a hlavního projektanta při hodnocení nabídek. Úřad takový postup považuje za zcela transparentní a v souladu se zákonem. Zadavatel zcela jasně vymezil, proč námitky odmítá a uvedl k tomu relevantní odůvodnění. V rámci rozhodnutí o námitkách také uvedl, jak a od koho informace obdržel a citoval z nich nebo parafrázoval podstatné pasáže pro posouzení podaných námitek.
71. Úřad samozřejmě souhlasí s tvrzením navrhovatele, že rozhodnutí o námitkách musí být odůvodněno přezkoumatelným způsobem. To však především znamená, že je opřeno o relevantní důvody a je z nich zřejmé, proč na jejich základě zadavatel námitky odmítl či nikoliv. Přípustné pak zejména v rozhodnutí o námitkách není odůvodnění obecnými formulacemi. Úřad uvádí, že postup zadavatele v posuzovaném případě, kdy zadavatel z relevantních důkazů cituje či parafrázuje, přičemž uvádí jejich zdroj atd., nelze považovat za nepřezkoumatelný, resp. netransparentní. Zákon totiž zadavateli neukládá, aby ke svému rozhodnutí o námitkách připojoval nějaké další dokumenty coby důkazy, ale pouze zadavateli ukládá povinnost se v rozhodnutí o námitkách podrobně a srozumitelně ke všem v námitkách uváděným skutečnostem vyjádřit.
72. Pro úplnost Úřad uvádí, že návrh hodnotil ve všech jeho souvislostech a došel k závěru, že argumentaci navrhovatele, týkající se nepřezkoumatelnosti rozhodnutí o námitkách, je nutno považovat spíše jako podporu námitek o údajné netransparentnosti postupu zadavatele, kterou je provázán celý návrh. O uvedeném svědčí zejména i to, že navrhovatel ve svém návrhu po Úřadu nepožaduje zrušení rozhodnutí o námitkách, ale pouze zrušení rozhodnutí o výběru dodavatele.
73. Úřad tedy konstatuje, že podmínka pro uložení nápravného opatření spočívající v nedodržení pravidel stanovených pro zadání veřejné zakázky ze strany zadavatele nebyla v posuzovaném případě naplněna.
74. S ohledem na vše výše uvedené Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, Černá Pole, 604 55 Brno. Včas podaný rozklad proti výroku tohoto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zasílají Úřadu výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá
místopředsedkyně

Obdrží

1. MT Legal s.r.o., Jakubská 121/1, 602 00 Brno
2. doc. JUDr. Mgr. Jana Tlapák Navrátilová, Ph.D., Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha
3. Mgr. Jana Wraniková, Občanská 1115/16, 710 00 Ostrava

Vypraveno dne

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