



UOHSX00K3VWQ

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0469/2024/VZ  
Číslo jednací: ÚOHS-31417/2024/500

Brno 16. 8. 2024

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 12. 6. 2024 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1,
- navrhovatel – Energy Benefit Centre a.s., IČO 29029210, se sídlem Křenova 438/3, 162 00 Praha 6,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky „Nová budova CDP VRT Praha“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 12. 4. 2024 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 15. 4. 2024 pod ev. č. Z2024-015824, ve znění pozdějších oprav, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 16. 4. 2024 pod ev. č. 223471-2024, ve znění pozdějších oprav,

**rozhodl** takto:

**Návrh navrhovatele** – Energy Benefit Centre a.s., IČO 29029210, se sídlem Křenova 438/3, 162 00 Praha 6 – ze dne 12. 6. 2024 na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – učiněných při zadávání veřejné zakázky „Nová budova CDP VRT Praha“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 12. 4. 2024 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 15. 4. 2024 pod ev. č. Z2024-015824, ve znění pozdějších oprav, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 16. 4. 2024 pod ev. č. 223471-2024, ve znění pozdějších oprav, **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 – Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (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“), zahájil dne 12. 4. 2024 odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění otevřené řízení za účelem zadání veřejné zakázky „Nová budova CDP VRT Praha“, přičemž předmětné oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 15. 4. 2024 pod ev. č. Z2024-015824, ve znění pozdějších oprav, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 16. 4. 2024 pod ev. č. 223471-2024, ve znění pozdějších oprav (dále jen „veřejná zakázka“).
2. V čl. 1. „Úvodní ustanovení“ „Pokynů pro dodavatele“ tvořících součást zadávací dokumentace (dále jen „Pokyny pro dodavatele“) zadavatel uvedl, že předmětnou veřejnou zakázku zadává při výkonu relevantní činnosti ve smyslu § 153 odst. 1 písm. f) zákona a že s odkazem na § 151 odst. 1 zákona jde o sektorovou veřejnou zakázku.
3. Dle čl. 4. „Účel a předmět plnění veřejné zakázky“ bodu 4.1 Pokynů pro dodavatele je účelem veřejné zakázky *„výstavba nové budovy a na to navazujících objektů, rozšíření stávajícího počtu parkovacích míst včetně míst pro nabíjení elektromobilů a dalších mobilních prostředků s umožněním jednotlivého samostatného odečtu elektrické energie za nabíjení a nového Energocentra (zajišťujícího napájení elektrickou energií pro celý areál) v areálu Centrálního dispečerského pracoviště (...) za účelem dálkového řízení provozu vysokorychlostních tratí (...) a konvenční železnice zejména v oblasti takzvané »Velké Prahy«.* Pro cílový stav v nové budově je navrženo vybudovat dispečerské řídicí sály pro konvenční a vysokorychlostní úseky.“ Konkrétně je předmětem plnění veřejné zakázky zhotovení díla spočívajícího ve vypracování studie nové budovy Centrálního dispečerského pracoviště (dále i jen „CDP“) Praha, vypracování záměru projektu a doprovodné dokumentace záměru projektu, zhotovení dokumentace pro povolení záměru, zajištění výkonu autorského dozoru při zhotovení stavby, zpracování žádosti o vydání povolení záměru, zhotovení projektové dokumentace pro provádění stavby, zpracování díla v režimu BIM a výkon dozoru projektanta při provádění stavby.
4. Dle čl. 5. „Zdroje financování a předpokládaná hodnota veřejné zakázky“ Pokynů pro dodavatele činí předpokládaná hodnota veřejné zakázky 39 822 660 Kč bez DPH.<sup>1</sup>
5. Dne 20. 5. 2024 doručil dodavatel Energy Benefit Centre a.s., IČO 29029210, se sídlem Křenova 438/3, 162 00 Praha 6 (dále jen „navrhovatel“) – zadavateli „Námítky proti zadávacím podmínkám a postupu zadavatele v zadávacím řízení“ z téhož dne (dále jen „námítky“).

---

<sup>1</sup> Dle § 3 odst. 2 nařízení vlády č. 172/2016 Sb., o stanovení finančních limitů a částek pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek, finanční limit pro určení nadlimitní veřejné zakázky na služby v případě sektorové veřejné zakázky činí 10 826 000 Kč. V daném případě jde tedy o nadlimitní veřejnou zakázku.

„Rozhodnutím Zadavatele o námitkách Stěžovatele“ ze dne 4. 6. 2024 (dále jen „rozhodnutí o námitkách“), které bylo navrhovateli doručeno téhož dne, zadavatel uvedené námitky odmítl.

6. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nesouhlasil s důvody uvedenými v rozhodnutí o námitkách, podal dne 12. 6. 2024 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele z téhož dne. Návrh byl rovněž dne 12. 6. 2024 ve stejnopise doručen zadavateli.

## II. OBSAH NÁVRHU

### *K technické kvalifikaci hlavního projektanta*

7. Navrhovatel ve svém návrhu ze dne 12. 6. 2024 napadá zadavatelem stanovené zadávací podmínky, konkrétně požadavek zadavatele vymezený v rámci technické kvalifikace na člena týmu – hlavního projektanta. Navrhovatel uvádí, že zadavatel v jeho případě požadoval doložit zkušenosti s projekty staveb železničních drah (bod 8.5 Pokynů pro dodavatele), jež zohledňoval i při hodnocení nabídek (bod 16.3 Pokynů pro dodavatele). Dle navrhovatele je však požadavek na zkušenost s projekty staveb železničních drah nepřiměřený, nerelevantní, neodůvodněný a diskriminační.
8. Navrhovatel tvrdí, že zadavatel tímto požadavkem neúměrně zužuje okruh možných použitelných referenčních služeb na úzký výčet mnohdy nerelevantních projektů staveb, aniž by však umožnil doložení i jiných projektů srovnatelné i vyšší náročnosti. Dle navrhovatele ale projektant disponující referencemi na náročnější projekty by byl plně způsobilý i k realizaci řešené veřejné zakázky. Dle navrhovatele tak v současném znění formulovanou podmínku zadavatele na odbornost člena týmu naplní zpracování projektu jakékoliv stavby dráhy, tj. i stavby nenesoucí žádné společné rysy s předmětem plnění šetřené veřejné zakázky (např. rekonstrukce regionální kolejové trati bez projektu pozemní stavby), zatímco zpracování projektu např. velínu řízení leteckého či jiného (než železničního) dopravního provozu (např. projekt dráhy tramvajové) zadavatel nepovažuje za dostačující.
9. Navrhovatel k tomu blíže odkazuje na jím podané námitky, v nichž uvádí, že dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), je stavbou dráhy stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu. Dle navrhovatele však předmět dané veřejné zakázky tuto definici nesplňuje, když při extenzivním výkladu by mohl být klasifikován pouze jako „stavba na dráze“, nikoliv však „stavba dráhy“. Nadto je dle navrhovatele zřejmé, že má být sice zpracován projekt na vybudování CDP, avšak zařízení zabezpečující dráhu tvoří pouze jeho okrajovou část či dokonce není součástí plnění (pro zabezpečovací a sdělovací zařízení jednotlivých řízených úseků má být provedena pouze příprava, když samotné zařízení bude umístěno samostatnými stavbami), když součástí díla je vybavení budovy zabezpečovacím zařízením pouze pro účely budovy samotné. Dle navrhovatele dále převážná plocha budovy bude sloužit běžným provozům standardního pracoviště (kanceláře, šatny, jídelna atd.) a pouze minoritní část je věnována vlastnímu dispečerskému pracovišti. Navrhovatel je tak přesvědčen, že jde o projektování stavby běžného objektu a zadavatel tak neoprávněně vyžaduje reference vztahující se pouze ke stavbě dráhy.

*Ke způsobu vypořádání námitek*

10. Navrhovatel dále ve svém návrhu napadá způsob, jímž zadavatel vypořádal navrhovatelem podané námítky směřující proti požadavku na doložení zkušenosti hlavního projektanta s projekty staveb železničních drah. Dle navrhovatele rozhodnutí o námitkách, jímž zadavatel námítky navrhovatele odmítl, vykazuje vážné nedostatky, neboť argumentace zadavatele dle navrhovatele neodpovídá obsahu námitek. Dle navrhovatele zadavatel řádně nevypořádal námítky navrhovatele, když namísto rozporované skutečnosti se v rozhodnutí o námitkách věnoval jiným skutečnostem, které navrhovatelem rozporovány nebyly.
11. K tomu navrhovatel uvádí, že zadavatel odůvodnil v rozhodnutí o námitkách požadavek na doložení zkušeností se stavbami železničních drah odkazem na bod 8.4 Pokynů pro dodavatele s tím, že v něm jsou specifikovány prováděcí právní předpisy pro stavby železničních drah. Dle navrhovatele však daný bod Pokynů pro dodavatele stanoví technickou kvalifikaci dodavatele (dle navrhovatele konkrétněji a relevantněji ve vztahu k předmětu veřejné zakázky), nikoliv však technickou kvalifikaci členů týmu. Navrhovatel zdůrazňuje, že bod 8.4 Pokynů pro dodavatele nebyl předmětem jeho námitek, když námítky se týkaly pouze definice zkušeností hlavního projektanta dle bodu 8.5 Pokynů pro dodavatele. Navrhovatel upozorňuje, že v případě požadované kvalifikace hlavního projektanta v bodě 8.5 Pokynů pro dodavatele není uveden odkaz na právní předpisy týkající se drah ani podmínka, že by stavba měla zahrnovat pozemní stavební objekt, přičemž zároveň v zadávacích podmínkách není uvedeno, že by se definice uvedená v bodě 8.4 Pokynů pro dodavatele měla aplikovat rovněž i na bod 8.5 (či jiné části) Pokynů pro dodavatele.
12. Navrhovatel odmítá rovněž argumentaci zadavatele v rozhodnutí o námitkách spočívající v tom, že dle zadavatele by nebylo možné uznat zkušenosti s projektováním nemocničních či letových provozů, neboť jejich projektanti by ani nemuseli být oprávněni pro plnění dané veřejné zakázky na dané pozici a zejména projektant nemocničních provozů by byl odborníkem působícím ve zcela jiném oboru staveb vyžadujícím odlišnou autorizaci. Navrhovatel zdůrazňuje, že v rámci svých námitek nezpochybňoval požadavek zadavatele na vyžadovanou autorizaci. Současně navrhovatel akcentuje, že zadavatel požadoval pro hlavního projektanta doložení autorizace v oboru dopravní stavby anebo pozemní stavby, tedy nikoliv výlučně dopravní stavby, z čehož dle navrhovatele vyplývá, že sám zadavatel autorizaci v oboru pozemní stavby pro výkon funkce hlavního projektanta v dané veřejné zakázce považuje za dostačující. Dle navrhovatele přitom projektant nemocničních projektů zpravidla disponuje právě autorizací v oboru pozemní stavby. Pakliže je dle zadavatele zkušenost a autorizace v oboru dopravní stavby skutečně nezbytná pro řádné provedení díla, jak tvrdí v rozhodnutí o námitkách, pozastavuje se navrhovatel nad tím, proč zadavatel nepožadoval pro hlavního projektanta výhradně autorizaci v oboru dopravní stavby bez možnosti alternativy v jiném oboru. Navrhovatel tak považuje tento argument zadavatele pouze za zástupný.

*Závěr*

13. Navrhovatel uzavírá, že postupem zadavatele mu vznikla újma, neboť za daných okolností (stejně jako řada jiných dodavatelů) nemůže řádně zpracovat a podat nabídku, ač je dle svého přesvědčení k její realizaci plně způsobilý a kvalifikovaný.
14. S ohledem na uvedené navrhovatel navrhuje, aby Úřad zrušil předmětné zadávací řízení.

### III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

15. Podle § 249 zákona ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), bylo zahájeno správní řízení sp. zn. ÚOHS-S0469/2024/VZ ve věci přezkoumání úkonů zadavatele dne 12. 6. 2024, kdy Úřad obdržel návrh navrhovatele.
16. Účastníky správního řízení jsou podle § 256 zákona zadavatel a navrhovatel.
17. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-23616/2024/536 ze dne 13. 6. 2024.
18. Dne 24. 6. 2024 obdržel Úřad od zadavatele vyjádření k návrhu z téhož dne.

#### **Vyjádření zadavatele k návrhu ze dne 24. 6. 2024**

##### *K technické kvalifikaci hlavního projektanta*

19. Zadavatel ve svém vyjádření k návrhu ze dne 24. 6. 2024 uvedl, že je přesvědčen o tom, že zadávací podmínky stanovil přiměřeně a způsobem odpovídajícím rozsahu a složitosti předmětu veřejné zakázky.
20. Hlavním motivem návrhu je dle zadavatele to, že navrhovatel považuje předmět veřejné zakázky za projektování stavby běžného objektu, nikoliv za stavbu dráhy, a z uvedeného důvodu tak shledává požadované reference hlavního projektanta vztahující se pouze ke stavbě dráhy neoprávněnými.
21. Zadavatel však trvá na tom, že primárním účelem předmětné veřejné zakázky bylo nalezení projektanta stavby dráhy, když jejím výsledkem má být projektová dokumentace zpracovaná podle prováděcích právních předpisů pro stavby železničních drah dle § 5 odst. 1 zákona o drahách (který definuje stavbu dráhy a stavby na dráze) a § 3 odst. 1 zákona o drahách (který definuje jednotlivé kategorie železničních drah). Dále dle zadavatele bylo v zadávací dokumentaci jednoznačně uvedeno, že projektová dokumentace má být zpracována v podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, a v členění a rozsahu dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Na základě uvedeného je tak dle zadavatele zřejmé, že požadavek na zkušenost hlavního projektanta se zpracováním dokumentace pro stavby železničních drah je relevantní s ohledem na předmět veřejné zakázky.
22. Dle zadavatele tak zároveň nemůže být dán důvod, proč by měl akceptovat zkušenosti, které naopak s předmětem veřejné zakázky nesouvisí. Zadavatel považuje za nelogické, aby uznal reference hlavního projektanta týkající se zpracování jiných, sice možná náročných projektů (např. velín řízení leteckého provozu), které vyžadují odlišné znalosti a zkušenost, neboť jsou zpracovávány podle jiných právních i technických předpisů než stavby železničních drah. Dle zadavatele rozdílnost těchto různých typů staveb, resp. odborných znalostí a zkušeností odborníků, kteří projekty připravují, vyjadřuje nejen fakt, že pro jejich projektování může být vyžadována odlišná autorizace ve smyslu 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“), ale i skutečnost, že se sami projektanti takto úzce specializují a svou profesní dráhu spojují

typicky pouze s jedním typem staveb. Jelikož tedy zadavatel dle svého tvrzení poptává přípravu projektové dokumentace pro stavbu železniční dráhy, požadoval po dodavateli prokázat právě zkušenost hlavního projektanta s plněním zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah dle příslušných právních předpisů. Zadavatel dodává, že samotné disponování příslušnou autorizací dle autorizačního zákona a zkušenost projektanta s určitým náročným projektem (např. letiště, nemocnice) nemůže zadavateli sama o sobě dostatečně garantovat schopnost řádné realizace předmětu veřejné zakázky.

23. K tomu zadavatel doplňuje, že zpracování projektové dokumentace pro stavby železničních drah v požadovaném stupni a v hodnotě nejméně 12 mil. Kč obvykle obsahuje i pozemní stavbu.

#### *Ke způsobu vypořádání námitek*

24. Současně zadavatel považuje způsob vyřízení v této věci navrhovatelem vznesených námitek za odpovídající zákonu, k čemuž uvádí, že dle svého přesvědčení reagoval na obsah navrhovatelem podaných námitek. K tomu zadavatel podotýká, že na bod 8.4 Pokynů pro dodavatele v rozhodnutí o námitkách odkázal zejména z důvodu vysvětlení oprávněnosti požadavků týkajících se staveb železničních drah, neboť v tomto odkazovaném bodě Pokynů pro dodavatele zadavatel příslušná ustanovení právních předpisů konkrétně specifikoval.
25. Zadavatel dále podotýká, že i v případě požadavku na reference dodavatele vymezeného v bodě 8.4 Pokynů pro dodavatele požadoval, aby se předkládané reference týkaly staveb železničních drah. Dle zadavatele je tak již z uvedeného zřejmé, že určitá provázanost mezi body 8.4, 8.5 a 16.3 Pokynů pro dodavatele je dána.
26. Ke způsobu vypořádání námitek zadavatel dále uvádí, že své vyjádření týkající se autorizací dle autorizačního zákona uvedl zejména pro vysvětlení, že hlavním projektantem v dané veřejné zakázce by měl být někdo, kdo již zkušenost s plněním zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah v požadovaném stupni dle příslušných právních předpisů má. Dle zadavatele tedy uvedl v rozhodnutí o námitkách tento argument na podporu svého stanoviska, že rozlišení různých druhů staveb vyplývá z příslušných právních předpisů, z praxe příslušných orgánů veřejné správy i z praxe ostatních zadavatelů.

#### *Závěr*

27. Zadavatel zdůrazňuje, že je právem a odpovědností zadavatele, jakým způsobem s ohledem na své potřeby a sledovaný účel definuje předmět plnění. Zároveň zadavatel uvádí, že jím stanovené zadávací podmínky jsou dle jeho názoru zcela jednoznačné, konzistentní a vzájemně provázané, a rovněž že navrhovatelem vznesené námitky vypořádal v souladu se zákonem.
28. Zadavatel s ohledem na uvedené navrhuje, aby Úřad návrh zamítl v plném rozsahu.

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

29. Usnesením č. j. ÚOHS-27775/2024/536 ze dne 18. 7. 2024 stanovil Úřad účastníkům správního řízení lhůtu k vyjádření se k podkladům rozhodnutí.

30. Navrhovatel ani zadavatel se ve stanovené lhůtě ani později k podkladům rozhodnutí nevyjádřili.
31. Dne 29. 7. 2024 vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-29058/2024/500, jímž zadavateli nařídil předběžné opatření spočívající v uložení zákazu uzavřít smlouvu na veřejnou zakázku.

#### **IV. ZÁVĚRY ÚŘADU**

32. Úřad přezkoumal na základě ustanovení § 248 a následujících zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o zadávacím řízení a vyjádření účastníků řízení, rozhodl o zamítnutí návrhu navrhovatele, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření dle § 263 zákona. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.

#### **Relevantní ustanovení zákona**

33. Podle § 6 odst. 1 zákona zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
34. Dle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
35. Podle § 36 odst. 1 zákona nesmí být zadávací podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
36. Podle § 73 odst. 6 zákona platí, že 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.
37. Podle § 79 odst. 1 věty první 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.
38. Podle § 79 odst. 2 písm. c) zákona k prokázání kritérií technické kvalifikace zadavatel může požadovat 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.
39. Podle § 79 odst. 2 písm. d) zákona k prokázání kritérií technické kvalifikace zadavatel může požadovat 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.
40. Podle § 151 odst. 1 zákona je sektorovou veřejnou zakázkou veřejná zakázka, kterou zadává veřejný zadavatel při výkonu relevantní činnosti.

41. Podle § 151 odst. 4 věty první zákona postupuje zadavatel při zadávání sektorové veřejné zakázky, která není koncesí, podle části čtvrté, páté, nebo šesté a použije také části první, druhou, desátou až třináctou, pokud není v této části stanoveno jinak.
42. Podle § 153 odst. 1 písm. f) zákona se relevantní činností pro účely tohoto zákona rozumí činnost související s poskytováním či provozováním sítí určených k poskytování služeb veřejnosti v oblasti železniční, tramvajové, trolejbusové, veřejné autobusové nebo lanové dopravy (dále jen „dopravní síť“); dopravní síť se považuje za existující, pokud je činnost podle tohoto písmene poskytována za podmínek stanovených příslušnými správními orgány.
43. Dle § 167 odst. 1 zákona při zadávání sektorové veřejné zakázky se § 76, § 77 odst. 3 a § 81 až 88 zákona použijí obdobně. Zadavatel při zadávání sektorové veřejné zakázky může stanovit i jiná kritéria kvalifikace dodavatele, než jsou uvedena v části čtvrté zákona. Zadavatel však nesmí zejména
  - a) stanovit některým dodavatelům podmínky, které nejsou stanoveny jiným dodavatelům, nebo
  - b) požadovat doklady, zkoušky nebo jiné údaje bez vážného důvodu opakovaně.
44. Podle § 241 odst. 1 zákona námitky může podat dodavatel, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním veřejné zakázky, nebo se zvláštními postupy podle části šesté hrozí nebo vznikla újma (dále jen "stěžovatel"). Námitky nelze podat proti postupu zadavatele při zadávání veřejné zakázky malého rozsahu, koncese malého rozsahu podle § 178 zákona nebo sektorové veřejné zakázky podle § 158 odst. 1 zákona; to neplatí v případech, kdy zadavatel nebo jiná osoba zahájí zadávací řízení podle § 4 odst. 4 nebo 5 zákona.
45. Podle § 245 odst. 1 zákona zadavatel do 15 dnů od doručení námitek odešle rozhodnutí o námitkách stěžovateli. V rozhodnutí uvede, zda námitkám vyhovuje nebo je odmítá; součástí rozhodnutí o odmítnutí námitek musí být odůvodnění, ve kterém se zadavatel podrobně a srozumitelně vyjádří ke všem skutečnostem uvedeným stěžovatelem v námitkách. Dojde-li k odmítnutí námitek podle § 245 odst. 3 zákona, postačí odůvodnění ve vztahu ke splnění podmínek pro jejich odmítnutí. Pokud zadavatel námitkám vyhoví, sdělí v rozhodnutí současně, jaké provede opatření k nápravě.
46. Podle § 265 písm. a) zákona Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

#### **Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení**

47. Dle čl. 4. „Účel a předmět plnění veřejné zakázky“ bodu 4.2 Pokynů pro dodavatele je předmětem plnění veřejné zakázky „zhotovení Díla spočívajícího ve:
  - a) Vypracování Studie nové budovy CDP VRT Praha dle Směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace.
  - b) Vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace Záměru projektu dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 »Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu«, v platném znění, včetně příloh (dále jen »Směrnice MD V-2/2012«).



*Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.*

- c) Zhotovení Dokumentace pro povolení záměru dle NSZ včetně notifikace autorizovanou osobou, a to včetně Projektové dokumentace pro provádění stavby, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro zadávací řízení na zhotovení stavby, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činnosti koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.*
  - d) Zpracování žádosti o vydání povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen »nový stavební zákon«), včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání povolení záměru (povolení stavby nebo zařízení). Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.*
  - e) Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro zadávací řízení na zhotovení stavby.*
  - f) Zpracování Díla v režimu BIM a vytvoření Informačního modelu BIM dle Smlouvy Přílohy č. 11 BIM protokol, včetně všech jeho příloh. Informační model je součástí Díla a bude zpracováván, projednáván a odevzdáván průběžně a společně s ostatními částmi Díla dle Harmonogramu plnění dle Přílohy č. 5 Smlouvy.*
  - g) Výkon Dozoru projektanta při provádění stavby Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci. (...).“*
48. *V čl. 1. „Specifikace předmětu díla“ bodu 1.1.3 „Zvláštních technických podmínek“ tvořících součást zadávací dokumentace (dále jen „Zvláštní technické podmínky“) zadavatel uvedl: „Pro cílový stav v nové budově je navrženo vybudovat dispečerské řídicí sály pro konvenční a vysokorychlostní úseky dle bodu 4.2. Jak je podrobněji uvedeno v bodě 4.3.1, je součástí díla vybavení budovy zabezpečovacím a sdělovacím zařízením pouze pro účely budovy samotné. Pro zabezpečovací a sdělovací zařízení jednotlivých řízených úseků konvenční i vysokorychlostní železnice bude provedena pouze příprava. Samotné zařízení bude umístěno samostatnými stavbami.“*
49. *V bodu 1.2 „Rozsah a členění Dokumentace“ Zvláštních technických podmínek zadavatel uvedl: „Zadavatel upozorňuje, že byla vydána směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen »SŽ SM011«), schválená pod čj. 23385/2022- SŽ-GŘ-O6 dne 5. 4. 2022, s účinností od 8. 4. 2022, která ruší a nahrazuje Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních, ze dne 30. 6. 2006.“ (...) „Studie bude zpracována na základě podkladů z předchozí etapy. Návrh stavby bude zpracován ve třech variantách třemi na sobě nezávislými týmy.“ (...) „Záměr projektu bude zpracován dle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.“ (...) „Dokumentace ve stupni povolení záměru bude do doby vydání prováděcí vyhlášky zpracována v podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci*

staveb, ve znění pozdějších předpisů.“ (...) „Dokumentace ve stupni PDPS v režimu BIM bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále »vyhláška 146/2008 Sb.«). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této Dokumentace Přílohu P7 směrnice SŽ SMO11.“

50. Z čl. 2. „Přehled výchozích podkladů“ Zvláštních technických podmínek vyplývá, že výchozími podklady a dokumentací v rámci plnění předmětu veřejné zakázky jsou např. „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, Správa železnic, státní organizace, 12/2020“, „Studie proveditelnosti VRT (Brno-) Přerov – Ostrava, Správa železnic, státní organizace, 02/2021“, „Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, státní organizace, 12/2020“, „Rozšířená dopravní technologie Nového železničního spojení Praha – Drážďany, Správa železnic, státní organizace, 01/2022“, „Železniční uzel Praha; Zpracování »Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení«, „Studie proveditelnosti Bohumín – Katowice, Správa železnic, státní organizace“, „Studie proveditelnosti VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, Správa železnic, státní organizace“, „Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard – DÚR, DSP, PDPS, SFDI“, „Datový standard – železniční stavby – DÚR, DSP, PDPS“.
51. V čl. 3. „Koordinační s jinými stavbami“ Zvláštních technických podmínek zadavatel uvedl, že „součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů“, k čemuž zadavatel vyjmenoval konkrétní investiční a opravné práce: „a) RS 1 VRT Praha-Vršovice - Praha-Běchovice; Zpracování dokumentace pro územní řízení, b) RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Zpracování dokumentace pro územní řízení, c) RS 1 VRT Poříčany - Světlá nad Sázavou; Zpracování dokumentace pro územní řízení, d) RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou, e) RS 1 VRT Světlá nad Sázavou - Velká Bíteš; Zpracování dokumentace pro územní řízení, f) RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno; Zpracování dokumentace pro územní řízení, g) RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice; Zpracování dokumentace pro územní řízení, h) RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice; Zpracování dokumentace pro územní řízení, i) RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice - Hranice na Moravě; Zpracování dokumentace pro územní řízení, j) RS 1 ŽST Hranice na Moravě; Zpracování dokumentace pro územní řízení, k) RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov; Zpracování dokumentace pro územní řízení, l) RS 1 ŽST Ostrava-Svinov m) RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice; Zpracování dokumentace pro územní řízení 6/18 Příloha č. 3c Zvláštní technické podmínky ,Nová budova CDP VRT Praha' řízení, n) RS 4 VRT sjezd Lovosice - sjezd Litoměřice, o) RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN; Zpracování dokumentace pro územní řízení, předpoklad ukončení 2040, p) RS 4 Společný přeshraniční úsek, q) RS 4 + RS 42 Praha - Ústí nad Labem (Most) – Dresden, r) RS 1 VRT Prosenice - Hranice na Moravě (mimo), s) RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, t) RS 5 Praha – Wrocław, u) RS 1 + RS 2 Praha - Brno – Břeclav, v) RS 1 Přerov – Ostrava w) RS 1 Křižanov/Kozlov - Velké Meziříčí, x) Doplnění cvičných sálů pro CDP, y) Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC, z) ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Cheb, aa) ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod – Kolín, bb) ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt., cc) Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové,

dd) Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně), ee) Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo), ff) Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo), gg) Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň.“

52. V čl. 4. „Požadavky na technické řešení a provedení díla“ Zvláštních technických podmínek zadavatel uvedl, že *„zhotovitel zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace, a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti“*, přičemž *„návrh budovy, výběr materiálů a požadavky na údržbu všech zařízení a součástí budovy musí umožňovat nepřetržitý provoz zařízení, které jsou součástí kritické infrastruktury. Návrh musí obsahovat také prostupy při údržbě, výměně a rekonstrukci budovy tak, aby byl zajištěn kontinuální provoz i výměna nutných zařízení po celou životnost budovy.“*
53. V bodě 4.2 „Dispečerské sály a příslušenství“ Zvláštních technických podmínek zadavatel definoval své požadavky na konvenční sály, tj. konvenční sál 1 [řízená oblast Velký Osek (mimo) – Hradec Králové hl. n. – Choceň (mimo) – (Solnice)], konvenční sál 2 [Kolín (mimo) – Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí (mimo)], konvenční sál 3 (Velká Praha), konvenční sál 4 (Rezervní sál), konvenční sál 5 (Shell and core prostor), a to s následujícími požadavky: *„V přední části budou umístěny VZJ, na kterých bude zobrazován reliéf řízené oblasti v potřebném rozsahu a velikosti (současně je třeba sledovat technický vývoj v oblasti velkoformátových zobrazovacích ploch, kdy v případě příznivého vývoje (spotřeba EE, chlazení, stálost barev) je možno variantně uvažovat s jejich použitím místo tradičních VZJ). Zobrazený reliéf kolejiště musí obsahovat vstupní dopravní s kolejovým rozvětvením navazujících traťových úseků. Na čelní stěně je nutno vyprojektovat monitory pro zobrazení kamerových záběrů z konkrétní řízené oblasti (v maximálně možném počtu a velikosti) a monitory pro zobrazení odjezdů a příjezdů vlaků s přepravou cestujících v uzlových stanicích. Uspořádání sálů je nutno přizpůsobit aktuálním požadavkům na řízené oblasti, kde lze očekávat věčný posun s ohledem na nově zaváděné systémy – především ETCS.“* Dále zde zadavatel definoval své požadavky na sály VRT, tj. sál VRT 1 (řízená oblast VRT Čechy) a sál VRT 2 (řízená oblast VRT – Rezervní sál), a to analogicky k sálům konvenční železnice.
54. V bodě 4.3 „Další zabezpečovací a sdělovací zařízení“ Zvláštních technických podmínek zadavatel definoval své požadavky na zabezpečovací a sdělovací zařízení: *„Technické vybavení: Sály musí být vybaveny veškerou potřebnou infrastrukturou pro bezproblémový provoz CDP, včetně: rozvodů elektroinstalace, datové sítě, klimatizace, zabezpečení, monitoringu a akustického řešení. (...) Možnost redundance. Sál musí být flexibilní a snadno adaptovatelný na specifické požadavky jednotlivých provozovaných sálů CDP. Na základě zvolené varianty zobrazovacích jednotek bude upřesněna dispozice v jednotlivých sálech a rozmístění postů v sále. (...) Sály musí být připraveny pro cyklickou výměnu a upgrade instalované technologie. S minimálním dopadem do provozu. Nejdelší výměnné cykly jsou 15 let. (...) Bude provedena výstavba systémů PZTS, EPS, ASHS a kamerového systému. (...) Vyvarovat se stínění signálu mobilních operátorů uvnitř budovy, daná vlastní konstrukcí stavby, EMC opatření. (...) Po budově rozvést datové sítě, STA rozvody; zajistit pokrytí wi-fi a signálem veřejných mobilních operátorů. (...) Součástí bude také návrh internetového připojení nezávislého na systémech správy železnic. (...) Návrh budovy bude zohledňovat prostupnost budovy pro všechny i*

*výhledově používané rádiové systémy (GSM-R, FRMCS, Wifi, 5G a další). Toto bude doloženo pomocí rádiového plánování.“*

55. Zadavatel rovněž definoval své požadavky na silnoproudé technologie (bod 4.4 Zvláštních technických podmínek), na ostatní technologická zařízení, tj. výtahy, vzduchotechnika a vytápění, osvětlení (bod 4.5 Zvláštních technických podmínek), na další prostory budovy, tj. šatny, gastroprovoz, centrální odpočívárna pro zaměstnance CDP, kanceláře, nocležna, zasedací místnost, sklady, propojení budov, venkovní parkoviště, venkovní kolárna, chodby (bod 4.6 Zvláštních technických podmínek).
56. Dle bodu 8.4 „Technická kvalifikace – seznam významných služeb“ Pokynů pro dodavatele požadoval zadavatel k prokázání technické kvalifikace dodavatele *„předložení seznamu ukončených významných služeb obdobného charakteru poskytnutých dodavatelem v posledních 8 letech před zahájením zadávacího řízení.*

*Za služby obdobného charakteru se pokládají projektové práce spočívající ve zhotovení projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení (dále jen »DSP«) nebo ve stupních projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby (dále jen »DSP+PDPS«) nebo ve stupni projektové dokumentace pro vydání společného povolení (dále jen »DUSP«), resp. projektové dokumentace pro vydání společného povolení podle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen »DUSL«, přičemž pro obě projektové dokumentace pro vydání společného povolení je dále v textu používána společná zkratka »DUSP/DUSL«) nebo ve stupních projektové dokumentace pro vydání společného povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby (dále jen »DUSP/DUSL+PDPS«) nebo ve stupních dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (dále jen »DUR«) a projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení (dále jen »DUR+DSP«) nebo ve stupních dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby a projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby (dále jen »DUR+DSP+PDPS«) dle prováděcích právních předpisů<sup>2</sup> pro stavby železničních drah ve smyslu § 5 odst. 1 a § 3 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Za službu obdobného charakteru, resp. projektové práce spočívající ve zhotovení dokumentace ve stupni DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS, zadavatel považuje rovněž provedení aktualizace dokumentace ve stupni DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS.*

*Pro účely doložení požadované technické kvalifikace se dokumentacemi ve stupních DSP+PDSP rozumí jak dokumentace zpracovaná dle přílohy č. 5 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění účinném do 30. 11. 2018 (tj. zpracovaná v jednom stupni na úrovni dokumentace zahrnující jednak DSP a jednak PDPS s výjimkou vybraných provozních souborů technologické části, které se dopracovávaly samostatně), tak i dokumentace zpracované zvlášť (bez ohledu na to, zda v rámci jedné*

<sup>2</sup> „Vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.“

smlouvy či nikoli), a to DSP dle přílohy č. 3 a PDPS dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění účinném od 1. 12. 2018. Jako dokumentaci ve stupni PDPS však nelze předložit PDPS zpracovanou dle přílohy č. 6 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění účinném do 30. 11. 2018. V případě dokumentací ve stupních DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS musí být stupně DUR a DSP zpracovány a doloženy ke stejné stavbě (bez ohledu na to, zda v rámci jedné smlouvy či nikoli).

Za významné služby obdobného charakteru se pokládají (...) následující činnosti:

a) zpracování dokumentace ve stupni DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS nebo DUSP nebo DUSP+PDPS pro rekonstrukci, novostavbu nebo opravu pozemních stavebních objektů, která obsahuje minimálně jeden pozemní stavební objekt o celkových investičních nákladech minimálně 250 mil. Kč bez DPH.

Činnost uvedená pod písm. a) výše musí být doložena alespoň ve dvou referenčních zakázkách (významných službách).“

57. Dle bodu 8.5 „Technická kvalifikace – seznam odborného personálu“ Pokynů pro dodavatele požadoval zadavatel k prokázání technické kvalifikace předložení seznamu odborného personálu dodavatele, k čemuž uvedl, že „se členové odborného personálu dodavatele musí přímo podílet na plnění veřejné zakázky“, přičemž „mohou být zaměstnanci dodavatele nebo osoby v jiném vztahu k dodavateli, tj. např. jeho poddodavatelé nebo zaměstnanci jeho poddodavatelů, nevylučují-li z čl. 9.3 těchto Pokynů jinak.“ Zadavatel uvedl, že pro plnění této veřejné zakázky musí mít dodavatel k dispozici odborný personál (hlavní projektant, architekt, specialista na pozemní stavby, specialista na zabezpečovací zařízení, specialista na sdělovací zařízení, specialista na silnoproudou technologii, specialista na vytápění a vzduchotechniku, specialista na geotechniku, specialista na požární bezpečnost, koordinátor BOZP, specialista na inženýrskou činnost, manažer rizik koordinátor BOZP, manažer informací), který splňuje pro ně jednotlivě vymezené podmínky, když u člena týmu hlavní projektant (HIP) požadoval:
- „nejméně 5 let praxe v projektování staveb železničních drah, které obsahovaly alespoň následující činnosti: projektování pozemních staveb;
  - autorizace v rozsahu dle § 5 odst. 3 písm. a) nebo b) autorizačního zákona, tedy pro pozemní stavby nebo dopravní stavby;
  - prokázat zkušenost s plněním alespoň dvou zakázek na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah ve stupni DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS ve funkci vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu, přičemž hodnota zakázky musí činit nejméně 12 mil. Kč bez DPH a musí se jednat o zakázku dokončenou, avšak zadavatel nestanoví maximální lhůtu, ve které musela být zakázka dokončena; pokud byla referovaná činnost součástí rozsáhlejšího plnění pro objednatele služby (např. kromě zpracování projektové dokumentace měl dodavatel vykonávat i dozor projektanta) postačí, pokud je dokončeno plnění odpovídající zadavatelem stanovené definici požadované zkušenosti.“
58. Dle bodu 9.3 „Poddodavatelské omezení“ Pokynů pro dodavatele „zadavatel nevymezuje žádné činnosti při plnění veřejné zakázky, které musí být plněny přímo vybraným dodavatelem“.

59. Dle čl. 16. „Hodnocení nabídek“ Pokynů pro dodavatele budou nabídky hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti, a to na základě kritéria „nabídková cena“ s vahou 60 % a na základě kritéria „zkušenosti vybraných členů odborného personálu dodavatele“ s vahou 40 %. Ke kritériu „zkušenosti vybraných členů odborného personálu dodavatele“ zadavatel uvedl, že v jeho rámci bude hodnotit míru splnění vymezených parametrů, a to parametrů nad rámec minimální úrovně kvalifikace stanovené v bodě 8.5 Pokynů pro dodavatele, tj. u hlavního projektanta následovně:

*„Bodovaná kritéria: zkušenost s plněním zakázky na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah ve stupni DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS ve funkci vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu s hodnotou zakázky na projektové práce ve výši nejméně 12 000 000,- Kč bez DPH a dokončené v posledních 8 letech před zahájením zadávacího řízení, a to nad rámec kvalifikačního kritéria.*

*Počet bodů: 2 body za každou zakázku*

*Maximální bodové ohodnocení (zkušenosti nad rámec maxima již nejsou hodnoceny): 6“*

#### **Právní posouzení**

60. V řešené věci zadavatel v bodě 8.5 „Technická kvalifikace – seznam odborného personálu“ Pokynů pro dodavatele požadoval, aby dodavatel prokázal splnění technické kvalifikace mj. předložením seznamu členů odborného personálu. V případě hlavního projektanta zadavatel požadoval mj. „prokázat zkušenost s plněním alespoň dvou zakázek na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železničních drah ve stupni DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS ve funkci vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu, přičemž hodnota zakázky musí činit nejméně 12 mil. Kč bez DPH a musí se jednat o zakázku dokončenou, avšak zadavatel nestanoví maximální lhůtu, ve které musela být zakázka dokončena; pokud byla referovaná činnost součástí rozsáhlejšího plnění pro objednatele služby (např. kromě zpracování projektové dokumentace měl dodavatel vykonávat i dozor projektanta) postačí, pokud je dokončeno plnění odpovídající zadavatelem stanovené definici požadované zkušenosti.“
61. Předmětem sporu mezi navrhovatelem a zadavatelem je to, zda lze považovat takto vymezený požadavek na hlavního projektanta – konkrétně jeho omezení na dokumentace pro stavby železničních drah – za přiměřený a odůvodněný vzhledem k předmětu veřejné zakázky a zda jeho prostřednictvím nedošlo nedůvodně k omezení hospodářské soutěže. Současně panuje mezi navrhovatelem a zadavatelem spor o to, zda zadavatel řádně vypořádal navrhovatelem v této otázce vznesené námitky.
62. Dle názoru navrhovatele není předmětem řešené veřejné zakázky stavba dráhy, nýbrž jde o projektování stavby běžného objektu, v jehož rámci je pouze minoritní část věnována vlastnímu dispečerskému pracovišti, a naopak převážná část běžným provozům standardního pracoviště. Součástí předmětu veřejné zakázky je navíc dle navrhovatele pouze provedení přípravy pro zabezpečovací a sdělovací zařízení jednotlivých řízených úseků a dále vybavení budovy zabezpečovacím zařízením pro účely budovy samotné. Vyprojektování zařízení zabezpečujícího dráhu však dle navrhovatele součástí předmětu veřejné zakázky není.

Dle navrhovatele tak požadovaná kvalifikace hlavního projektanta neodpovídá předmětu veřejné zakázky. K tomu navrhovatel zdůrazňuje, že dle jeho názoru zadavatel tímto požadavkem umožnil předložení i nerelevantních projektů staveb, které se týkaly železničních staveb, aniž by však zároveň umožnil doložení projektů vyšší náročnosti týkajících se jiných typů staveb, když dle navrhovatele jejich realizátoři by byli rovněž způsobilí k plnění šetřené veřejné zakázky, čímž dle navrhovatele došlo k bezdůvodnému omezení hospodářské soutěže.

63. Oproti tomu zadavatel je přesvědčen, že předmět dané veřejné zakázky naplňuje definici stavby dráhy a že je tedy jeho požadavek na doložení zkušenosti hlavního projektanta s projektováním staveb železničních drah oprávněný. Zadavatel argumentuje dále tím, že nelze považovat za relevantní reference hlavního projektanta týkající se projektů sice i vyšší náročnosti, avšak jiného typu staveb, při nichž jsou vyžadovány odlišné znalosti a zkušenosti z oblasti jiných právních a technických předpisů než pro stavby železničních drah. Dle zadavatele tak nemohlo dojít k omezení hospodářské soutěže.

#### *Obecně ke kvalifikaci*

64. Úřad nejprve v obecné rovině uvádí, že zadávacími podmínkami ve smyslu § 28 odst. 1 písm. a) zákona jsou veškeré podmínky stanovené zadavatelem, které se týkají účasti v zadávacím řízení i celého jeho průběhu. Součástí zadávacích podmínek mohou být i kritéria technické kvalifikace, jejichž účelem má být ověření personálních a technických kapacit dodavatele, resp. jeho zkušeností a odborných schopností v rozsahu nezbytném pro plnění veřejné zakázky, aby tak předmětem hodnocení byly pouze nabídky těch dodavatelů, u nichž jsou v co nejvyšší míře vyloučeny pochybnosti o tom, zda budou skutečně schopni řádně, včas a v odpovídající kvalitě veřejnou zakázku plnit [podle § 28 odst. 1 písm. c) zákona se kvalifikací rozumí „*způsobilost a schopnost dodavatele plnit veřejnou zakázku*“]. Pokud tedy dodavatel prokáže splnění požadované technické kvalifikace, poskytuje tak zadavateli určitou jistotu, že bude moci uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky s dodavatelem, který je po všech stránkách způsobilý veřejnou zakázku splnit. Jinými slovy, stanovení požadavků na kvalifikaci dodavatele představuje pro zadavatele nástroj pro zajištění větší míry jistoty úspěšné realizace předmětu veřejné zakázky a minimalizaci rizika, že dojde ke zmaření primárního účelu zadávacího řízení, jímž je řádná a efektivní realizace veřejné zakázky dle potřeb zadavatele.
65. Zadavatel může v rámci technické kvalifikace požadovat i předložení seznamu členů týmu, kteří se budou podílet na plnění veřejné zakázky, a osvědčení o jejich vzdělání a odborné kvalifikaci, k nimž může stanovit i své konkrétní minimální parametrické požadavky pro ověření, že zkušenosti těchto členů týmu jsou vzhledem k rozsahu a složitosti veřejné zakázky dostačující.
66. Zadavatel má plné právo stanovit své požadavky na kvalifikaci dle svého uvážení, avšak při jejich vymezení musí postupovat v mezích zákona. Konkrétně ve vztahu k podmínkám technické kvalifikace to znamená, že je zadavatel povinen dodržet zásady zadávání veřejných zakázek zakotvené v § 6 zákona (zejména zásady transparentnosti, přiměřenosti a zákazu diskriminace) a na ně navazující ustanovení zákona, a to především § 36 odst. 1 zákona, podle něhož „*zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže*“, a § 73 odst. 6 zákona, který stanoví, že „*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“.*

67. Je-li tedy účelem stanovení podmínek kvalifikace zajistit, aby se zadávacího řízení zúčastnili pouze dodavatelé, kteří jsou způsobilí splnit předmětnou veřejnou zakázku řádně a včas, pak je zřejmé, že vymezení podmínek kvalifikace vede vždy k určitému omezení okruhu potenciálních účastníků zadávacího řízení. Nemusí však jít o nezákonný postup, pokud je takový požadavek opodstatněný a odůvodnitelný. Zadavatel je tedy oprávněn využít prostor daný mu zákonem a prostřednictvím požadavků na technickou kvalifikaci v podstatě znevýhodnit některé dodavatele, toto je možné ovšem pouze tehdy, je-li to odůvodněno objektivními okolnostmi. Technická kvalifikace tak představuje nástroj legitimní selekce s přirozeným prvkem relativní diskriminace, proto je třeba při jejím vymezení důsledně dbát na přiměřenost požadavků, a to zejména s ohledem na věcný charakter, složitost a rozsah předmětu veřejné zakázky. Zásadě přiměřenosti přitom musí odpovídat nejen volba jednotlivých požadavků, ale také jejich minimální úroveň. Zadavatel tedy musí své požadavky týkající se technické kvalifikace dodavatelů „vybalancovat“ tak, aby mu tyto na jedné straně poskytovaly záruky, že obdrží kvalitní plnění, avšak zároveň na straně druhé, aby nebyla technická kvalifikace stanovena zjevně nepřiměřeným způsobem s ohledem na složitost a rozsah předmětu veřejné zakázky a aby neznemožňovala některým dodavatelům ucházet se o veřejnou zakázku bezdůvodně.

#### *K předmětu veřejné zakázky*

68. Úřad se zabýval otázkou, zda zadavatel vymezil kritérium technické kvalifikace v otázce požadavku na zkušenosti hlavního projektanta v souladu se zákonem, tj. důvodně ve smyslu § 36 odst. 1 zákona a § 73 odst. 6 zákona a přiměřeně a nediskriminačně ve smyslu § 6 odst. 1 a 2 zákona. Konkrétně se Úřad zabýval posouzením otázky, zda požadavek zadavatele na doložení zkušeností hlavního projektanta lze považovat za nezbytný pro ověření, že je dodavatel způsobilý veřejnou zakázku z pohledu její složitosti a rozsahu řádně splnit, či zda neměl být nahrazen v zájmu zajištění přiměřené úrovně hospodářské soutěže požadavkem mírnějším.
69. Ze zadávací dokumentace vyplývá, že předmětem veřejné zakázky je zpracování projektové dokumentace<sup>3</sup> pro výstavbu nové budovy centrálního dispečerského pracoviště, které bude sloužit pro dálkové řízení provozu vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) a rovněž pro konvenční úseky železnice.
70. Úřad připomíná, že činnost zadavatele upravuje zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Dle § 21 odst. 1 citovaného zákona provozuje zadavatel železniční dopravní cestu

<sup>3</sup> Předmětem veřejné zakázky je zpracování dokumentace pro povolení záměru a projektové dokumentace pro provádění stavby ve smyslu jejich definic dle § 157 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, přičemž pro zjednodušení Úřad bude používat pro označení předmětu veřejné zakázky pojem „zpracování projektové dokumentace“.



ve veřejném zájmu (zajišťuje její provozuschopnost, modernizaci a rozvoj). Předmět činnosti zadavatele<sup>4</sup> tedy zahrnuje zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti, zajišťování údržby a opravy železniční dopravní cesty v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti, přičemž zadavatel na základě platné právní úpravy plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy. Je tedy zřejmé, že podstatou činnosti zadavatele je komplexní spravování železniční infrastruktury, resp. železniční sítě jako celku, jež je nezbytná pro poskytování železniční dopravy veřejnosti. Železniční síť přitom obecně zahrnuje pro tento účel nejen vlastní kolejovou síť, ale rovněž objekty, železniční stanice, zastávky, budovy a další technická zařízení, které jsou nutné k celkovému zajištění provozu železnice<sup>5</sup>.

71. Ze zadavatelem předestřené účelu výstavby nové budovy CDP vyplývá, že tuto budovu zamýšlí postavit pro zvýšení kvality a efektivity řízení vlaků. Je tedy zřejmé, že budova CDP bude mít souvislost s provozováním železniční dopravy, neboť má tvořit součást železniční infrastruktury a má být využívána v souvislosti s provozem, modernizací a rozvojem železniční dopravní cesty.
72. Již z tohoto obecného pohledu lze stavbu CDP nepochybně považovat za stavbu související s železniční dráhou, a tedy předmět šetřené veřejné zakázky (zpracování projektové dokumentace pro výstavbu takové budovy) za zpracování dokumentace pro stavbu související s železniční dráhou.
73. Úřad podotýká, že zadavatel v zadávací dokumentaci uvedl, že předmětná veřejná zakázka je sektorovou veřejnou zakázkou zadávanou při výkonu relevantní činnosti zadavatele, tj. při poskytování či provozování sítí určených k poskytování služeb v oblasti železniční dopravy, což navrhovatel ve svém návrhu nezpochybňuje. Lze tedy vycházet z toho, že rovněž navrhovatel považuje zpracování projektové dokumentace pro výstavbu budovy CDP za činnost související s provozováním železniční dopravy.
74. Zároveň pak z právních předpisů upravujících podmínky pro stavbu drah a pro provozování drah vyplývá, že za stavbu dráhy lze považovat všechny stavby rozšiřující, doplňující, měnící či zabezpečující dráhu (§ 5 odst. 1 zákona o drahách, kde se uvádí, že „stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv“), přičemž každá stavba v obvodu dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží, je stavbou na dráze (§ 5 odst. 4 zákona o drahách). Součástí dráhy jsou pak rovněž „sdělovací zařízení pro přenos informací obsahující přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace“, „zabezpečovací zařízení obsahující technické prostředky zabezpečení a řízení drážní dopravy v železničních stanicích a na tratích, zařízení pro mechanizaci a automatizaci spádovišť a související přenosové cesty“ a „budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování“ (§ 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební

---

<sup>4</sup> Viz např. <https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznice>.

<sup>5</sup> Viz např. <https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznice/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr>, kde se v rámci základní charakteristiky železniční sítě uvádí, že zahrnuje mj. rovněž 6 628 budov (stav ke dni 31. 12. 2023).

a technický řád drah. ve znění pozdějších předpisů). Úřad podotýká, že zmíněné předpisy výslovně pojem přímo „stavba železniční dráhy“ nepoužívají, když definují pouze souhrnně „stavbu dráhy“ (resp. „stavbu na dráze“ a „součást dráhy“) pro všechny druhy dráhy a dále rozlišují dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové.

75. Je-li přitom hlavním účelem plánované výstavby budovy CDP zajištění dálkového řízení provozu na železnici (když dálkové řízení provozu slouží k zajištění dynamického a efektivního provozu na železnici s možností odhalit a odvrátit možné krizové situace), lze dle názoru Úřadu mít za to, že je u budovy CDP naplněna nejen definice součásti dráhy ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (jde o stavbu určenou k organizování, zabezpečování a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti), ale rovněž přímo definice stavby dráhy ve smyslu zákona o drahách (jde o stavbu rozšiřující, doplňující, měnící či zabezpečující dráhu), a to – vzhledem k tomu, že jde o dálkové řízení provozu na železnici – stavbu železniční dráhy. Předmět šetřené veřejné zakázky (zpracování projektové dokumentace pro výstavbu takové budovy) lze tedy považovat za zpracování dokumentace pro stavbu železniční dráhy.
76. Dále má Úřad za to, že s ohledem na obsahovou náplň předmětu plnění šetřené veřejné zakázky dle Pokynů pro dodavatele lze vycházet z toho, že realizace předmětu veřejné zakázky (zpracování projektové dokumentace pro výstavbu budovy CDP) vzhledem k charakteru plánované budovy CDP vyžaduje zohlednění i řady podkladů, předpisů a postupů vycházejících ze specifik staveb železniční infrastruktury a požadavků, které z těchto specifik vyplývají. Uvedené dovozuje Úřad z následujícího.
77. Zadavatel v zadávací dokumentaci při vymezení svých požadavků na předmět veřejné zakázky odkazuje na „Směrnici SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy Železnic, státní organizace“. Tato směrnice vychází z právních předpisů upravujících povolování staveb, zpřesňuje požadavky na zpracování záměrů projektů dle „Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ a zároveň přihlíží ke specifikům staveb železniční infrastruktury a k požadavkům, které z těchto specifik vycházejí<sup>6</sup>.
78. Současně zadavatel při popisu požadovaného obsahu předmětu plnění veřejné zakázky odkazuje na přílohu č. 10 „Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy“ vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, dle níž (do doby vydání prováděcí vyhlášky) požaduje zpracovat dokumentaci ve stupni povolení záměru. Uvedená příloha obsahuje popis nutných náležitostí dokumentace v případě staveb dráhy, a to s přihlédnutím ke specifikům a požadavkům plynoucím z charakteru takových staveb.<sup>7</sup>
79. Obdobně zadavatel požaduje zpracovat dokumentaci ve stupni projektové dokumentace pro provádění stavby v režimu BIM v členění a rozsahu odpovídajícím příloze č. 4 „Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby“

<sup>6</sup> Viz např. <https://sirdo.eu/wp-content/uploads/2021/07/prezentace-webina%CC%81r%CC%8C-SIRDO1.pdf>.

<sup>7</sup> V rámci dané oblasti regulace byla uvedena vyhláška s účinností k 1. 7. 2024 obdobně nahrazena vyhláškou č. 131/2024 Sb., o dokumentaci staveb – pozn. Úřadu.

vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů, obsahující popis nutných náležitostí dokumentace pro stavby dráhy.<sup>8</sup>

80. Zadavatel dále v zadávací dokumentaci uvedl konkrétní podklady a dokumentaci týkající se železniční infrastruktury, z níž musí dodavatel při zpracování projektové dokumentace vycházet (k tomu blíže viz bod 50. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
81. Rovněž zadavatel v zadávací dokumentaci odkázal na další připravované či realizované železniční stavby, jež musí dodavatel při zpracování projektové dokumentace zohlednit a zajistit s nimi koordinaci (k tomu blíže viz bod 51. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
82. Dle přílohy č. 3 „Vyhrazené stavby“ zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), jsou stavby drah vyhrazenými stavbami, v jejichž případě dle § 33 odst. 2 písm. a) citovaného zákona vykonává působnost stavebního úřadu Dopravní a energetický stavební úřad. Stavba nové budovy CDP tak bude coby stavba tvořící součást dopravní infrastruktury podléhat povolení tohoto speciálního stavebního úřadu.
83. S ohledem na vše dosud uvedené zastává Úřad stanovisko, že předmětem šetřené veřejné zakázky mají být projekční činnosti pro stavbu, která je stavbou železniční dráhy, tedy projekční práce vyžadující i zohlednění charakteru projektované stavby, tj. vyžadující respektování a zohlednění všech předpisů a specifik souvisejících s železniční infrastrukturou.
84. Úřad nepřehlédl, že v rámci veřejné zakázky má být vyprojektována budova CDP, která má mít dispečerské řídicí sály pro konvenční a vysokorychlostní úseky železnice (tedy prostory bezprostředně se vztahující k provozování železniční dopravy a bezprostředně se týkající řízení, organizování a zabezpečování železniční dráhy), ale rovněž další objekty (šatny, gastroprovoz, kanceláře, nocležna, sklady, uzavřená chodba propojující budovy, venkovní parkoviště, venkovní kolárna a chodby), tedy prostory nacházející se rovněž v běžných budovách, které s provozováním, řízením, organizováním a zabezpečováním železniční dopravy samy o sobě přímo nesouvisí.
85. Současně Úřad nepřehlédl, že v rámci předmětu plnění veřejné zakázky mají být projektovány prostory určené pro řízení, organizování a zabezpečování železniční dopravy, když však pro vlastní zabezpečovací a sdělovací zařízení jednotlivých řízených úseků železnice má být počítáno pouze s přípravou (tj. že samotné zařízení bude následně umístěno dalšími samostatnými stavbami) a v rámci předmětu plnění veřejné zakázky má být řešeno pouze zabezpečovací a sdělovací zařízení pro účely budovy CDP samotné.
86. Nemůže být tedy sporu o tom, že v rámci předmětu veřejné zakázky mají být prováděny jak projekční práce související přímo se stavbou železniční dráhy (a následně mohou být prováděny i další projekční práce související se zabezpečováním a sdělovacím zařízením pro řízení vlaků), tak projekční práce, které přímo se stavbou železniční dráhy nesouvisí.
87. Nicméně Úřad má za to, že i přes právě uvedené je určující právě to, že má být v rámci předmětu veřejné zakázky vyprojektována stavba železniční dráhy jako celek ve smyslu účelu,

---

<sup>8</sup> V rámci dané oblasti regulace byla uvedena vyhláška s účinností k 1. 8. 2024 obdobně nahrazena vyhláškou č. 227/2024 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury – pozn. Úřadu.

jemuž bude sloužit (tj. splňující veškeré přesně vymezené parametry pro její využívání pro dálkové řízení vlaků) – a to bez ohledu na to, že přirozeně se určitý podíl prací (projektovaných objektů v rámci celé stavby) nemusí specificky vztahovat přímo jen k železniční dopravě, tedy že se může vztahovat k objektům a prostorům sloužícím univerzálně k běžnému užívání a provozu v podstatě jakékoliv stavby určitého pracoviště jako její zázemí – a rovněž bez ohledu na to, zda projekční práce související s železniční dopravou budou pro účely používání budovy CDP realizací šetřené veřejné zakázky již zcela kompletní či nikoliv. Úřad má totiž za to, že je v této souvislosti třeba zohlednit zejména konečný cíl, který je její realizací sledován, a primární účel, jenž má daná stavba plnit.

88. Dle názoru Úřadu je nepochybně nutné přihlédnout k tomu, že v daném případě primárním účelem veřejné zakázky není vyprojektování výstavby „pouze“ prostor tvořících běžnou součást jakékoliv jiné budovy (když tyto prostory samy o sobě nemohou mít pro zadavatele mimo toho, že budou sloužit pro vlastní zajištění dálkového řízení vlaků včetně veškerého zázemí, žádný samostatný význam), nýbrž vyprojektování výstavby budovy sloužící k zajištění dálkového řízení vlaků jako celku, a to rovněž s veškerým potřebným zázemím a nezbytnou infrastrukturou či přípravou pro ni, byť bez samotných technologií pro řízení vlaků.
89. Byť jsou tedy součástí předmětu veřejné zakázky i činnosti týkající se běžných prostor sloužících jako zázemí daného pracoviště a v případě činností týkajících se prostor souvisejících s železniční dopravou jde jen o přípravu bez projektování samotného signalizačního a zabezpečovacího řízení, nemůže uvedené bez ohledu na podíl těchto prací na celkovém obsahu předmětu veřejné zakázky ničeho změnit na tom, že předmětem šetřené veřejné zakázky je zpracování dokumentace pro stavbu železniční dráhy.
90. Předmětem řešené veřejné zakázky je tedy zpracování projektové dokumentace (studie, záměru projektu a doprovodné dokumentace záměru projektu, dokumentace pro povolení záměru, projektové dokumentace pro provádění stavby a výkon dozoru projektanta), a to s předpokládanou hodnotou 39 822 660 Kč bez DPH, ve vztahu ke stavbě, kterou (jak bylo dovozeno podrobně výše) lze považovat za stavbu železniční dráhy ve smyslu obecného jazykového výkladu tohoto pojmu i ve smyslu výkladu tohoto pojmu v zákoně o drahách.

*K posouzení technické kvalifikace hlavního projektanta z pohledu předmětu veřejné zakázky*

91. V návaznosti na uvedené Úřad posuzoval, zda požadavek zadavatele na zkušenosti hlavního projektanta s projekty staveb železničních drah tak, jak byl vymezen, koresponduje s předmětem veřejné zakázky, aby tak bylo možné ověřit, že může vypovídat o schopnosti dodavatele veřejnou zakázku daného rozsahu a složitosti řádně splnit, a zároveň, že rozsah a složitost veřejné zakázky bezdůvodně „nepřesahuje“.
92. Úřad připomíná, že zadavatel požadoval pro hlavního projektanta doložit zkušenost se dvěma zakázkami na projektové práce spočívající ve zpracování dokumentace pro stavby železniční dráhy, a to ve stupni „*DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS*“<sup>9</sup>, přičemž hlavní projektant měl danou zkušenost realizovat ve funkci vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu, hodnota zakázky musela činit min. 12 mil. Kč bez DPH a muselo se jednat o dokončenou zakázku, když však zadavatel nijak nelimitoval maximální dobu referenčního plnění.

<sup>9</sup> Popis zkratk jednotlivých stupňů dokumentace viz bod 56. odůvodnění tohoto rozhodnutí.

93. Je nesporné, že projektová dokumentace je zásadní součástí každého stavebního projektu, protože řeší ve svých jednotlivých stupních (z nichž každý slouží ke konkrétnímu určenému účelu) komplexně navrhovanou stavbu i průběh její výstavby. Projektant provádí veškerou projektovou a inženýrskou činnost při přípravě a realizaci stavby, kdy zpracovává projekt jako celek od koncepčního návrhu, přes studii, projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí, pro stavební povolení až po projektovou dokumentaci nezbytnou ke kolaudaci stavby. Součástí návrhu a projektu stavby přitom musí být jak architektonické, tak stavebně-technické a konstrukční řešení, požárně bezpečnostní řešení a technika prostředí stavby atd. Rozsah zpracovávaného stupně dokumentace pak musí odpovídat druhu a významu stavby, jejímu umístění, stavebně-technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí i době jejího trvání, to vše při zohlednění požadavků stavebníka, ale rovněž dle požadavků veškeré zákonné legislativy vztahující se k projektované stavbě. Proces přípravy staveb je přitom sledován ze strany veřejných orgánů (stavební úřady, orgány ochrany zdraví, bezpečnosti, kultury a přírody), i ze strany jejich pořizovatelů (důvody ekonomiky výstavby a provozu) na základě požadavků na obsah jednotlivých částí projektů. Prvořadou funkcí projektové dokumentace je tedy vytvoření podkladů pro realizaci stavby tak, aby stavba měla promyšlené koncepční řešení s optimální souhrou všech její detailů a aby dobře sloužila účelu, pro který má být využívána. Projektová dokumentace je pak základním podkladem nejen pro úspěšnost schvalovacího procesu dané stavby, ale rovněž slouží jako detailní podklad pro vlastní realizaci projektované stavby, dle něhož je při samotné výstavbě ve všech jednotlivostech již závazně postupováno. Je tedy nepochybné, že správné a kvalitní zpracování projektové dokumentace je klíčovým aspektem pro úspěšnost realizace zamýšlené stavby.<sup>10</sup>
94. Dle § 156 odst. 1 stavebního zákona musí být projektová dokumentace zpracována projektantem. Z § 14 stavebního zákona vyplývá, že projektantem je fyzická osoba oprávněná podle autorizačního zákona ke zpracování územně plánovací dokumentace, územní studie a projektové dokumentace, přičemž hlavním projektantem je projektant pověřený veškerou koordinací při zpracování dokumentace v případě, kdy vzhledem k rozsahu a obsahu zpracovávané projektové dokumentace je nutná součinnost vícero osob podílejících se na jejím zpracování. Dle § 155 odst. 1 stavebního zákona jsou zpracování projektové dokumentace a výkon dozoru projektanta považovány za tzv. vybrané činnosti, které může vykonávat pouze fyzická osoba, která získala oprávnění k výkonu této činnosti podle příslušného právního předpisu, tj. autorizačního zákona. O významu a zároveň náročnosti projektové činnosti tedy svědčí i fakt, že po zpracovateli projektové dokumentace je vyžadováno příslušnými právními předpisy, aby disponoval oprávněním pro výkon takové činnosti jakožto prvotním předpokladem pro kvalitní provedení projekčních činností v souladu s veškerými právními předpisy.
95. Rovněž považuje Úřad za podstatné v této souvislosti připomenout, že v daném případě jde o zpracování projektové dokumentace pro stavbu svým charakterem, významem i finančním objemem mimořádnou. Jde totiž o budovu CDP určenou pro dálkové řízení provozu vysokorychlostních tratí i pro konvenční úseky železnice. Jak již bylo řečeno, dálkové řízení vlaků slouží k zajištění dynamického a efektivního provozu na železnici s možností odhalit a odvrátit možné mimořádné či krizové situace, a tedy význam dálkového řízení provozu vlaků

---

<sup>10</sup> Srov. vedle výše v textu odkazované legislativy též např. <https://www.pavlat-znalec.cz/nektere-vybrane-problemy-ze-stavebniho-provozu/98-projektova-dokumentace-stavby>.

(a tedy budovy CDP) je pro řádné a bezpečné fungování železniční dopravy nepopiratelný. Navíc na území České republiky existují pouze dvě budovy CDP (v Praze a v Přerově) a daná stavba má tak zásadní význam pro fungování železničního systému České republiky.

96. O náročnosti a rozsahu požadované projektové dokumentace v daném případě svědčí rovněž výše předpokládané hodnoty řešené veřejné zakázky (cca 39 mil. Kč bez DPH), nehledě na Úřadem předpokládanou výši investičních nákladů souvisejících s výstavbou budovy CDP<sup>11</sup>, a rovněž skutečnost, že na zpracování projektové dokumentace se má podílet celkem 14 členů týmu – hlavní projektant, architekt, specialista na pozemní stavby, specialista na zabezpečovací zařízení, specialista na sdělovací zařízení, specialista na silnoproudou technologii, specialista na vytápění a vzduchotechniku, specialista na geotechniku, specialista na požární bezpečnost, koordinátor BOZP, specialista na inženýrskou činnost, manažer rizik, koordinátor BIM a manažer informací – jejichž práci je třeba zkoordinovat.
97. Již s ohledem na uvedené je zřejmé, že vysoké nároky na precizní zpracování projektové dokumentace pro výstavbu budovy CDP je zcela pochopitelný, neboť případné chyby či nepřesnosti při plánování takového stavební díla by mohly ve svém důsledku způsobit značné komplikace v navazujících fázích realizace daného projektu i při provozování železniční dopravy.
98. V neposlední řadě v této souvislosti Úřad považuje za nutné zopakovat, že v daném případě jsou předmětem veřejné zakázky projekční činnosti vyžadující zohlednění charakteru projektované stavby, již je stavba tvořící součástí železniční infrastruktury, v jejímž případě je tak nutné zohlednění všech předpisů a specifíků souvisejících s železniční infrastrukturou.
99. S přihlédnutím k uvedenému je tedy zřejmé, že role hlavního projektanta je při plnění šetřené veřejné zakázky stěžejní, neboť jeho úkolem je vykonávat, řídit a zaštitit vysoce odborné činnosti, na jejichž správném a bezchybném provedení zásadním způsobem závisí výsledná podoba zpracované projektové dokumentace, jež bude rozhodujícím podkladem pro úspěšné schválení i vlastní realizaci záměru zadavatele vystavět a využívat novou budovu CDP.
100. Předmět veřejné zakázky je tedy možné považovat za složitý předmět plnění, kdy jde bezesporu o činnost vysoce náročnou a specializovanou, a je zřejmé, že i nároky na kvalitu zpracování předmětu veřejné zakázky a na koordinaci postupu osob podílejících se na její realizaci, musí odpovídat charakteru a významu veřejné zakázky.
101. Úřad má proto za to, že je logické, že zadavatel byl při stanovení podmínek účasti v předmětném zadávacím řízení veden snahou o získání co nejkvalitnějšího dodavatele s výrazným rozsahem praktických odborných znalostí a zkušeností pro něj působícího hlavního projektanta coby osoby stěžejní pro výslednou kvalitu provedení veřejné zakázky.
102. Úřad podotýká, že z autorizačního zákona vyplývá, že k získání autorizačního osvědčení je třeba doložit tímto zákonem předepsané vzdělání a odpovídající délku praxe a složit odbornou zkoušku. Osvědčení o autorizaci tedy garantuje určitou úroveň vzdělání a délku praxe, avšak

---

<sup>11</sup> Úřad nedisponuje informací o konkrétní výši předpokládaných investičních nákladů na výstavbu nové budovy CDP Praha, nicméně dle <https://zdopravy.cz/sprava-zeleznic-chysta-rozsireni-centralniho-dispecerskeho-pracoviste-za-16-miliardy-korun-127870> na výstavbu CDP v Přerově plánuje zadavatel investiční náklady ve výši 1,6 mld. Kč. Úřad proto předpokládá, že investiční náklady na výstavbu nové budovy CDP v Praze coby budovy svým charakterem stejné budou řádově obdobné.

sama o sobě ještě nemusí být dostatečnou zárukou toho, že držitel autorizace je automaticky dostatečně zkušený k praktickému provádění jakýchkoliv druhů projekčních prací pro jakékoliv typy staveb. Autorizační osvědčení jsou totiž vydávána pro různé obory, které se mohou lišit rozsahem činností, na jejichž poskytování se držitelé autorizace mohou zaměřovat, a rovněž druhem dosavadních zkušeností (např. pro obor „pozemní stavby“ není prokázání praxe související s železničními stavbami podmínkou pro získání této autorizace, zatímco pro obor „dopravní stavby“ je pro autorizované inženýry tato praxe pro udělení autorizace vyžadována)<sup>12</sup>. Ne všechna autorizační osvědčení tak potvrzují i praktickou zkušenost s praxí na stavbách železničních drah. Je přitom možné vycházet z toho, že sami projektanti se v rámci své činnosti odborně zaměřují na určité typy staveb (např. sám navrhovatel má nepochybně značné zkušenosti s novostavbami či rekonstrukcemi významných budov, avšak zejména v oblasti občanské vybavenosti – např. nemocnice, školy, domovy pro seniory atd., aniž by však z jeho webových stránek bylo možné dovodit, že má zkušenosti i s projektováním staveb železničních drah či alespoň s projektováním dopravních staveb<sup>13</sup>).

103. Úřad v této souvislosti dále podotýká, že zákon nezakazuje (naopak to umožňuje), aby si zadavatelé u klíčových osob mohli (mimo doložení osvědčení o jejich odborné kvalifikaci) ověřit i jejich reálné praktické zkušenosti.
104. S přihlédnutím k uvedenému Úřad přistoupil k porovnání obsahu předmětu plnění šetřené veřejné zakázky s požadavkem zadavatele na referenční zakázky hlavního projektanta.
105. Jak již přitom bylo podrobně dovozeno výše, předmětem řešené veřejné zakázky je zpracování projektové dokumentace pro stavbu, kterou lze považovat za stavbu železniční dráhy ve smyslu obecného jazykového výkladu tohoto pojmu i ve smyslu výkladu tohoto pojmu v zákoně o drahách, když při zpracování dané projektové dokumentace je nutné rovněž zohlednit specifika související se železniční dopravou. Současně bylo podrobně výše dovozeno, že význam kvalitního zpracování projektové dokumentace je pro úspěšnost projektu výstavby budovy CDP klíčový, když samotná budova CDP má zásadní význam pro řízení železniční dopravy, přičemž za stěžejní osobu pro realizaci předmětu šetřené veřejné zakázky lze označit právě hlavního projektanta. V tomto smyslu je tedy zacílení požadovaných referencí hlavního projektanta na stavby železniční dráhy dle Úřadu zcela pochopitelné a odůvodněné, byť se může jevit – z pohledu projektanta bez specializace právě na stavby železničních drah – jako poměrně přísné.
106. Úřad opakuje, že doložení autorizačního osvědčení samo o sobě nemusí poskytovat dostatečnou záruku o tom, že jeho držitel má pro účel zadavatele i dostatečnou praktickou zkušenost se zakázkou týkající se železniční stavby, a je tedy legitimním právem zadavatele požadovat po držiteli autorizace rovněž doložení referenčních zakázek se stavbami železniční dráhy. V daném případě zadavatel umožnil, aby hlavní projektant doložil k prokázání technické kvalifikace autorizaci pro obor „dopravní stavby“ (pro jejíž získání u autorizovaných inženýrů je nutné prokázat rovněž praxi související se železničními stavbami), u jejíhož držitele je možné určitou zkušenost se stavbami železničních drah předpokládat. Ani uvedené však nic nemění na tom, že i v případě držitele autorizace pro obor „dopravní stavby“ byl zadavatel oprávněn

---

<sup>12</sup> Viz [www.ckait.cz](http://www.ckait.cz), viz rozhodnutí Úřadu sp. zn. ÚOHS-S0465/2020/VZ, č. j. ÚOHS-03558/2021/500/Alv, ze dne 29. 1. 2021.

<sup>13</sup> Viz <https://www.energy-benefit.cz/reference>.

ověřit si i jeho praktické zkušenosti s projekty staveb železničních drah prostřednictvím referencí. Zadavatel navíc připustil u hlavního projektanta i předložení autorizace pro obor „pozemní stavby“ (pro jejíž získání však povinnost prokázání praxe související se železničními stavbami předepsána není). V případě držitele této autorizace tedy zadavatel neměl žádným způsobem podloženou jeho jakoukoliv zkušenost se stavbami železničních drah a tím spíše byl u něj oprávněn požadovat doložení takové zkušenosti ve formě referencí.

107. Úřad podotýká, že byt lze obecně u autorizovaných projektantů předpokládat vysokou úroveň jejich odborných znalostí a schopností, nelze po zadavateli spravedlivě požadovat, aby se s přihlédnutím ke všem okolnostech daného případu spokojil s tím, že se spolehne na to, že si projektant bez odpovídajících praktických zkušeností s projekty železničních drah případně „dostuduje“ i postupy nutné pro kvalitní zpracování dokumentace pro takový typ stavby, a že zadavatel nevyužije svou zákonnou možnost tyto praktické zkušenosti si ověřit.
108. Pakliže tedy zadavatel v rámci šetřené veřejné zakázky poptává zpracování projektové dokumentace pro stavbu železniční dráhy (v jejímž případě je zřejmé, že při jejím zpracování je nutné zohlednit právní předpisy a odborné znalosti týkající se železniční dopravy) a bylo-li pro něj stěžejní, aby měl záruku toho, že projektovou dokumentaci pro budovu CDP vypracuje dostatečně zkušený hlavní projektant právě v oblasti staveb železničních drah, bylo jeho právem pro ověření zkušenosti hlavního projektanta vyžadovat reference zacílené právě na stavby železničních drah a nespokojit se pouze s referencemi na jakékoliv stavby.
109. Zadavatel požadoval doložení dvou zkušeností hlavního projektanta se zpracováním dokumentace pro stavby železničních drah, což mohlo nepochybně vést k omezení účasti některých dodavatelů v soutěži o veřejnou zakázku, avšak pouze těch, kteří dosud dokumentaci pro stavbu železniční dráhy nikdy nezpracovávali anebo jejich zkušenost byla ojedinelá.
110. Současně však zadavatel další případné takové zkušenosti již nepožadoval k prokázání kvalifikace a pouze je bodově zohledňoval při hodnocení nabídek – pouze s omezením referenční doby na 8 let. K tomu Úřad uvádí, že volba hodnotících kritérií je plně v kompetenci zadavatele, přičemž dle § 116 odst. 2 písm. e) zákona jimi mohou být i kvalifikace nebo zkušenosti osob, které se mají podílet na plnění veřejné zakázky, a to v případě, že na úroveň plnění má významný dopad kvalita těchto osob. Tento postup je možný u takového předmětu plnění veřejné zakázky, jehož kvalita je přímo spojená a ovlivněná kvalitou a zkušenostmi jednotlivých osob participujících na realizaci, a to dle preferencí zadavatele.<sup>14</sup> Požaduje-li zadavatel plnění, které je svým způsobem poměrně jedinečné, je právě vhodné nastavit kvalifikační kritéria či základní parametry veřejné zakázky v minimální nezbytné podobě, aby se vyvaroval zbytečné diskriminaci některých způsobilých dodavatelů, avšak promítnout svůj požadavek na co nejvyšší kvalitu veřejné zakázky do jejího hodnocení prostřednictvím hodnotících kritérií kvality dle § 116 zákona. Zadavatel v daném případě požadoval plnění, které lze považovat za vysoce náročné a specifické, přičemž bodově zvýhodnil doložení zkušeností osoby, u níž kvalita jejich práce bude mít zásadní dopad na řádnou realizaci celého díla, tj. hlavního projektanta. Úřad tak má za to, že ani bodovému zvýhodnění dalších zkušeností hlavního projektanta s projekty železničních drah nelze ničeho vytknout.

---

<sup>14</sup> Viz rozhodnutí Úřadu sp. zn. ÚOHS-S0195/2019/VZ-31040/2019/531/MKe ze dne 14. 11. 2019.



111. Úřad podotýká, že zadavatel dále v rámci parametrů referenčních zakázek hlavního projektanta požadoval, aby tento doložil zkušenost s dokumentací v jakémkoliv stupni pro povolení stavby či pro provádění stavby (či jejich kombinaci) (tedy ve stupni odpovídajícím předmětu veřejné zakázky). Zadavatel přitom netrval na tom, aby daná zkušenost musela zahrnovat všechny stupně projektové dokumentace obsažené v předmětu plnění veřejné zakázky, nýbrž mu postačovala zkušenost i s jedním stupněm dokumentace (např. DSP).
112. Současně zadavatel připustil možnost, aby hlavní projektant referenční zakázku realizoval buď ve funkci vedoucího týmu anebo i jako zástupce vedoucího týmu, čímž fakticky připustil, aby na pozici hlavního projektanta působila i osoba, která sice určité zkušenosti s vedením týmu zpracovatelů projektové dokumentace má, avšak nikoliv nutně přímo na pozici zastřešujícího hlavního projektanta.
113. Rovněž zadavatel sice svázal zkušenosti hlavního projektanta s finanční hodnotou referenční stavby, avšak ve výši pouze 12 mil. Kč bez DPH, tj. méně než 1/3 předpokládané hodnoty veřejné zakázky.
114. Nadto zadavatel nijak neomezil maximální dobu referenčního plnění, jak mu zákon umožňuje, a bylo tedy možné dokládat zkušenosti se zpracováním dokumentace pro stavby železniční dráhy nabyté bez omezení kdykoliv v minulosti.
115. Úřad rovněž podotýká, že zadavatel ani neomezil možnost, aby byla technická kvalifikace hlavního projektanta prokázána prostřednictvím poddodavatele, když trval pouze na tom, aby se tento člen odborného personálu přímo podílel na plnění veřejné zakázky.
116. Zadavatel tedy požadoval doložení zkušenosti hlavního projektanta se zpracováním dokumentace pro stavby železničních drah, což odpovídá předmětu veřejné zakázky, zároveň však v dalších parametrech požadovaných referencí nastavil své požadavky dokonce již v rozsahu „mírnějším“ ve srovnání s předmětem veřejné zakázky. Dle přesvědčení Úřadu není na základě zjištěných skutečností důvod pochybovat ani o tom, že předmětný kvalifikační požadavek tak, jak byl v souhrnu stanoven, je nepochybně možné prokázat poměrně širokým množstvím referenčních služeb (a to již s ohledem na výrazně rozvinutou hustotu železniční sítě a její infrastruktury u nás, viz např. „jen“ výše uváděný údaj o počtu budov ve vlastnictví zadavatele), z čehož důvodu ani z tohoto pohledu nelze shledat, že by se snad v daném případě jednalo o podmínku svou povahou složitou a obtížně naplnitelnou, respektive omezující. Dle názoru Úřadu je daný kvalifikační požadavek stále vymezen tak široce, že existuje značný okruh služeb, kterými mohou dodavatelé kvalifikaci splnit, z tohoto důvodu pak ani není nezbytné se dále podrobněji zabývat otázkou, zda by jiný požadavek vedl k ještě většímu otevření soutěže. Současně Úřad zdůrazňuje, že o okruhu dodavatelů je nutné uvažovat vždy v porovnání s předmětem veřejné zakázky, tedy i s ohledem na její velikost a specifičnost. S tím souvisí i to, že nelze po zadavateli požadovat, aby slevoval ze svých požadavků, či je rozšiřoval jen proto, aby mohl vybírat z ještě více dodavatelů.<sup>15</sup>
117. S ohledem na vše uvedené stojí Úřad na stanovisku, že požadavek zadavatele na kvalifikaci člena týmu – hlavního projektanta spočívající v požadavku na doložení zkušeností

---

<sup>15</sup> Srov. lze v podrobnostech odkázat na závěry učiněné předsedou Úřadu v rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-R0038/2024/VZ, č. j. ÚOHS-18360/2024/162 ze dne 6. 5. 2024, včetně tam shrnutých závěrů rozhodovací praxe týkající se posuzování tzv. jednoduché zadávací podmínky.

se zpracováním dokumentace pro stavby železniční dráhy, a to ve stupni „*DSP nebo DSP+PDPS nebo DUSP/DUSL nebo DUSP/DUSL+PDPS nebo DUR+DSP nebo DUR+DSP+PDPS*“, a to na pozici vedoucího týmu nebo zástupce vedoucího týmu s hodnotou zakázky min. 12 mil. Kč bez DPH bez omezení doby referenčního plnění, je přiměřený vzhledem ke složitosti a rozsahu šetřené veřejné zakázky, tedy přiměřený pro ověření schopnosti dodavatele veřejnou zakázku daného rozsahu a složitosti řádně plnit. Současně má Úřad za to, že takto vymezený požadavek na reference hlavního projektanta nelze považovat za nijak excesivní, když tento požadavek může poskytnout zadavateli dostatečnou záruku, že na pozici hlavního projektanta bude působit osoba s dostatečnou odbornou zkušeností, avšak zároveň předmět plnění veřejné zakázky „nepřekračuje“.

118. Navrhovatel v návrhu argumentuje tím, že dle jeho názoru zadavatel požadavkem na zkušenosti hlavního projektanta se stavbou železniční dráhy rozšiřuje okruh možných použitelných referenčních služeb na projekty jakékoliv stavby dráhy, tj. i stavby nenesoucí žádné společné rysy s předmětem plnění šetřené veřejné zakázky. K tomu Úřadu uvádí, že jak bylo dovozeno, stěžejním záměrem zadavatele a zároveň předmětem řešené veřejné zakázky je zpracování dokumentace pro stavbu železniční dráhy vyžadující zohlednění mimo jiné právních předpisů týkajících se železniční dopravy, a tedy v tomto světle dává zacílení požadavku zadavatele na zkušenosti s projekty právě tohoto charakteru smysl. Pakliže dále zadavatel další parametry referenčních zakázek hlavního projektanta nastavil tak, že považoval za dostačující zkušenosti pouze s jedním stupněm dokumentace, zkušenost pouze na pozici zástupce vedoucího týmu, zkušenost s hodnotou zakázky pouze min. 12 mil. Kč bez DPH a zkušenost bez omezení referenční doby, nemůže být uvedené vykládáno jako postup odporující zákonu. Úřad připomíná, že je plně v kompetenci zadavatele, jakým způsobem nastaví zadávací podmínky včetně kvalifikačních požadavků (při jejichž splnění je ochoten uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky), pokud nepostupuje v rozporu se zákonem.
119. Navrhovatel zároveň v návrhu argumentuje tím, že dle jeho názoru zadavatel požadavkem na zkušenosti hlavního projektanta se stavbou železniční dráhy neúměrně zužuje okruh možných použitelných referenčních služeb, aniž by zároveň uznal zkušenosti s projekty staveb jiných druhů (i vyšší náročnosti), když však dle navrhovatele projektant disponující referencemi na náročnější projekty by byl plně způsobilý i k realizaci řešené veřejné zakázky. Domnívá-li se navrhovatel, že zadavatel měl uznat i projekty staveb jiných druhů (např. velínu řízení leteckého dopravního provozu – když však Úřadu není známo, že by navrhovatel takovou referencí skutečně disponoval, navrhovatel to ani nikde netvrdí, ani nedokazuje), pak k tomu Úřad uvádí následující. Úřad nezpochybňuje, že při zpracování projektové dokumentace pro stavbu k řízení železniční dopravy i při zpracování projektové dokumentace pro stavbu k řízení leteckého provozu je nutná vysoká úroveň odborných znalostí hlavního projektanta. Rovněž Úřad uznává, že v obou případech může být projektová dokumentace co se týče náročnosti zpracovávána ve srovnatelné struktuře a se srovnatelným obsahem, a to rovněž pro podobné účely využití (pro povolení stavby, pro provedení stavby). Avšak ani přes uvedené nelze dle názoru Úřadu bez dalšího uzavřít, že je zcela nepodstatný charakter projektované stavby. Úřad má za to, že každá kategorie staveb má svá specifika (technická, procesní, právní, lokální atd.), může vycházet z rozdílných technických a technologických řešení vyžadujících i znalosti související legislativy a technických norem. Úřad tak stojí na stanovisku, že nejde o úroveň znalostí, ale o různé znalostní kategorie. I kdyby bylo v obecné

rovině možné považovat projektování např. velínu řízení leteckého dopravního provozu za stejně náročné či dokonce více náročné jako projektování budovy CDP pro dálkové řízení vlaků, neznamenalo by to automaticky to, že zkušenost dodavatele pouze s tímto typem stavby zadavateli najisto potvrdí schopnost dodavatele efektivně zpracovat i projektovou dokumentaci pro budovu určenou pro řízení vlaků.

120. S ohledem na uvedené Úřad uzavírá, že zadavatel při stanovení požadavku na technickou kvalifikaci hlavního projektanta nepostupoval v rozporu se zákonem, tj. nejde o podmínku zjevně nepřiměřenou (excesivní), jež by mohla bezdůvodně znemožnit některým dodavatelům ucházet se o veřejnou zakázku.

#### *Ke způsobu vypořádání námitek*

121. Ke způsobu vypořádání námitek v otázce referencí hlavního projektanta Úřad uvádí následující. Dle navrhovatele zadavatel v rozhodnutí o námitkách zdůvodnil pouze nastavení požadavku na reference samotného dodavatele, vůči nimž však námitky navrhovatele nesměřovaly, avšak napadeným požadavkem na reference hlavního projektanta se nezabýval, a tedy námitky řádně nevypořádal. Úřad se s tímto tvrzením navrhovatele neztotožňuje.
122. Jak vyplývá z rozhodnutí o námitkách, zadavatel navrhovateli popsal, z jakých důvodů považuje předmět veřejné zakázky za vyprojektování stavby železniční dráhy. Současně navrhovateli sdělil, z jakých konkrétních důvodů považuje požadavky na hlavního projektanta za odpovídající rozsahu a složitosti veřejné zakázky, k čemuž odkázal zejména na charakter stavby CDP, jež má být v rámci veřejné zakázky projektována. Zadavatel dále v rozhodnutí o námitkách rozebíral i otázku nastavení kvalifikace samotného dodavatele či otázku fungování autorizací, na což v souvislosti s kvalifikací hlavního projektanta odkazoval.
123. V této souvislosti Úřad uvádí, že pro posouzení, zda se zadavatel vypořádal s obdrženými námitkami v souladu s § 245 odst. 1 zákona, není podstatné to, zda se zadavatel vypořádal výslovně ke každé jednotlivé námitce, nýbrž skutečnost, zda v odůvodnění svého rozhodnutí o námitkách postihl podstatu vznesených námitek. Stejně tak je stěžejní, zda mohl stěžovatel na základě takového odůvodnění podat způsobilý návrh na zahájení správního řízení, který by nebyl zamítnut pouze z důvodu zadavatelem později tvrzených skutečností.<sup>16</sup>
124. Z posouzení dané věci je přitom zřejmé, že zadavatel podstatu vznesených námitek vypořádal, když navrhovateli sdělil své důvody stanovení technické kvalifikace hlavního projektanta, přičemž nelze dovodit, že by komplexnější (či jiné) vypořádání námitek mohlo ovlivnit navrhovatelův úmysl podat v předmětné věci návrh na zahájení řízení. Sama skutečnost, že navrhovatel s argumenty zadavatele nesouhlasí nebo že je považuje za irelevantní či „zástupné“, přitom nemůže sama o sobě způsobit nepřezkoumatelnost rozhodnutí o námitkách.
125. S ohledem na uvedené Úřad uzavírá, že zadavatel při vypořádání námitek navrhovatele v otázce stanovení technických kvalifikačních požadavků na hlavního projektanta nepochybil.

---

<sup>16</sup> Viz např. rozhodnutí předsedy Úřadu sp. zn. ÚOHS-R0210/209/VZ, č. j. ÚOHS-03648/2020/323/MPe, ze dne 31. 1. 2020.

### *Závěr*

126. Na základě všech zjištění a skutečností dospěl Úřad k závěru, že zadavatel při stanovení požadavku na technickou kvalifikaci hlavního projektanta a při vypořádání námitek navrhovatele týkajících se technické kvalifikace hlavního projektanta nepostupoval v rozporu se zákonem.
127. Úřad proto ve věci návrhu navrhovatele rozhodl o jeho zamítnutí podle § 265 písm. a) zákona, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření, 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, 602 00 Brno. Včas podaný rozklad má odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona činí výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá  
místopředsedkyně

### **Obdrží**

1. Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
2. Energy Benefit Centre a.s., Křenova 438/3, 162 00 Praha 6

### **Vypraveno dne**

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