

Písenná zpráva zadavatele
č.j. 19535/2016-SŽDC-SSZ-ÚE

zpracovaná dle § 85 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění (dále jen zákon)

a) Identifikační údaje zadavatele, předmět veřejné zakázky a cena sjednaná ve smlouvě

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze oddíl A,
vložka 48384, IČO: 70994234, DIČ: CZ 70994234
zastoupená Ing. Luborem Hrubešem, ředitelem Stavební správy západ na základě
pověření č. 1605 ze dne 13. 6. 2013

Název veřejné zakázky: „**Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) –
Praha-Letiště Václava Havla (včetně)**“

Předmět veřejné zakázky:

Předmětem díla je vypracování Záměru projektu („ZP“) a Přípravné dokumentace („PD“) na stavbu „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“ v souladu se zadávací dokumentací včetně notifikace autorizovanou osobou. Součástí bude architektonické ztvárnění stanic (minimalistické návrhy) a zajištění činnosti koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy a projednání dokumentace s právníckými a fyzickými osobami dotčených stavbou a dotčenými orgány státní správy a samosprávy v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně vydání územního rozhodnutí příslušným stavebním úřadem podle Zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Zpracování návrhu zadávací dokumentace podle vyhlášky č. 230/2012 Sb. a zvláštních technických podmínek do dokumentace pro výběr zhotovitele stavby. Zpracování Oznámení respektive Dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen EIA); jeho projednání až do doby vydání Závěru zjišťovacího řízení respektive Stanoviska, zapracování podmínek ze závěru procesu EIA.

Cena veřejné zakázky: 60 963 700,- Kč (bez DPH)

b) Druh zadávacího řízení

Otevřené řízení – veřejná zakázka na služby.

c) Identifikační údaje vybraného uchazeče, popřípadě uchazečů, je-li smlouva uzavírána s více osobami na straně uchazeče, odůvodnění výběru nejvhodnější nabídky a uvedení, jaká část veřejné zakázky má být plněna prostřednictvím subdodavatele

Vybraný uchazeč:

Společnost „MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště“

Společník 1:

METROPROJEKT Praha a.s.

I.P.Pavlova 2/1786

120 00 Praha 2

IČO: 45271895

Společník 2:

SUDOP PRAHA a.s.

Olišanská 2643/1a

130 80 Praha 3

IČO:25793349

Odůvodnění výběru nevhodnější nabídky:

Základním hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena.

Veřejná zakázka byla uchazeči **Společnost „MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště“** přidělena na základě skutečnosti, že hodnotící komise shledala tuto nabídku jako nabídku, která splnila podmínky zadávacího řízení stanovené zákonem a zadavatelem a byla předložena s nejnižší nabídkovou cenou.

Prostřednictvím subdodavatelů bude plněno 4,7 % z hodnoty zakázky.

d) Identifikační údaje všech uchazečů a jejich nabídková cena

Číslo nabídky	Obchodní firma /název/ jméno, příjmení uchazeče/ sídlo/místo podnikání/místo trvalého pobytu U společnosti uchazečů se uvádí název společnosti a rovněž identifikační údaje (obch. firma, sídlo a IČO) vedoucího společníka i všech ostatních členů společnosti	IČO uchazeče	Nabídková cena (bez DPH) v Kč
1	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 26, 611 36 Brno	44960417	62.032.000,- Kč
2	Společnost: „MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště“: <i>společník 1 nebo správce:</i> METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2 <i>společník 2:</i> SUDOP PRAHA a.s. Olišanská 1a, 130 80 Praha 3	45271895 25793349	60.963.700,- Kč
3	Centrum pro efektivní dopravu, o.s. Náměstí Winstona Churchilla 1800/2, 130 00 Praha 3	22831860	49.363.000,- Kč

e) **Identifikační údaje zájemců či uchazečů, jež byli vyloučeni z účasti v zadávacím řízení a odůvodnění jejich vyloučení**

Ze zadávacího řízení byl vyloučen uchazeč č. 3 Centrum pro efektivní dopravu, z.s. (nabídka podána pod původním označením Centrum pro efektivní dopravu, o.s.).

Odůvodnění vyloučení uchazeče č.3:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234 vede prostřednictvím své organizační složky Stavební správa západ se sídlem Sokolovská 1955/278, Praha 9 zadávací řízení dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) pro nadlimitní veřejnou zakázku na služby s názvem „Modernizace a novostavba trati Praha – Veleslavin (včetně) – Praha – Letiště Václava Havla (včetně)“. Veřejná zakázka byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek dne 23.12.2015 pod evidenčním číslem 529169. Komise ustanovená zadavatelem pro nové posouzení kvalifikace a nové posouzení a hodnocení nabídek provedla na svých jednáních konaných dne 24.8., 5.9. a 15.9.2016 nové posouzení kvalifikace uchazečů o výše uvedenou veřejnou zakázku.

Při posuzování kvalifikace posuzovala komise rovněž kvalifikaci uchazeče Centrum pro efektivní dopravu, z.s. (dříve „o.s.“), IČO 22831860, se sídlem náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Praha 3.

Na svém jednání konaném dne 5.9.2016 zjistila hodnotící komise nedostatky v dokladech k prokázání splnění některých kvalifikačních předpokladů a požádala uchazeče k jejich odstranění ve lhůtě do 15.9.2016, 9:00 hodin.

Odpověď na tuto žádost doručil uchazeč zadavateli dne 14.9.2016, tj. v poskytnuté dodatečné lhůtě. Komise proto na svém jednání konaném dne 15.9.2016 přihlížela rovněž k informacím a dokladům doloženým dne 14.9.2016.

Po provedeném posouzení kvalifikace uchazeče Centrum pro efektivní dopravu, z.s. dospěla hodnotící komise k závěru, že uchazeč ani v dodatečné lhůtě poskytnuté mu dle ust. § 59 odst. 4 zákona neprokázal splnění těchto kvalifikačních požadavků:

- technického kvalifikačního předpokladu na předložení seznamu vedoucího personálu zhotovitele pokud jde o:
 - o specialistu na železniční svršek a spodek,
 - o specialistu na zabezpečovací zařízení,
 - o specialistu na sdělovací zařízení.

Svůj závěr o posouzení kvalifikace odůvodnila hodnotící komise níže uvedenými skutečnostmi.

I. K prokázání technického kvalifikačního požadavku na předložení seznamu vedoucího personálu zhotovitele

A. K osobám specialisty na železniční svršek a spodek a osobě specialisty na zabezpečovací zařízení

V Dílu 1 – Požadavků a podmínek pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokynů pro dodavatele v čl. 10.3 zadavatel s využitím ust. § 44 odst. 6 zákona stanovil, že prostřednictvím subdodavatele nesmí být plněny tyto části veřejné zakázky:

- železniční svršek a spodek,
- zabezpečovací zařízení.

V návaznosti na to zadavatel v Dílu 1 – Požadavků a podmínek pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokynů pro dodavatele v posledním odstavci čl. 9.8 stanovil, že „Dodavatel není oprávněn prokazovat splnění kvalifikace prostřednictvím subdodavatele u těch částí veřejné zakázky, u kterých si zadavatel vyhradil ve smyslu § 44 odst. 6 ZVZ, že nesmí být plněna subdodavatelem. Tyto části jsou podrobně specifikovány v odst. 10.3 těchto Pokynů.“

Částmi kvalifikace, jejichž splnění nesmělo být prokazováno prostřednictvím subdodavatele, jsou kvalifikační požadavky na dva členy týmu, a to:

- specialisty na železniční svršek a spodek,
- specialisty na zabezpečovací zařízení.

Uchazeč ve své nabídce doložil jako tyto členy týmu:

- Ing. Jérémie Bonne jako specialistu na železniční svršek a spodek, a
- Ing. Francois Piednoir jako specialistu na zabezpečovací zařízení.

Z předložených životopisů vyplývá, že se jedná o dlouholeté zaměstnance společností koncernu Egis. V případě Ing. Bonne počínaje rokem 2006, v případě Ing. Piednoir počínaje rokem 2005. V obou případech je tento jejich hlavní pracovní poměr uveden jako trvajících a s místem výkonu práce v Lyonu ve Francouzské republice.

V rámci vysvětlení ze dne 14.9.2016 pak uchazeč na žádost hodnotící komise předložil pracovní smlouvy obou těchto svých uváděných zaměstnanců. V obou případech se jedná o dohody o pracovní činnosti uzavřené dne 1.2.2016.

V obou případech je sjednaným druhem práce výkon „odborné práce v oblasti zpracování studijních prací a projektové dokumentace v oboru železnice“. Konečně v obou těchto případech je místem výkonu práce Lyon ve Francouzské republice.

Na tomto místě zadavatel zdůrazňuje, že srnslem a účelem kvalifikace je prokázat, že je nabídka právně, technicky a ekonomicky podložena a že je dodavatel způsobilý plnit předmět veřejné zakázky.

Uchazeč tedy musí při prokazování kvalifikace prokázat reálnou odbornost, zkušenost, zdroje, osoby či jiné zázemí v rozsahu odpovídajícím kvalifikačním požadavkům stanoveným zadavatelem. V případě kvalifikačních požadavků, které nelze prokazovat prostřednictvím subdodavatele, se pak musí jednat o vlastní kvalifikaci samotného uchazeče. Pro naplnění těchto požadavků plynoucích ze samotné podstaty institutu kvalifikace proto nepostačí kvalifikaci pouze formálně smluvně „koupit“.

Hodnotící komise předložené dohody o pracovní činnosti velmi pečlivě posoudila jak dle jejich obsahu, tak i ve vztahu k ostatním částem nabídky a dále dalším poznatkům, které jsou jí známy z činnosti zadavatele.

Na základě tohoto posouzení dospěla hodnotící komise k závěru, že obě předložené dohody o pracovní činnosti jsou pouze formálními a účelově učiněnými právními jednáními, která nesměřují k zajištění výkonu závislé práce v pracovněprávním vztahu, ale výlučně k formálnímu překonání zákazu tzv. subdodávek stanoveného zadavatelem dle ust. § 44 odst. 6 zákona. Ve skutečnosti se však jedná o zastřenou subdodávku společnosti Egis Rail S.A., popř. další společnosti z koncernu Egis.

Svůj závěr opřela hodnotící komise o následující úvahy a poznatky:

Dle názoru hodnotící komise je především zcela zjevná přímá časová souvislost uzavření těchto dohod s přípravou nabídky pro veřejnou zakázku. Veškeré doklady v nabídce, které se vztahují k subdodavateli Egis Rail S.A., vznikly přibližně ve stejnou dobu, tj. 8.2.2016.

V této souvislosti současně hodnotící komise vyjádřila – dle názoru zadavatele důvodné – pochybnosti pokud jde o pravdivost data uzavření obou dohod o provedení práce. Nelze si totiž

nepovšimnout, že zatímco obě tyto dohody měly být uzavřeny dne 1.2.2016 v Praze, pan Ing. Bonne a Ing. Piendnoir učinili následně dne 2., resp. 4.2.2016 prohlášení při ověřování kopií listin před notářem v Lyonu, aby pak opět v Praze dne 8.2.2016 (společně s ostatními pracovníky společnosti Egis Rail S.A.) podepsali čestná prohlášení o svých životopisech.

Dále je zadavateli z jeho činnosti známo, že uchazeč nemá žádné zaměstnance, resp. na území České republiky není od 1.10.2014 poplatníkem pojistného na sociální zabezpečení za žádné zaměstnance. Z jeho další činnosti je zadavateli současně známo, že uchazeč nemá žádné jiné zaměstnance ani v zahraničí. Lze pak konstatovat, že tento setrvalý stav doznal změny právě navázáním pracovněprávního vztahu se dvěma zahraničními zaměstnanci, a to přibližně měsíc před podáním nabídky uchazeče a ve stejnou dobu, kdy je datována i většina dalších dokladů, jimiž uchazeč prokazoval splnění kvalifikace.

Pracovněprávní vztah s těmito dvěma zahraničními pracovníky pak uchazeč navázal ještě před tím, než získali potřebnou autorizaci pro výkon činnosti na území České republiky (tuto získali až od 9.2.2016) a dokonce ještě před tím, než potřebné podnikatelské oprávnění k této činnosti získal samotný uchazeč (ke dni 29.2.2016).

Dále je zcela zjevná přímá věcná souvislost uzavření těchto dohod s přípravou nabídky pro veřejnou zakázku.

Dle stanov platných v době podání nabídky byl uchazeč právnickou osobou, jejímž cílem činnosti byla „propagace bezpečných a k životnímu prostředí šetrných způsobů dopravy osob a zboží a podpora prosazování jejich rozvoje v České republice“. Jedná se tedy o spolek, jehož činnost je vázána na území České republiky.

Zadavatel připomíná, že základní povinností zaměstnavatele v pracovněprávním vztahu je přidělovat zaměstnancům práci. Není pak zřejmé, z jakého důvodu (myšleno jiného, než pro potřeby prokázání splnění kvalifikace v tomto zadávacím řízení) zaměstnal uchazeč v únoru 2016 dva kvalifikované zahraniční projektanty, s nimiž si sjednal místo výkonu práce v Lyonu. Jinými slovy není zřejmé, jakou práci zamýšlí spolek, jehož činnost je vázána na území České republiky, přidělovat svým zaměstnancům v Lyonu. To vše za situace, kdy na území samotné České republiky zřejmě žádné zaměstnance nemá.

Není současně patrné, že by uchazeč některému z těchto dvou svých zaměstnanců dosud jakoukoliv práci přidělil. Např. v technicko-ekonomické studii Kladenského železničního diametru, kterou uchazeč uveřejnil na svých internetových stránkách a která byla zpracována v době deklarovaného pracovního poměru obou těchto zaměstnanců, není mezi zpracovateli uveden ani jeden z nich.

Obdobně není zřejmé, z jakého jiného důvodu, než právě výlučně pro potřeby prokazování kvalifikace v tomto zadávacím řízení, by uchazeč uzavíral pracovněprávní smlouvy na výkon činnosti, k níž neměl podnikatelské oprávnění. Činnosti, kterou do této doby nevykonával, a kterou ostatně nevykonává do dnešního dne. To vše za situace, kdy uchazeč zřejmě nemá žádné jiné zaměstnance, natož zahraniční.

Je pak zřejmé, že obě dohody o provedení práce byly uzavřeny pouze pro potřeby prokázání kvalifikace v tomto zadávacím řízení a žádný jiný význam a účel nemají.

Za nejvýznamnější skutečnost lze nicméně považovat souběžně trvající dlouhodobé pracovní poměry obou těchto osob k subdodavatelé uchazeče Egis Rail S.A. (resp. jiné společnosti, která je součástí téhož koncernu).

Obě tyto osoby jsou dlouholetými kmenovými zaměstnanci koncernu Egis. Jejich pracovněprávní vztahy ke koncernu Egis se pak s pracovněprávními vztahy, které navázali bezprostředně před podáním nabídky s uchazečem, překrývají:

- časem (neboť mají trvat souběžně),
- místem (neboť je sjednáno shodné místo výkonu práce; lze pak předpokládat, že se v obou případech má jednat přímo o prostory spol. Egis), a
- obsahem (neboť mají shodnou pracovní náplň).

Společnost Egis Rail S.A. je významným subdodavatelem uchazeče, který se má ve značném rozsahu podílet na plnění veřejné zakázky a jehož prostřednictvím současně uchazeč prokazuje drtivou většinu ostatních kvalifikačních požadavků.

Vše výše uvedené vedlo hodnotící komisi ve své souhrnu k závěru, že Ing. Piednoir a Ing. Bonne mají svou případnou činnost při plnění veřejné zakázky ve skutečnosti vykonávat v rámci svého pracovněprávního vztahu ke koncernu Egis, v místě, kde konají práci pro koncern Egis, s využitím pracovních prostředků poskytnutých jim koncernem Egis, dle pokynů koncernu Egis a tedy fakticky jako zaměstnanci koncernu Egis, který je subdodavatelem uchazeče.

Předložené dohody o pracovní činnosti vznikly účelově při přípravě nabídky uchazeče a mají pouze formálně založit pracovněprávní vztah obou těchto osob k uchazeči, který by vnějškově legitimizoval a zastřel výše popsany stav faktický. Nemohou tedy prokazovat skutečnou kvalifikaci uchazeče.

Hodnotící komise proto dospěla k závěru, že uchazeč nesplnil technický kvalifikační předpoklad ohledně osob specialisty na železniční svršek a spodek a osoby specialisty na zabezpečovací zařízení, neboť jejich splnění prokazoval v rozporu s ust. § 44 odst. 6 zákona.

B. K osobě specialisty na sdělovací zařízení

V Dílu 1 – Požadavků a podmínek pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokynů pro dodavatele v čl. 9.7 písm. g) stanovil zadavatel kvalifikační požadavky pro specialistu na sdělovací zařízení. Mj. stanovil, že tento specialista musí mít nejméně 5 let praxe ve svém oboru v projektování obdobných zakázek.

Uchazeč prokazoval splnění tohoto kvalifikačního požadavku prostřednictvím Mgr. Jie Song, zaměstnankyně svého subdodavatele společnosti Egis Rail S.A.

Z životopisu Mgr. Song nicméně nevyplývá, že by měla požadovanou praxi v projektování a dále to, že by se tato praxe vztahovala k obdobným zakázkám. Paní Mgr. Song se dle obsahu svého životopisu ve své profesní praxi věnovala převážně technologii GSM, přičemž se zpravidla jednalo o jinou činnost, než projektování.

Pokud jde o názor uchazeče, že technologie GSM a technologie GSM-R (užívaná v železničním prostředí) jsou analogické a jedná se tedy o obdobnou činnost, nejedná se o názor správný.

Je samozřejmě pravdou, že technologie GSM-R historicky vychází z technologie GSM, současně je ale třeba zdůraznit, že stojí na zcela odlišných principech.

Pro příklad lze uvést, že technologie GSM má zajistit co nejširší pokrytí území v rozsahu 360° kolem vysílače a současně má zajistit možnost připojení co největšího počtu účastníků sítě bez jakékoliv jejich preference. Naopak technologie GSM-R má zajistit stuhové pokrytí přesně vymezeného koridoru liniové stavby a pro připojování jednotlivých účastníků stanovuje pevně dané pořadí priorit.

Pokud jde o uchazečem zmiňované hledisko materiální podstaty kvalifikačního požadavku, posuzovala hodnotící komise kvalifikaci rovněž z tohoto hlediska. Materiální podstatu kvalifikačního požadavku - a tedy naplnění pojmu "obdobné zakázky" - spatřuje hodnotící komise v posouzení profesních zkušeností konkrétního člena týmu v porovnání s věcným obsahem té části plnění veřejné zakázky, které se týká jím prokazované části kvalifikace.

V konkrétním případě tedy hodnotící komise přihlížela především k vymezení železničních sdělovacích zařízení, jako části plnění veřejné zakázky. A profesní zkušenosti Mgr. Song posuzovala z hlediska toho, zda odpovídají věcnému vymezení železničních sdělovacích zařízení a zejména tomu, co je pro ně specifické.

Z tohoto hlediska je třeba uvést, že problematiku železničních sdělovacích zařízení nelze redukovat pouze na síť GSM-R. V tomto směru hodnotící komise odkazuje na vymezení

železničních sdělovacích zařízení podané ve směrnici generálního ředitele zadavatele č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění. Odkaz na tuto směrnici je součástí zadávací dokumentace, konkrétně v příloze č. 3b) Všeobecné technické podmínky, čl. 5.5, odkaz č. 58.

Tato směrnice vymezuje v části věnované požadavkům na přípravnou dokumentaci (příloha č.1) v části D.2 obsah dokumentace pro oblast železničních sdělovacích zařízení. Z tohoto předpisu je patrné, že dokumentace pro železniční sdělovací zařízení zahrnuje rovněž:

- D.2.1 Kabelizaci (místní, dálková) včetně přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
- D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
- D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
- D.2.5 Dálkovou kontrolu a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

Tedy problematika železničních sdělovacích zařízení je výrazně širší a nezahrnuje pouze systém technologie GSM-R.

I v případě, že by zadavatel přistoupil na tvrzení uchazeče o analogické povaze technologií GSM a GSM-R je tedy zjevné, že praxe Mgr. Song se s problematikou železničních sdělovacích zařízení překrývá jen zcela minimálně a v žádném případě ji nelze považovat za obdobnou. Naopak je zřejmé, že s podstatnou částí této problematiky nemá Mgr. Song žádnou zkušenost.

II. Shrnutí

Hodnotící komise dospěla na základě výše uvedeného k závěru, že uchazeč neprokázal splnění těchto kvalifikačních požadavků:

- technického kvalifikačního předpokladu na předložení seznamu vedoucího personálu zhotovitele pokud jde o:
 - o specialistu na železniční svršek a spodek,
 - o specialistu na zabezpečovací zařízení,
 - o specialistu na sdělovací zařízení.

Komise proto navrhla zadavateli, aby uchazeče vyloučil ze zadávacího řízení.

Zadavatel se s výše uvedeným názorem komise plně ztotožnil a rozhodl o vyloučení.

f) Odůvodnění vyloučení uchazeče, jehož nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu

Žádná nabídka nebyla vyloučena z důvodu, že by obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu.

g) Důvod použití soutěžního dialogu, jednacího řízení s uveřejněním či jednacího řízení bez uveřejnění

Žádný druh z výše uvedených řízení nebyl použit.

h) Důvod zrušení zadávacího zařízení

Zadávací řízení nebylo zrušeno.

V Praze dne 06. 12. 2016



Ing. Lubor Hrubeš

ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č. 1605 ze dne 13. 06.2013