

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 12. 12. 2009



UOHSX001D74N

Č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-10619/2009/520/JHl

V Brně dne 4. listopadu 2009

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 112 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, zahájeném dne 18. 6. 2009 na návrh ze dne 18. 6. 2009, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace, IČ 00090450, se sídlem Kosovská 16, 586 01 Jihlava, zastoupená Ing. Janem Míkou, ředitelem,
- navrhovatel – MAN užitková vozidla Česká republika spol. s r. o., IČ 46925904, Obchodní 120, 251 70 Čestlice, za niž jedná Peter Erich Marx, jednatel, ve správním řízení zastoupená Pavlem Skopovým, advokátem, se sídlem Slovanský dům, Na Příkopě 22, 110 00 Praha 1,
- vybraný uchazeč – PRAGA-Export s. r. o., IČ 27577171, U Císařské cesty 219, 103 00 Praha 10, za niž jedná Ing. Jiří Lojan, jednatel společnosti,

ve veřejné zakázce „Pořízení vozidel pro zimní údržbu komunikací“ zadávané podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, formou otevřeného řízení, jehož oznámení bylo zveřejněno v informačním systému o veřejných zakázkách dne 17. 4. 2009 pod ev. číslem 60030136 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 18. 4. 2009 pod ev. č. 2009/S 75-108499,

rozhodl takto:

I.

Správní řízení se podle § 118 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, zastavuje.

II.

Podle § 119 odst. 2 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, a podle § 1 odst. 1 vyhlášky č. 328/2006 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách, zadavatel není povinen hradit náklady řízení.

Odůvodnění

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace, IČ 00090450, se sídlem Kosovská 16, 586 01 Jihlava, zastoupená Ing. Janem Míkou, ředitelem (dále jen „zadavatel“), uveřejnila podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), v informačním systému o veřejných zakázkách dne 17. 4. 2009 pod evidenčním číslem 60030136 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 18. 4. 2009 pod ev. č. 2009/S 75-108499 oznámení otevřeného zadávacího řízení za účelem zadání veřejné zakázky „Pořízení vozidel pro zimní údržbu komunikací“ (dále jen „veřejná zakázka“).

Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky byla hospodářsky nejvýhodnější nabídka z hlediska:

1) celková výše nabídkové ceny	70 %
2) cena servisní hodiny	20 %
3) cena roční kompl. serv. prohlídky	10 %

Oznámení o veřejné zakázce bylo v informačním systému o veřejných zakázkách zveřejněno dne 17. 4. 2009. Dne 20. 5. 2009 obdržela společnost MAN užitková vozidla Česká republika spol. s r. o., IČ 46925904, Obchodní 120, 251 70 Čestlice, za niž jedná Peter Erich Marx, jednatel, ve správním řízení zastoupená Pavlem Skopovým, advokátem, se sídlem Slovanský dům, Na Příkopě 22, 110 00 Praha 1 (dále jen „MAN“ a „navrhovatel“), zadávací dokumentaci vztahující se k předmětné veřejné zakázce.

Dne 29. 5. 2009 podala společnost MAN námitky proti podmínkám stanoveným v zadávací dokumentaci v článku 1.2.1 části b) – Obchodní podmínky, kde zadavatel stanovil termín dodání poptávaných vozidel pro zimní údržbu, a to nejpozději do 15. 10. 2009. Společnost MAN v tomto spatřovala porušení zásad § 6 zákona, jelikož podle jejího názoru tento termín dodání odporuje zásadám nediskriminace, rovného zacházení a transparentnosti. Na samotné plnění bude mít uchazeč podle společnosti MAN cca 3 kalendářní měsíce. Tato lhůta je podle zkušeností stěžovatele pro výrobu a dodání takových nebo obdobných specializovaných užitkových vozidel absolutně nedostatečná. Celkovou lhůtu pro dodání poptávaných vozidel pro zimní údržbu spočítala společnost MAN na nejméně 5 měsíců, podobná výběrová řízení z ČR a ze zahraničí potvrzují u podobných zakázek dodací lhůtu v délce 6 měsíců. S ohledem na běžnou dodací lhůtu (tedy 6 měsíců) může zadavatelem stanovenou dodací lhůtu dodržet pouze ten, kdo s výrobou vozidel začne již před datem skončení výběrového řízení nebo ten, kdo již předmětná vozidla vlastní. Nikdo, kdo jedná s péčí řádného hospodáře, se s ohledem na možnost uplatnění smluvní pokuty při nedodržení

dodací lhůty do výběrového řízení nepřihlásí. Pokud tedy někdo podá závaznou nabídku, musí se nutně jednat o uchazeče, který má dodatečné informace nebo jinou výhodu oproti ostatním uchazečům, nebo se jedná o uchazeče, který již disponuje vyrobeným předmětem veřejné zakázky a jemuž byla zadávací dokumentace ušita na míru.

Zadavatel rozhodnutím ze dne 5. 6. 2009 námitkám společnosti MAN nevyhověl. Ve svém rozhodnutí uvedl, že tvrzení společnosti MAN považuje za subjektivní, vycházející pouze z dodavatelských možností stěžovatele, které však zadavatel nemůže brát v úvahu a ani je v době vyhlášení veřejné zakázky neznal. Dále uvedl, že vyhlášení předmětné veřejné zakázky mohl provést až poté, kdy obdržel příslušné finanční prostředky a učinil tak neprodleně. Datum ukončení dodávky bylo stanoveno s ohledem na datum zahájení zimní sezóny. Dále zadavatel poukazoval na přístup společnosti MAN, která si zadávací dokumentaci vyzvedla až 20. 5. 2009, tedy jeden měsíc po zveřejnění. Podle zadavatele tím společnost MAN neprojevila vážný zájem. Námitka společnosti MAN podle zadavatele vychází z jeho podmínek a organizačních možností, jelikož nikdo jiný nezpochybnil a nenapadl požadovaný termín dodání (15. 10. 2009).

Vzhledem k tomu, že společnost MAN nepovažovala rozhodnutí zadavatele o námitkách za učiněné v souladu se zákonem, podala dopisem ze dne 18. 6. 2009 návrh na přezkoumání úkonů zadavatele k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“).

V návrhu navrhovatel uvedl, že zadávací dokumentace k předmětné veřejné zakázce je v rozporu s ustanovením § 6 zákona, když odporuje zásadám nediskriminace, rovného zacházení a transparentnosti. Stanovením termínu dodání na 15. 10. 2009 zbývá dodavateli na plnění pouhé 3 měsíce, což je s ohledem na lhůty stanovené v jiných výběrových řízeních vztahujících se na dodávky obdobných specializovaných užitkových vozidel absolutně nedostatečné. Jelikož je předmětem veřejné zakázky dodávka specializovaných vozidel pro zimní údržbu komunikací, tedy vozidel, které musí být vybaveny speciálními podvozky a nástavbami, měla by dodací lhůta činit nejméně 5 měsíců (3 měsíce na specializované podvozky a následná montáž vzhledem k počtu poptávaných vozidel další 2 měsíce). Dále v návrhu uvádí příklady jiných výběrových řízení na dodání specializovaných vozidel, kde se nejkratší dodací lhůta pohybovala na hranici 6 měsíců.

Jelikož je termín dodání závazný, hrozí při nesplnění smluvené dodací lhůty smluvní pokuta za každý den prodlení, což každého uchazeče jednajícího s péčí řádného hospodáře donutí nepodat nabídku v předmětném zadávacím řízení. Dodací lhůta je totiž objektivně nedostatečná, dodržet ji může pouze uchazeč, který měl dodatečné informace nebo jinou výhodu oproti ostatním uchazečům, nebo který s výrobou předmětných vozidel započal již před datem skončení výběrového řízení, nebo ten, který již předmětná vozidla vyrobil.

Z výše uvedených důvodů navrhovatel shledává předmětná ustanovení zadávací dokumentace jako porušení zásady nediskriminace a rovného zacházení a také porušení zásady transparentnosti, jelikož navrhovatel byl tímto způsobem objektivně zbaven možnosti podat závaznou nabídku. Stanovením takové dodací lhůty došlo k podstatnému omezení počtu účastníků výběrového řízení.

Současně s návrhem podal zadavatel návrh na vydání předběžného opatření podle § 117 odst. 1 písm. b) zákona, jímž se zadavateli uloží povinnost pozastavit zadávací řízení týkající se uvedené veřejné zakázky, a to až do doby vydání pravomocného rozhodnutí Úřadu.

Zadavatel ve vyjádření k návrhu ze dne 24. 6. 2009 odkázal na své stanovisko uvedené v rozhodnutí o námitkách.

Ke lhůtě plnění zadavatel uvedl, že uvažoval o možnosti použití § 110 odst. 7 zákona, podle kterého může zadavatel jednat s uchazeči o vzdání se práva podat námitku proti rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky a lhůtu pro podpis kupní smlouvy tak zkrátit.

Zadavatel si dále ověřil informace u jiných zadavatelů, např. ŘSD Praha, kteří zadávali obdobné veřejné zakázky a zjistil, že lhůta stanovená pro dodávku v rámci této veřejné zakázky je obvyklá a byla vždy akceptována všemi uchazeči.

Úřad obdržel návrh dne 18. 6. 2009 a tímto dnem bylo podle zákona zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů zadavatele. Zadavatel obdržel návrh téhož dne.

Účastníky řízení podle § 116 zákona jsou:

- zadavatel,
- navrhovatel,
- vybraný uchazeč – PRAGA-Export s. r. o., IČ 27577171, U Císařské cesty 219, 103 00 Praha 10, za niž jedná Ing. Jiří Lojan, jednatel společnosti.

Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům dopisem č. j. S160/2009/VZ-8048/2009/520/JHI ze dne 29. 6. 2009.

Současně Úřad usnesením č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-8049/2009/520/JHI ze dne 29. 6. 2009 stanovil lhůtu, ve které jsou podle § 36 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oprávněni navrhovat důkazy a činit jiné návrhy a podle § 36 odst. 2 citovaného zákona v návaznosti na § 39 odst. 1 téhož zákona oprávněni vyjádřit v řízení své stanovisko a lhůtu, ve které se podle § 36 odst. 3 správního řádu mohou vyjádřit k podkladu rozhodnutí. Zároveň byla zadavateli stanovena podle § 39 odst. 1 citovaného zákona stanovena lhůta k provedení úkonu – podání informace o dalších úkonech, které zadavatel provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení, a to nejpozději jeden den po provedení příslušného úkonu.

Rozhodnutím č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-8924/2009/520/JHI ze dne 16. 7. 2009 Úřad zamítl návrh navrhovatele na vydání předběžného opatření podle § 117 odst. 1 písm. b) zákona.

Ve lhůtě stanovené usnesením č. j. ÚOHS-S160/2009-8049/2009/520/JHI ze dne 29. 6. 2009 se vyjádřil zadavatel a navrhovatel.

Zadavatel ve svém vyjádření ze dne 9. 7. 2009 uvedl, že Ředitelství silnic a dálnic Praha, příspěvková organizace (která je v mnohém podobná zadavateli) v minulých letech zadávala několik veřejných zakázek na dodávku srovnatelného druhu mechanizace (vozidla s nástavbami) i v kratších termínech než zadavatel. S dodržением jimi stanoveného termínu žádný z dodavatelů neměl problémy. Dále zadavatel uvedl, že „požadovaný termín při stanovení délky přípravy uchazečů na předmětnou zakázku, od zveřejnění na centrální adrese

až po termín podepsání smlouvy s vítězným uchazečem, vycházel z reálné praxe cca 3 měsíce a dále pak měli uchazeči cca 3 měsíce na samotnou realizaci dodávky od podpisu smlouvy.“ Pokud tedy měli vážný zájem o realizaci požadované dodávky, měli uchazeči podle zadavatele celkem 6 měsíců na její přípravu a samotnou realizaci.

Zřizovatel zadavatele, kraj Vysočina, zaslal Úřadu vyjádření ze dne 29. 6. 2009, ve kterém uvedl, že stáří vozidel provádějících zimní údržbu komunikací je i skoro 40 let, tyto sypače jsou poruchové a projevuje se u nich únava materiálu, nemohou tak plnit časové harmonogramy zimních plánů ošetřování vozovek.

Úřad se dopisy č. j. ÚOHS-S146/2009/VZ-8140/2009/520/JHI až ÚOHS-S146/2009/VZ-8153/2009/520/JHI ze dne 29. 6. 2009 dotazoval dodavatelů, kteří si vyzvedli zadávací dokumentaci a nepodali nabídku, na důvod nepodání nabídky v předmětném zadávacím řízení.

Dodavatel SAP spol. s r. o., IČ 47543442, Snět 24, 257 68 Dolní Kralovice, dopisem ze dne 6. 7. 2009 odpověděl, že se stal subdodavatelem jiného uchazeče v předmětném zadávacím řízení, proto nepodal samostatnou nabídku. Ze stejného důvodu nepodali nabídku dodavatelé Unikont Praha, s. r. o., IČ 41193113, Služeb 609, 108 00 Praha 10, PROFI AUTO CZ a. s., IČ 26178559, Kolovratská 1367, 251 01 Říčany a KOBIT, spol. s r. o., IČ 44792247, Rozvojová 135, 165 02 Praha 6, což Úřadu sdělili dopisy ze dne 3. 7. 2009.

Dodavatel MTM Tech s. r. o., IČ 60471417, Janovská 375, 109 00 Praha 10, ve svém dopise ze dne 3. 7. 2009 sdělil, že důvodem bylo příliš málo volných výrobních kapacit pro uspokojení zakázky v požadovaném rozsahu a dále i obtíže se splněním některých technických požadavků zadavatele a dále i problematický způsob financování celé zakázky.

Z vyjádření dodavatele Renault Trucks ČR s. r. o., IČ 25096338, Křižíkova 237/36a, 186 00 Praha 8, ze dne 2. 7. 2009 vyplývá, že v současné době nebyl schopen zajistit odpovídající vozidla do nabídky tak, aby splňovala podmínky zadávací dokumentace.

Dodavatel TATRA, a. s., IČ 45193444, Areál Tatry 1450/1, 742 21 Kopřivnice (dále jen „TATRA, a. s.“), dopisem ze dne 2. 7. 2009 Úřadu sdělil, že technické podmínky stanovené zadavatelem jsou splnitelné pouze jedním výrobcem nákladních automobilů této kategorie. Jím navrhované alternativní technické řešení nebylo akceptováno, proto nemohli podat z důvodu nesplnění technických podmínek nabídku v předmětném zadávacím řízení. Přílohou odpovědi dodavatele TATRA, a. s., byly také požadavky na dodatečné informace, které zaslal zadavateli dne 19. 5. 2009, a odpovědi zadavatele ze dne 22. 5. 2009. Dotazy dodavatele TATRA, a. s., které se týkaly technických parametrů vozidel o hmotnosti 26 t, zněly následovně:

1. Je možné snížení přípustné maximální hmotnosti nosiče na 28,5 t, pokud vozidlo vybavené plně naloženou sypací nástavbou s radlicí dle této zadávací dokumentace nepřesáhne tuto hodnotu?
2. Je možná montáž nástavby přímo na základní rám nosiče bez použití mezirámu, čímž dojde ke snížení polohy těžiště i snížení vlastní hmotnosti? Tímto řešením odpadá nutnost montáže bočně namontovaných rychloupínacích prvků mezirámu.
3. Je možné provedení rychloupínacích prvků z jiného materiálu a jiné konstrukce, pokud bude zajištěna bezproblémová funkce a činnost těchto prvků za všech klimatických podmínek?

4. Je možno snížit maximální zatížení přední nápravy na 8 t, pokud při reálném provozu nosiče nepřesáhne zatížení přední nápravy tuto hodnotu?
5. Je nutný trvalý pohon 6x6, mezinápravový diferenciál s děličem momentu? Je zřejmé, že trvalý pohon zvyšuje opotřebení hnacího traktu vozidla, opotřebení pneumatik zvyšuje spotřebu paliva a snižuje životnost hnacího traktu. Moderní technická řešení přitom umožňují spolehlivé zařazení předního náhonu dle potřeby za provozu při plném zatížení vozidla.
6. Je nutné provedení nezávislého vývodu bez použití dodatečných spojovacích prvků (např. kardanové hřídele) s řiditelností pohonu za jízdy vozidla? Tato kombinace je podle dostupných informací technicky zvládnuta pouze a jen u jediné značky nosiče, je tedy pro ostatní výrobce nosičů diskriminační a navíc se předpokládá při provádění zimní údržby trvale nutné zapnutí tohoto vývodu a připojování hydraulických okruhů požadovaných nástaveb se provádí jednotlivě dle potřeby. Použití dodatečných spojovacích prvků usnadňuje montáž hydraulických prvků a umožňuje snadnější přístup a manipulaci v případě potřeby.
7. Je nutné vybavení nosiče systémem regulace prokluzu kol, pokud je možno jednoduše využít pohonu všech náprav s možností uzavření nápravových diferenciálů všech náprav?
8. Je nutná výbava vozidla tempomatem? Zejména pokud mnozí výrobci automobilů ve svých návodech k použití vydávají upozornění o nepoužívání tempomatu v nepříznivějších klimatických podmínkách zejména při snížených adhezních podmínkách?

Odpovědi zadavatele ze dne 22. 5. 2009 na výše uvedené otázky byly následující:

1. Snížení celkové přípustné technické hmotnosti zadavatel nepovoluje, požadovanou technickou hmotnost uvažuje využít v letním období při přepravě materiálu mimo pozemní komunikace.
2. Montáž nástaveb pomocí naváděcích prvků zadavatel požaduje z důvodu snadné výměny nástaveb, a proto na rychloupínacích prvcích trvá.
3. Na provedení z nerez oceli rychloupínacích prvků zadavatel trvá, protože jeho zkušenosti ukazují, že jiný materiál agresivnímu prostředí zimní údržby neodolává.
4. Na požadovaném zatížení náprav zadavatel trvá, vzhledem k uvažovanému využití plné technické hmotnosti vozidla, dále pak k provozu s těžkou horskou radlicí, která při podmínkách provozu v zimní údržbě zatěžuje, zejména přední nápravu, nad 8 t a zadavatel dále uvažuje s určitou hmotnostní rezervou s ohledem na životnost dílů předního zavěšení nápravy.
5. Vzhledem k náročným podmínkám zimní údržby na Vysočině je zadavatelem vyžadován trvalý pohon 6x6 a 4x4, pro zajištění optimální trakce všech kol a zvýšení bezpečnosti obsluhy a silničního provozu, dodatečné spínání a vypínání předního pohonu klade zvýšené nároky na obsluhu a zvyšuje pravděpodobnost jejího pochybení. Využití výkonového děliče momentu eliminuje opotřebení pneumatik, převodových dílů a nadměrnou spotřebu PHM.
6. Zadavatel v technické dokumentaci požaduje odladitelný (vypínatelný) nezávislý vývod, takže při provozu v zimní údržbě nebude trvale v provozu. Montáž čerpadla přímo bez použití dalších spojovacích prvků (kardanového hřídele) zadavatel požaduje z důvodu eliminace možné poruchy tohoto hřídele, snížení míry údržby a zvýšení bezpečnosti při provozu vozidla tím, že eliminují rotační díly (např. kardanová hřídel) vně vozidla.
7. Systém regulace prokluzu kol zadavatel vyžaduje z obdobných důvodů jako u dotazu č. 5, tedy pro optimalizaci trakce a záběru pneumatik při zimní údržbě. Provoz vozidla s uzavřenými nápravovými diferenciály není tomuto systému náhradou a lze ho využít pouze v terénu nebo při vyprošťování vozidla. Systém regulace prokluzu kol je v činnosti trvale.

8. Tempovat je vyžadován zadavatelem pro komfortní ovládání vozidla a pro využití provozu s nástavbami v letní údržbě silnic, není přímo v zadávací dokumentaci spojen s využitím při zimní údržbě, nicméně na tempomatu zadavatel trvá.

Stejný byl i charakter odpovědi zadavatele týkající se otázek na vozidla o hmotnosti 18 t.

Dodavatel Serviscentrum Vysočina s. r. o., IČ 26272211, Kosovská 457/10, 586 01 Jihlava, podle svého vyjádření ze dne 2. 7. 2009 nebyl schopen splnit technické podmínky a technické kvalifikační předpoklady podle § 56 zákona, tj. jednu dodávku o objemu min. 50 mil. Kč včetně DPH.

Finanční náročnost při realizaci celé zakázky byla důvodem pro nepodání nabídky v předmětném zadávacím řízení pro dodavatele Silniční technika, a. s., IČ 45534390, Heřmanice 117, 509 01 Nová Paka, který tuto skutečnost Úřadu oznámil ve svém sdělení ze dne 3. 7. 2009.

Dodavatel TRUCK SERVIS ČÁSLAV s. r. o., IČ 27069940, Pod Nádražím 1205, 286 01 Čáslav, dopisem ze dne 2. 7. 2009 odpověděl, že financování zakázky takového rozsahu s požadovanou splatností 60 dní by pro něj představovalo přílišná rizika ztráty finanční stability, a proto nepodal nabídku v předmětném zadávacím řízení.

V dopise ze dne 2. 7. 2009 sdělil Úřadu dodavatel CROY s. r. o., IČ 45147647, Plzeňská 2599, 269 01 Rakovník (dále jen „CROY s. r. o.“), že nabídku nepodal z důvodu diskriminujících technických podmínek. Součástí odpovědi na dotaz Úřadu byly i námitky dodavatele CROY s. r. o., ze dne 13. 5. 2009, ve kterých konstatoval, že některé technické podmínky bez zásadního významu pro provoz vozidel mohl splnit pouze jeden typ vozidla, a to Iveco. Dodavatel CROY s. r. o., napadal tyto podmínky:

a) Technická specifikace 26t nosičů (nákladních automobilů):

- 1) Nosič je vybaven odřaditelným (vypínatelným) nezávislým vývodem o výkonu (kroučícím momentu) min. 800 Nm v pracovních otáčkách motoru pro montáž komunální hydrauliky; tento vývod je řaditelný a vypínatelný za jízdy vozidla; vývod je v provedení pro přímou montáž hydraulického čerpadla bez použití dodatečných spojovacích prvků (např. kardanové hřídele);
- 2) Bubnové brzdy s automatickým nastavováním vůle na všech nápravách, vybavení protiblokovacím systémem brzd (ABS) a dále vybavení systémem regulace prokluzu kol (ASR) a omezovačem brzdných sil (EBL).

b) Technická specifikace 18t nosičů (nákladních automobilů):

Dodavatel CROY s. r. o. zde uvedl stejné důvody jako pro 26t nosiče, pouze nezávislý vývod požadoval zadavatel o min. výkonu 600 Nm.

Dalším z důvodů byly diskriminující technické kvalifikační předpoklady, ve kterých zadavatel požadoval jednu dodávku o objemu min. 50 mil. Kč včetně DPH. Součástí odpovědi dodavatele CROY s. r. o., na dotaz Úřadu ze dne 29. 6. 2009 byla také odpověď na námitky, ve kterých zadavatel uvedl následující:

1) bod a) a b)

Požadované parametry uvedené pod číslem 1) jsou požadovány zadavatelem s ohledem na ekonomičnost a ekologičnost provozu a kompatibilitu se zařízeními, které zadavatel hodlá na vozidlech dále používat (a to i jiná zařízení, která nejsou součástí této zakázky). Zadavatel má za to, že tento požadavek splňuje vícero renomovaných výrobců automobilů;

2) bod – technické kvalifikační předpoklady

Zadavatel požaduje v rámci technických kvalifikačních předpokladů referenci stanoveného objemu na dodávku nákladních automobilů. Tento požadavek je z textu zadávací dokumentace zřejmý. Minimální úroveň technických kvalifikačních předpokladů zadavatel vymezil v souladu s § 56 odst. 7 písm. c) zákona.

Ze stejného důvodu, týkajícího se technických kvalifikačních předpokladů, nepodal nabídku dodavatel ATH spol. s r. o., IČ 48591416, Ke Srážku 11/9, 143 00 Praha 4 – Modřany, jehož dalším důvodem bylo nesplnění technických parametrů předmětných vozidel, což Úřadu oznámil v dopise ze dne 13. 7. 2009.

Navrhovatel dopisem ze dne 8. 7. 2009 doplnil návrh o přehled zadávacích řízení i v jiných členských státech Evropské unie na podobné zakázky, ze kterého vyplývá, že lhůta na dodání srovnatelných specializovaných užitkových vozidel činí průměrně 6 měsíců, v případě dodávky samotných podvozků v průměru více jak 3 měsíce. Dále reagoval na vyjádření zadavatele, že ve svém návrhu objektivní nedostatečnost délky dodací lhůty nejen řádně zdůvodnil, nýbrž i důkazně podložil kopiemi zadávacích dokumentací na dodání obdobných vozidel a podvozků. Dále uvedl, že zadavatel neprokázal důvod začátku zadávacího řízení (schválení finančních prostředků krajem Vysočina) a termín dodání vozidel (zahájení zimní sezóny 1. listopadu). Navrhovatel dále uvedl, že pravděpodobnost vzdání se práva na námitky všemi uchazeči zároveň je velice malá, tudíž úvaha zadavatele, že by tímto způsobem došlo k urychlení zadávacího řízení, je zcela irelevantní.

Navrhovateli bylo dne 10. 7. 2009 umožněno nahlédnout do spisu. Navrhovatel následně zaslal vyjádření, ve kterém tvrdí, že vyjádření jednotlivých uchazečů, kteří nepodali nabídku v předmětném zadávacím řízení, jednoznačně podporují závěry navrhovatele ohledně diskriminačního charakteru příslušných zadávacích podmínek a nepřímo i závěry ohledně objektivní nedostatečnosti lhůty stanovené k dodání příslušných specializovaných vozidel. Ve svém vyjádření dále uvedl příklady nezměnitelných technických podmínek, které jsou splnitelné pouze uchazečem dodávajícím specializovaná vozidla Iveco:

	Technická specifikace 26T nosičů	Standardní technická specifikace IVECO – Trakker Aktive Day (AD 260T41W – 6x6)
Celková hmotnost vozidla	Celková hmotnost nosiče (min.) legislativní 26 tun, technicky maximální přípustná nejméně 29 tun.	Celková hmotnost vozidla (legislativní/konstrukční): 26 000/29 000 (kg)
Výkon motoru	Vznětový motor o min. výkonu 300 kW splňující emisní limity EURO 5	Výkon (CEE): 301 kW (410 koní) při 1515-1900 ot. min ⁻¹
Převodovka	Min. 16 rychlostních stupňů vpřed	Převodovka ZF 16S 2220 To: 16 synchronizovaných stupňů pro jízdu vpřed a 2 pro jízdu vzad, řazení dvojitě H, posilovač řazení Servoshift
Elektrický systém	Nosič bude vybaven alternátorem, který je schopen dodávat proud min. 90 A a akumulátorem s min.	Elektrický systém: 1) napětí 24 V 2) alternátor 28 V – 90 A 3) startér 5,5 kW (7,5

	kapacitou 220 Ah	koní) 4) baterie 2x 170 Ah
--	------------------	-------------------------------

Navrhovatel pro ilustraci uvedl, že disponuje základním motorem o výkonu 294 kW, pro splnění technických podmínek by musel dodat dražší motor o výkonu 323 kW. Dále by musel upravit vozidla na požadovanou hmotnost, což by bylo finančně a časově velice náročné. Na základě výše uvedeného a na základě tvrzení uchazečů, kteří nepodali nabídku, se navrhovatel domnívá, že zadávací podmínky byly stanoveny diskriminačně.

Usnesením č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-9060/2009/520/JHl ze dne 20. 7. 2009 stanovil Úřad účastníkům řízení lhůtu, ve které se podle § 36 odst. 3 správního řádu, mohou vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Zejména pak k vyjádřením dodavatelů, kteří si vyzvedli zadávací dokumentaci, ale nepodali nabídku v předmětném zadávacím řízení.

Navrhovatel ve svém dopise ze dne 29. 7. 2009 uvedl, že všechny shromážděné důkazy jednoznačně prokazují diskriminační charakter zadávacích podmínek zadavatele, když zadavatel stanovil zcela nedostatečnou dodací lhůtu v kombinaci s diskriminujícími technickými podmínkami.

Usnesením č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-9325/2009/520/JHl ze dne 23. 7. 2009 stanovil Úřad podle § 39 odst. 1 správního řádu, zadavateli lhůtu, ke sdělení důvodů, které ho vedly ke stanovení technických parametrů poptávaných vozidel, především:

- 1) výkon motoru,
- 2) celková hmotnost nosiče (minimální i maximální),
- 3) požadavek na převodovku (počet převodových stupňů),
- 4) přípustné zatížení náprav (minimální i maximální).

Zadavatel odpověděl dopisem ze dne 30. 7. 2009. Ke stanovení podmínek na výkon motoru sdělil, že požadovaný minimální výkon 300 kW u varianty 6x6 vychází z obecné potřeby minimálního měrného výkonu vozidel zimní údržby 11 kW/t, a to z důvodu zachování dynamiky těchto vozidel při jízdě v podmínkách zimní údržby na silnicích. Pokud se jednalo o celkovou hmotnost nosičů, sdělil zadavatel Úřadu, že maximální požadovaná hmotnost byla vyžadována s ohledem na možné nasazení těchto vozidel v letních měsících jako sklápěčů pro zemní práce, kdy je mimo veřejné komunikace možné převážet větší množství materiálu. Dále zadavatel uvedl, že při stanovování požadavku na počet převodových stupňů vycházel ze zkušeností, kdy větší počet převodových stupňů umožňuje řidiči volit takový stupeň, který udržuje motor v optimálních otáčkách vzhledem k výkonu, krouticímu momentu a spotřebě pohonných hmot. Podle zadavatele vychází požadované technické zatížení přední nápravy 9 t jednoznačně z potřeby práce vozidla s čelní sněhovou radlicí, kdy vzhledem k hmotnosti sněhové radlice a jejímu vyložení před přední nápravu je toto zatížení nutné. Zatížení zadních náprav vychází z předpokládaného zatížení náprav při naloženém sypači, případně materiálu na sklápěcí korbě.

Usnesením č. j. ÚOHS-S160/2009/VZ-10374/2009/520/JHl ze dne 13. 8. 2009 stanovil Úřad účastníkům řízení lhůtu, ve které se podle § 36 odst. 3 správního řádu, mohou vyjádřit k podkladu rozhodnutí, zejména pak k důvodům zadavatele, které ho vedly ke stanovení technických parametrů poptávaných vozidel.

K tomuto usnesení se navrhovatel vyjádřil dopisem ze dne 19. 8. 2009, ve kterém zopakoval svá předchozí tvrzení, že zadavatelem stanovené technické parametry poptávaných

vozidel jsou diskriminační a objektivně nemají vliv na využitelnost vozidel pro účel zimní údržby, a které jsou bez dalších úprav splnitelné právě pro vybraného uchazeče. Zadavatelem stanovený minimální požadavek na výkon motoru považuje navrhovatel za nadhodnocený, jelikož obecná potřeba na výkon motoru je menší. Požadavek na počet převodových stupňů považuje navrhovatel za přežitek, jelikož obecný trend se ubírá opačným směrem, tedy ke snižování počtu převodových stupňů (z důvodu úspory hmotnosti převodové skříně a celkového zjednodušení celého převodového systému). Ohledně požadované celkové hmotnosti nosičů navrhovatel uvedl, že zadavatel požadoval hodnoty, které opět odpovídají jen standardní specifikaci Iveco. Navrhovatel dále upozorňuje, že zadavatel ve svých požadavcích uvedl, aby vozidlo bylo vybaveno omezovačem brzdících sil (EBL), což je podle navrhovatele obchodní označení výrobců Iveco. Ostatní výrobci sice dodávají podobné systémy, ale dodání takových systémů zadavatel neumožnil.

Dopisem ze dne 6. 8. 2009 vyzval navrhovatel Úřad k doplnění podkladů pro rozhodnutí o výsledky současných a bývalých zaměstnanců zadavatele, kteří mohou Úřadu poskytnout relevantní informace k napadenému výběrovému řízení a diskriminačnímu charakteru zadávací dokumentace.

Zadavatel oznámil Úřadu dopisem ze dne 7. 8. 2009, že dne 4. 8. 2009 uzavřel kupní smlouvu s vybraným uchazečem PRAGA-Export s. r. o., IČ 27577171, Strašnická 783/1, 102 00 Praha 10, za niž jedná Ing. David Brázda, jednatel společnosti (dále jen „vybraný uchazeč“).

Úřad přezkoumal na základě § 112 a následujících zákona případ ve všech souvislostech a po zhodnocení všech podkladů a vyjádření předložených účastníky řízení a na základě vlastního zjištění rozhodl o zastavení řízení. Ke svému rozhodnutí uvádí Úřad následující rozhodné skutečnosti.

Podle § 6 zákona je zadavatel povinen při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace.

Podle § 45 odst. 1 zákona se technickými podmínkami v případě veřejných zakázek na dodávky nebo služby rozumí vymezení charakteristik a požadavků na dodávky nebo služby stanovené objektivně a jednoznačně způsobem vyjadřujícím účel využití požadovaného plnění zamýšlený zadavatelem.

Zadavatel v oznámení o zakázce v bodu II.3) „Doba trvání zakázky nebo lhůta pro dokončení“ uvedl lhůtu pro dokončení 15. 10. 2009.

V zadávací dokumentaci v čl. 5 části a) „Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky“ a v čl. 1.2.1 části b) zadávací dokumentace „Obchodní podmínky“ je stanoveno, že „Zadavatel požaduje dodání vozidel pro zimní údržbu nejpozději do 15. 10. 2009.

V zadávací dokumentaci v části c) „Technické podmínky“ uvedl zadavatel technickou specifikaci 26T nosičů (nákladních automobilů), ve které požadoval mimo jiné následující:

- Celková hmotnost nosiče (min.) legislativní 26 tun, technicky maximální přípustná nejméně 29 tun;
- Rychloupínací otočné prvky budou provedeny z nerez oceli;
- Přípustné zatížení náprav bude – přední min. 9,0 tun, zadní min. 2 x 10,5 tun;
- Vznětový motor o min. výkonu 300 kW splňující emisní limity EURO 5;

- Min. 16 rychlostních stupňů vpřed;
- Bubnové brzdy s automatickým nastavováním vůle na všech nápravách, vybavení protiblokovacím systémem brzd (ABS) a dále vybavení systémem regulace prokluzu kol (ASR) a omezovačem brzdných sil (EBL);

V zadávací dokumentaci v části c) „Technické podmínky“ uvedl zadavatel také technickou specifikaci 18T nosičů (nákladních automobilů), ve které požadoval podobné parametry jako výše u 26T nosičů, ale s menšími rozdíly:

- Celková hmotnost nosiče (min.) legislativní 18 tun, technicky maximální přípustná nejméně 20 tun;
- Rychloupínací otočné prvky budou provedeny z nerez oceli;
- Přípustné zatížení náprav bude – přední min. 9,0 tun, zadní min. 13 tun;
- Vznětový motor o min. výkonu 265 kW splňující emisní limity EURO 5;
- Min. 16 rychlostních stupňů vpřed;
- Bubnové brzdy s automatickým nastavováním vůle na všech nápravách, vybavení protiblokovacím systémem brzd (ABS) a dále vybavení systémem regulace prokluzu kol (ASR) a omezovačem brzdných sil (EBL);

K dodací lhůtě

S ohledem na navrhovatelem namítaný termín dodání požadovaných vozidel se Úřad zabýval důvody, pro které dodavatelé, kteří si vyzvedli zadávací dokumentaci, nepodali nabídku v předmětném zadávacím řízení. Úřad se dotázal 13 dodavatelů, z nichž 12 zaslalo svá vyjádření. Čtyři z dotázaných dodavatelů jsou v předmětném zadávacím řízení subdodavatelem jiného uchazeče, tudíž nepodali samostatnou nabídku. Dva dodavatelé v současné době nebyli schopni splnit podmínky zadávací dokumentace (což neznamená, že by ji byli schopni splnit ve výběrovém řízení vypsáném později a s delší dodací lhůtou, pouze vycházeli ze současného stavu, který může být způsoben zaneprázdněností dodavatele prací na jiné zakázce), dva dodavatelé nebyli schopni splnit technické podmínky a předpoklady podle § 56 zákona, tj. jednu dodávku o objemu min. 50 mil. Kč včetně DPH a další 2 dodavatelé nepodali nabídku pro finanční náročnost celé veřejné zakázky.

Dodavatel Tatra, a. s., ve svém vyjádření k dotazu ze dne 2. 7. 2009 Úřadu uvedl, že technické podmínky stanovené zadavatelem by mohl splnit pouze za použití alternativních řešení. K vyjádření připojil i dotazy, týkající možnosti alternativních technických řešení, které ale zadavatel odmítl. Úpravou technických podmínek tak, jak navrhoval dodavatel TATRA, a. s., by podle zadavatele došlo ke snížení nosnosti vozidel, odolnosti rychloupínacích prvků, snížení bezpečnosti provozu těchto vozidel po Vysočině během zimní údržby atd.

Dodavatel CROY, s. r. o., ke svému vyjádření k dotazu Úřadu připojil námitky ze dne 13. 5. 2009 proti znění zadávací dokumentace, kterým ovšem zadavatel rozhodnutím ze dne 21. 5. 2009 nevyhověl, jelikož parametry vozidel jsou požadovány s ohledem na ekonomičnost a ekologičnost provozu a kompatibilitu se zařízeními, které zadavatel hodlá na vozidlech dále používat.

Úřad na základě výše uvedených skutečností dospěl k závěrům, že důvodem pro nepodání nabídky nebyla nepřiměřená lhůta k dodání předmětu veřejné zakázky, tedy 28 vozidel pro zimní údržbu komunikací, jak tvrdil navrhovatel ve svém návrhu. Do předmětného zadávacího řízení podali závaznou nabídku 2 uchazeči, což svědčí o tom, že je možné zadavatelem stanovenou dodací lhůtu dodržet. Přiměřenost lhůty podporuje také fakt,

že žádný z dodavatelů, kromě navrhovatele, kteří si vyzvedli zadávací dokumentaci a nepodali nabídku v předmětném zadávacím řízení, tak neučinili z důvodu krátké dodací lhůty. Zadavatel tedy podle názoru Úřadu dodržel ustanovení § 39 odst. 1 zákona, podle kterého musí být všechny lhůty určené veřejným zadavatelem stanoveny s ohledem na předmět veřejné zakázky.

Hlavním důvodem pro nepodání nabídek byly technické podmínky, které někteří uchazeči nebyli schopni v současné době splnit, a následná finanční náročnost celé zakázky, ne tedy dodací lhůta stanovená zadavatelem v zadávací dokumentaci v čl. 5 části a) „Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky“ a v čl. 1.2.1 části b) „Obchodní podmínky“ na 15. 10. 2009.

Termín zahájení zadávacího řízení byl vázán na rozhodnutí Rady kraje Vysočina, která ve svém usnesení č. 0467/11/2009/RK ze dne 24. 3. 2009 uložila řediteli Krajské správy a údržby silnic Vysočiny povinnost zajistit nákup 28 ks nákladních automobilů ve výši 115 milionů Kč. Tato informace je veřejně přístupná a zjiřitelná z internetových stránek zřizovatele příspěvkové organizace Krajské zprávy a údržby silnic Vysočiny, kraje Vysočina, www.kr-vysocina.cz.

Termín dodání předmětu plnění této veřejné zakázky je vázán na účel využití poptávaných vozidel a na zákonné povinnosti zadavatele. Zadavatel (Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace), jako správce komunikace, je povinen podle vyhlášky č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, provádět údržbu komunikací v zimním období. Pro účely tohoto zákona se zimním obdobím rozumí období v rozmezí od 1. 11. do 31. 3. následujícího roku.

K výsledku svědků

Navrhovatel ve svém vyjádření k pokladům rozhodnutí ze dne 6. 8. 2009 navrhl výslech svědků (bývalých i současných zaměstnanců zadavatele), kteří mohou poskytnout relevantní informace ve vztahu k napadenému výběrovému řízení.

S ohledem na skutečnost, že předložené podklady jsou dostatečné pro věcné posouzení případu, Úřad nepřistoupil k navrhovanému výslechu svědků. Navrhovatel neuvádí konkrétní otázku, která by měla být výsledkem svědků objasněna, pouze obecně uvádí možné získání informací o diskriminačním charakteru zadávací dokumentace a jiných výběrových řízení.

K technickým podmínkám

Úřad se dále zabýval oprávněností požadavků na technické parametry vozidel stanovené zadavatelem.

Skutečnost, zda byly konkrétní technické parametry stanoveny oprávněně, řešil zadavatel již v rámci lhůty pro podání nabídek, a to v odpovědi na dotazy dodavateli TATRA, a. s., ze dne 22. 5. 2009. Zadavatel ve své odpovědi vysvětlil důvod požadovaných parametrů vozidel, který vychází z dlouholeté zkušenosti s údržbou silnic na Vysočině a z klimatických podmínek, které v zimních měsících na Vysočině převládají, proto stanovil uvedené konkrétní požadavky na pohon kol, materiál rychloupínacích prvků (vozidla používaná na zimní údržbu silnic jsou vystavena horším klimatickým podmínkám, kdy se střídání teplot, dešť, sněžení a

údržba silnic solí projevuje na opotřebení vozidel) nebo např. maximální zatížení přední nápravy atd. Vysvětlení, které podal zadavatel dodavateli TATRA, a. s., dopisem ze dne 22. 5. 2009 Úřad považuje za dostatečné a prokazující, že technické podmínky byly stanoveny s ohledem na předmět veřejné zakázky a jeho užití v provozu.

Na základě vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí ze dne 10. 7. 2009 provedl Úřad další šetření, týkající se důvodu stanovení požadavků na technické parametry poptávaných vozidel. Navrhovatel poukazyval na možné diskriminující požadavky týkající se výkonu motoru, hmotnosti nosičů, požadavků na převodové ústrojí a přípustného zatížení náprav. Zadavatel ve své odpovědi ze dne 30. 7. 2009 uvedl, že minimální výkon motoru byl stanoven pro zachování jízdní dynamiky vozidel při jízdě v zimních podmínkách na Vysočině, zejména při pluzení a při jízdě na neupravené vozovce. K zatížení náprav zadavatel sdělil, že požadavek na jejich přípustné zatížení stanovil s ohledem na práci se sněhovou radlicí a na předpoklad prací s naloženým sypačem. Požadavek na minimální počet převodových stupňů byl stanoven s ohledem na udržení motoru v optimálních otáčkách. Hmotnost nosiče a další technické dotazy řešil zadavatel již v dotazech dodavatele TATRA, a. s., na které odpověděl dopisem ze dne 22. 5. 2009 a rozeslal všem dodavatelům, kteří si vyzvedli zadávací dokumentaci a mohli podle těchto vysvětlujících odpovědí kompletovat nabídku. Úřad akceptuje zdůvodnění zadavatele ze dne 30. 7. 2009, které vychází ze zkušenosti nejen s klimatickými podmínkami na Vysočině, ale i s kopcovitým terémem krajiny, kde vozidla zadavatele upravují pozemní komunikace kraje Vysočina, tedy silnice I., II. a III. třídy. Výše uvedené požadavky zadavatele nejsou podle názoru Úřadu diskriminační, ostatně z vyjádření navrhovatele ze dne 10. 7. 2009 vyplývá, že technické podmínky jsou pro něho splnitelné, i když by to bylo časově a finančně náročné. Navrhovatel konkrétně uvedl, že „disponuje základním motorem o výkonu 294 kW, pro splnění technických podmínek (požadujících nejméně 300kW, přičemž právě Iveco nabízí motor o výkonu 301) by však musel dodat podstatně dražší motor o výkonu 323 kW. Vozidla navrhovatele dále mají v základu maximální technicky přípustnou hmotnost 28 000 kg, úprava na požadovanou hmotnost je opět finančně, ale především časově náročná. To samé platí o alternátoru, navrhovatelem standardně dodávaného o výkonu 80 A.“

Úřad k předmětu šetření dále uvádí, že je pouze na dodavateli, jakou prioritu věnuje přípravě a plnění zakázky na dodání vozidel, dále sám dodavatel stanovuje ceny jednotlivých poptávaných vozidel a je na něm, jak se s nabídkou přizpůsobí konkurenčnímu prostředí. Zadavatel stanovením technických parametrů poptávaných vozidel neznemožnil navrhovateli podání nabídky, jelikož, jak vyplývá z vyjádření navrhovatele ze dne 10. 7. 2009, nejsou pro něj stanovené technické parametry nesplnitelné.

Navrhovatel dále uvedl, že možné diskriminující technické podmínky objektivně nemají vliv na využitelnost specializovaných vozidel pro deklarovaný účel zimní údržby. Právě tyto podmínky, napadené již dodavatelem TATRA, a. s., v jeho žádosti ze dne 19. 5. 2009, a navrhovatelem v jeho vyjádření ze dne 10. 7. 2009, jsou podle názoru Úřadu pro provoz těchto vozidel a prováděnou údržbu komunikací důležité. Úřad souhlasí s vysvětlením zadavatele ze dne 30. 7. 2009, ze kterého vyplývá, že se přípustná hmotnost projeví na maximálním možném nákladu sypače a následně jeho využitelnosti při zimní údržbě cest, kdy s větším množstvím materiálu může pokrýt větší oblast. Zatížení náprav je pro poptávaná vozidla důležité s ohledem na použití horské radlice a také na náklad sypače.

Úřad nemá oprávnění vstupovat do rozhodnutí zadavatele, týkající se vymezení předmětu z hlediska potřeb zadavatele. Právě zkušenosti zadavatele s provozem na

komunikacích v kraji Vysočina a jejich údržbou by měly být základem pro stanovení požadavků na předmět veřejné zakázky a jeho specifikaci. Skutečnost, že zadavatel má vysoké nároky na technickou kvalitu předmětu plnění veřejné zakázky neznamena, že požadavky jsou stanoveny diskriminačně.

Úřad dále uvádí, že podmínky zadavatele na technické parametry poptávaných vozidel jsou stanoveny s ohledem na účel využití vozidel tak, aby neznemožnily dodání různých druhů vozidel. Jízdní vlastnosti vozidel, jako výkon motoru a zatížení náprav v závislosti na použití sněhové radlice a převážení posypového materiálu jsou důležité pro využití v terénu, který je hůře chráněn od větru a snadno se zde vytvoří sněhové jazyky, které musí vozidla překonávat a odklízet. Silnice I., II. a III. třídy v kraji Vysočina, které budou poptávaná vozidla upravovat, jsou důležité nejen samy o sobě z hlediska sjízdnosti a bezpečnosti, navíc jsou také přiváděcími komunikacemi na dálnici „D1“. Jejich včasná údržba a sjízdnost je tedy velmi důležitá. Stáří vozového parku zadavatele a jeho častá poruchovost byly jedním z hlavních důvodů (podle vyjádření zřizovatel zadavatele, kraje Vysočina ze dne 29. 6. 2009) pro zadání této veřejné zakázky tak, aby zadavatel mohl poptávaná vozidla využívat již v zimní sezóně 2009/2010.

Navrhovatel ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí ze dne 19. 8. 2009 uvedl, že zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil požadavek, aby poptávaná vozidla byla vybavena omezovačem brzdných sil (EBL). Podle navrhovatele je „EBL“ obchodní označení výrobce vozů Iveco a jedná se o systém dodávaný pouze ve vozidlech Iveco. Dodání obdobných systémů zadavatel neumožnil.

Úřad k uvedené námitce uvádí, že zkratka „EBL“ je skutečně uvedena na internetových stránkách výrobce vozů Iveco, www.iveco.com, rozvedena dále jako „electronic brake force limitation“. „EBL“ je zkratkou anglického názvu „electronic brake limiter“. Stejný systém využívá i německou zkratku „EBV“, „Elektronische Bremskraftverteilung“. Obecné využití těchto zkratk i tohoto pojmu potvrzuje i jejich uveřejnění na internetových stránkách Ústředního automotoklubu České republiky, www.uamk-cr.cz. Zadavatelem stanovený požadavek na omezovač brzdných sil (EBL) neshledává Úřad jako diskriminační, jelikož název „omezovač brzdných sil“ je obecný technický výraz pro zařízení, které zohledňuje změnu zatížení náprav při různých jízdních situacích a podle toho reguluje velikost brzdných sil.

Jde-li o dobu plnění veřejné zakázky, vychází tato z potřeb zadavatele. Zadavatel není povinen přizpůsobovat své potřeby jak technické tak časové možným potenciálním dodavatelům. Je-li časová a kvalitativní podmínka na realizaci veřejné zakázky přiměřená a v určitém čase může takové podmínky splnit např. pouze jeden dodavatel, neznamena to, že jsou automaticky takové podmínky diskriminační.

Úřad neshledal v postupu zadavatele při posouzení kvalifikačních předpokladů porušení zákona, a proto rozhodl o zastavení správního řízení, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.

Součástí rozhodnutí Úřadu podle § 119 zákona je též rozhodnutí o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení. Náklady řízení se platí paušální částkou, kterou stanoví prováděcí právní předpis. Podle § 1 vyhlášky 328/2006 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách je zadavatel povinen uhradit náklady řízení o přezkoumání úkonů zadavatele

paušální částkou v případě, že Úřad rozhodl podle § 118 zákona o zrušení zadání veřejné zakázky nebo jen jednotlivého úkonu zadavatele. Protože Úřad správní řízení zastavil, nevznikla zadavateli povinnost hradit náklady řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dní ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – sekce veřejných zakázek, tř. Kpt. Jaroše 7, Brno. Včas podaný rozklad má odkladný účinek. Rozklad se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každému účastníku řízení mohl Úřad zaslat jeden stejnopis.

Mgr. Kamil Rudolecký
místopředseda

Obdrží:

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, Kosovská 16, 586 01 Jihlava
Pavel Skopový, advokát, Slovanský dům, Na Příkopě 22, 110 00 Praha 1
PRAGA-Export s. r. o., U Císařské cesty 219, 103 00 Praha 10

Na vědomí:

MAN užitková vozidla Česká republika spol. s r. o., Obchodní 120, 251 70 Čestlice

Vypraveno dne: viz otisk razítka na poštovní obálce