



UOHSX003QHSQ

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-S275/2011/VZ-13132/2011/510/HOd

V Brně dne: 5. 9. 2011

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 112 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném na návrh ze dne 11. 7. 2011 ve věci veřejné zakázky „Dodávka 16 kusů netrakovních komfortních jednotek pro dálkovou osobní dopravu“, zadávané formou jednacího řízení bez uveřejnění na základě výzvy k jednání ze dne 6. 6. 2011, o jehož zahájení zadavatel informoval prostřednictvím Oznámení o dobrovolné průhlednosti EX ANTE, uveřejněného v informačním systému o veřejných zakázkách dne 13. 6. 2011 pod ev. č. 60061239, jehož účastníky jsou

- zadavatel – České dráhy, a. s., IČ 70994226, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, za niž jedná Ing. Petr Žaluda, předseda představenstva, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 14. 7. 2011 JUDr. Karlem Muzikářem, LL.M. (C.J.), advokátem, se sídlem WEIL, GOTSHAL & MANGES s. r. o., advokátní kancelář, Křižovnické nám. 193/2, 110 00 Praha 1,
- navrhovatel – ŠKODA TRANSPORTATION a. s., IČ 62623753, se sídlem Tylova 1/57, 301 28 Plzeň, za niž jednají Ing. Pavel Cibulka, člen představenstva, a Josef Bernard, člen představenstva, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 27. 6. 2011 Mgr. Radkem Pokorným, advokátem Advokátní kanceláře Pokorný, Wagner & spol., se sídlem Karolíny Světlé 301/8, 110 00 Praha 1,
- vybraný uchazeč – obchodní společnost Siemens Aktiengesellschaft Österreich, se sídlem Siemensstrasse 90, A-1210 Wien, Österreich, zapsaná u Obchodního soudu Vídeň FB (FN) 60562m, za niž jednají Mag. Arnulf Wolfram, prokurista, a Mag. Andreas Pálffy, prokurista, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 28. 7. 2011 JUDr. Petrou Veselou, zaměstnankyní spol. Siemens, s. r. o., IČ 00268577, se sídlem Siemensova 1, 155 00 Praha 13,

rozhodl takto:

**Návrh navrhovatele** – ŠKODA TRANSPORTATION a. s., IČ 62623753, se sídlem Tylova 1/57, 301 28 Plzeň, se podle ust. § 118 odst. 4 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, **zamítá**, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 citovaného zákona.

## ODŮVODNĚNÍ

1. Zadavatel – České dráhy, a. s., IČ 70994226, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, za niž jedná Ing. Petr Žaluda, předseda představenstva, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 14. 7. 2011 JUDr. Karlem Muzikářem, LL.M. (C.J.), advokátem, se sídlem WEIL, GOTSHAL & MANGES s. r. o., advokátní kancelář, Křižovnické nám. 193/2, 110 00 Praha 1 (dále jen „zadavatel“) – uveřejnil podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), v informačním systému o veřejných zakázkách dne 13. 6. 2011 pod ev. č. 60061239 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 15. 6. 2011 pod ev. č. 2011/S 113-186251, oznámení o dobrovolné průhlednosti EX ANTE týkající se veřejné zakázky „Dodávka 16 kusů netrakovních komfortních jednotek pro dálkovou osobní dopravu“, zadávanou formou jednacím řízení bez uveřejnění na základě výzvy k jednání ze dne 6. 6. 2011 (dále jen „veřejná zakázka“).
2. V oznámení o dobrovolné průhlednosti EX ANTE zadavatel uvedl, že zakázka je zadávána v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona.
3. Z dokumentace o veřejné zakázce vyplývá, že výzvou k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění zadavatel k jednání o podmínkách realizace veřejné zakázky vyzval obchodní společnost Siemens Aktiengesellschaft Österreich, se sídlem Siemensstrasse 90, A-1210 Wien, Österreich, zapsaná u Obchodního soudu Vídeň FB (FN) 60562m, za niž jedná Mag. Arnulf Wolfram, prokurista, a Mag. Andreas Pálffy, prokurista, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 28. 7. 2011 JUDr. Petrou Veselou, zaměstnankyní spol. Siemens, s. r. o., IČ 00268577, se sídlem Siemensova 1, 155 00 Praha 13 (dále jen „vybraný uchazeč“). Podle protokolu o otevírání obálek zadavatel obdržel nabídku tohoto uchazeče ve stanovené lhůtě. Dne 9. 6. 2011 zadavatel rozhodl o výběru nejhodnější nabídky uvedeného uchazeče.
4. Proti záměru zadavatele uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky podala dopisem ze dne 27. 6. 2011 obchodní společnost ŠKODA TRANSPORTATION a. s., IČ 62623753, se sídlem Tylova 1/57, 301 28 Plzeň, za niž jedná Ing. Pavel Cibulka, člen představenstva, a Josef Bernard, člen představenstva, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 27. 6. 2011 Mgr. Radkem Pokorným, advokátem Advokátní kanceláře Pokorný, Wagner & spol., se sídlem Karolíny Světlé 301/8, 110 00 Praha 1 (dále jen „navrhovatel“), námitky, které zadavatel obdržel dne 27. 6. 2011 a kterým po přezkoumání jejich oprávněnosti nevyhověl. Rozhodnutí o námitkách navrhovatel obdržel dne 1. 7. 2011.
5. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatele o námitkách za učiněné v souladu se zákonem, podal dopisem ze dne 11. 7. 2011 návrh na přezkoumání úkonů zadavatele u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“).
6. V úvodu návrhu navrhovatel identifikoval veřejnou zakázku, vůči němuž jím podaný návrh směřuje, uvedl argumenty dokládající podle jeho názoru splnění předpokladů pro podání návrhu, přičemž ke své oprávněnosti navrhovatel mj. uvedl, že splňuje kritéria osoby, která

byla oprávněna podat námitky ve smyslu ust. § 110 odst. 1 zákona a že v důsledku postupu zadavatele mu hrozí vznik újmy na právech. Navrhovatel výslovně uvádí, že je dodavatelem, který má zájem na zajištění dodávky netrakových komfortních jednotek pro dálkovou osobní dopravu na tratích konvenčního i vysokorychlostního železničního systému. V důsledku postupu zadavatele byla navrhovateli podle textu návrhu znemožněna účast v transparentním zadávacím řízení a nemohl tak získat předmětnou veřejnou zakázku. Navrhovatel následně uvádí, že podle jeho názoru byly splněny všechny zákonem stanovené podmínky pro podání návrhu na přezkoumání úkonů zadavatele ve smyslu ust. § 114 odst. 1 zákona.

7. Ke skutečnostem relevantním ve vztahu k šetřenému případu a obsahu rozhodnutí zadavatele o námitkách navrhovatel uvádí, že zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění je v rozporu s ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona a rovněž § 6 zákona. Podle názoru navrhovatele nejsou splněny zákonné podmínky pro použití tohoto druhu zadávacího řízení, a bylo porušeno ust. § 6 zákona, tím že zadavatel vyzval k jednání pouze jediného zájemce a rovněž tím, jak vymezil předmět veřejné zakázky, který není technicky ani ekonomicky opodstatněný.
8. Podle názoru navrhovatele se v daném případě nejedná o zboží pořizované za cenu podstatně nižší nežli cena tržní, a ani podstatně nižší cena není nabízena po velmi krátkou dobu, k čemuž navrhovatel dále uvádí následující. Samotná okolnost, že by zadavatel dosáhl na slevu danou objemem nabízených osobních železničních vagonů oproti jejich standardní jednotkové ceně, nezakládá podle navrhovatele cenu zboží podstatně nižší, než je jeho obvyklá tržní cena. Navrhovatel v této souvislosti odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-R157/2009/VZ-9046/2010/310-ASc, z něhož podle jeho názoru vyplývá, že určení podstatně nižší ceny nežli je cena obvyklá, je zadavatel schopen učinit až na základě srovnání potenciálních nabídek více v úvahu přicházejících dodavatelů (např. průzkumem trhu), a nikoli pouze tím, že osloví vybraného uchazeče, který mu v rámci své nabídky učiní slevu oproti tabulkovým cenám. Znalecké posudky uváděné zadavatelem nelze tedy podle navrhovatele považovat za relevantní podklad a objektivní pro tvrzení, že cenová nabídka vybraného uchazeče je mimořádně výhodná a je podstatně nižší než je obvyklá tržní cena. Podle navrhovatele nejsou zadavatelem doložené znalecké posudky založeny na objektivním srovnání nabídek více v úvahu přicházejících výrobců, ale pouze na srovnání tabulkové ceny a ceny nabízené vybraným uchazečem.
9. V souvislosti s technickými aspekty nabídky vybraného uchazeče navrhovatel uvádí, že podle zadavatele cenová výhodnost vlakových souprav vychází z toho, že typové schválení těchto vlakových jednotek bylo provedeno ještě před platností tzv. nových TSI, a dále z časových parametrů dodávky, když se jedná o běžící projekt, u kterého nebude třeba znovu absolvovat fázi vývoje a u kterého je rovněž podstatně zjednodušen proces veřejnoprávního povolování. Podle navrhovatele však skutečnost, že nabízené vlakové soupravy představují již starší projekt, naopak představuje významnou okolnost, která snižuje cenovou výhodnost nabídky. Předmětné vlakové soupravy podle navrhovatele nesplňují nároky na aktuální technické parametry, jsou v tomto směru již zastaralé a případná technická a technologická aktualizace by byla finančně a technicky náročná. Za zavádějící tvrzení navrhovatel označil argument zadavatele, podle něhož nabízené vlakové soupravy splňují požadavky veškeré relevantní legislativy České republiky, evropské legislativy a vyhlášek Mezinárodní železniční unie,

neboť normy TSI jsou nezbytnou součástí evropské legislativy. Za podstatnou navrhopatel považuje rovněž skutečnost, že nabízené vlakové soupravy jsou vybaveny starším komunikačním protokolem optimalizovaným podle požadavků Rakouských spolkových drah, a tyto vlakové soupravy lze v této situaci pravděpodobně provozovat pouze s lokomotivou řady Taurus, kterou vyrábí vybraný uchazeč. Podle navrhopateli dostupných informací však zadavatel tento druh lokomotivy nemá v současnosti k dispozici a současně navrhopatel dodává, že zadavatel od navrhopatele objednal srovnatelnou lokomotivu řady 380, která je však vybavena modernější verzí komunikačního protokolu, kterou tak nelze provozovat s vlakovými soupravami nabízenými vybraným uchazečem. Jako další okolnosti, které snižují výhodnost nákupu vlakových souprav navrhopatel uvedl, že vlakové soupravy jsou vyhotoveny podle designových požadavků Rakouských spolkových drah, včetně popisů a označení v německém jazyce, a jsou vybaveny luxusními prostory tzv. Premium třídy, které nejsou podle navrhopatele zadavatelem dostatečně využitelné. Podle názoru navrhopatele tak lze předpokládat dodatečné úpravy designu, označení, interiéru a prostorových dispozic, které by s ohledem na velikost dodávky mohly dosáhnout až několika stovek milionů Kč. Významným měřítkem efektivity provozu osobní železniční dopravy je podle navrhopatele cena za sedadlo vybraným uchazečem nabízené vlakové soupravy až o více než 200 000 Kč vyšší než u alternativních nabídek potenciálních uchazečů o veřejnou zakázku, např. u vlakové soupravy nabízené navrhopatelem. Vlakové soupravy vybraného uchazeče nabízejí podle navrhopatele výrazně menší počet sedadel než např. konkurenční produkt navrhopatele typu EXpression dosahující rychlosti 200 km/h, přičemž cena za jednotku nabízenou vybraným uchazečem je neúměrně vysoká. Výhoda vyšší maximální rychlosti 230 km/h je podle navrhopatele v praktickém provozu využitelná jen velmi omezeně.

10. Navrhopatel se domnívá, že při hodnocení ceny vlakových souprav nabízených vybraným uchazečem je třeba zohlednit i tzv. LCC, tj. náklady produktu po celou dobu životnosti, přičemž navrhopatelem jsou standardně zajišťovány LCC v trvání 30 let, avšak životnost vybraným uchazečem nabízených souprav je pouze 25 let. Z hlediska nákladů na provozování vlakových souprav je dále podle navrhopatele třeba zohlednit to, že jejich provozování má zvýšené nároky na spotřebu el. energie a jejich provozní náklady jsou tedy podstatně vyšší než provozní náklady jednotek dimenzovaných na nižší rychlost, a rovněž je nutné zohlednit zvýšené náklady na poplatek za užití dopravní cesty a náklady na údržbu a servis vlakových souprav. Uvedené skutečnosti přitom podle navrhopatele představují zásadní zpochybnění tvrzené cenové výhodnosti nabídky vybraného uchazeče.
11. Ve vztahu k posouzení výhodnosti ceny nabízené vybraným uchazečem je nutno podle navrhopatele zohlednit i možnost využití vlakových souprav, které jsou konstruovány na maximální provozní rychlost 230 km/h. Podle navrhopatele tak lze pochybovat, zda zadavatel takové vlakové soupravy potřebuje, když na tratích v tuzemsku je maximální provozní rychlost na 160 km/h. Nákup vlakových souprav od vybraného uchazeče je tak podle názoru navrhopatele zjevně neekonomický. Za účelem posouzení opodstatněnosti požadavku zadavatele navrhopatel navrhl, aby Úřad vyzval zadavatele k předložení dohod, které by dokládaly dlouhodobější realizovatelnost provozování jednotek s životností 25 let na tratích v Německu a Rakousku. V souvislosti s neopodstatněností požadavku zadavatele na maximální rychlost navrhopatel poukazuje na to, že takto vysoká konstrukční rychlost nebyla požadována v žádném výběrovém řízení konaném v evropských státech.

12. K časové omezenosti nabídky navrhovatel zejména uvádí, že nabídku vybraného uchazeče zadavatel obdržel již koncem roku 2010, a proto nelze tuto nabídku posoudit jako nabídku s podstatně nižší cenou nabízenou po velmi krátkou dobu ve smyslu ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona. Podstatné přitom podle navrhovatele není, zda je nabízená cena podmíněna samostatným formálním souhlasem společnosti ÖBB-Personenverkehr AG, který měl být zadavateli ze strany Rakouských spolkových drah poskytnut až dopisem ze dne 7. 6. 2011. V posuzovaném případě tak měl zadavatel podle navrhovatele nabídku k dispozici po dobu nejméně několika měsíců a současně lze zpochybňovat skutečnost, že nabídku vybraného uchazeče může zadavatel využít pouze do 30. června 2011. Nabídku nelze podle navrhovatele považovat za časově naléhavou, když podle vyjádření vybraného uchazeče byla doba k uzavření smlouvy prodloužena do konce září 2011.
13. K porušení základních zásad zadávání veřejných zakázek navrhovatel zejména uvedl, že tím, že zadavatel nezahájil zadávací řízení na veřejnou zakázku a účast v jednacím řízení bez uveřejnění umožnil pouze jednomu zájemci, postupoval v rozporu se zásadou transparentnosti, rovného zacházení a nediskriminace. Za diskriminační jednání porušující zásady uvedené v § 6 zákona je třeba podle navrhovatele považovat i takové jednání zadavatele, pokud vyjednává o podmínkách realizace veřejné zakázky s jedním z dodavatelů dříve, nežli na tuto zakázku vyhlásí příslušné zadávací řízení.
14. Současně s návrhem navrhovatel podal návrh na nařízení předběžného opatření, jímž by Úřad zakázal zadavateli uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky. Závěrem navrhovatel navrhuje, aby Úřad vydal rozhodnutí, kterým bude konstatováno porušení § 23 odst. 5 písm. e), § 6 a § 21 odst. 2 zákona a zvažil otázku možného uložení zákonných sankcí, včetně případných opatření k nápravě.
15. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen "Úřad") obdržel návrh dne 11. 7. 2011 a tímto dnem bylo podle § 113 zákona zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů zadavatele. Dne 11. 7. 2011 byl stejnopis návrhu doručen zadavateli.
16. Zadavatel se k návrhu vyjádřil dopisem ze dne 18. 7. 2011, v jehož úvodu nejprve shrnul dosavadní průběh zadávacího řízení, a předmět veřejné zakázky, přičemž uvádí, že ucelené trakční jednotky (Pendolino, TGV, aj.), ucelené netrakční jednotky a samostatné osobní železniční vozy, představují každý do značné míry odlišnou kategorii vozidel pro rychlou dálkovou železniční dopravu. V návaznosti na tvrzení uvedená v návrhu, zadavatel uvádí, že podmínky pro postup v jednacím řízení bez uveřejnění byly v daném případě nepochybně naplněny. Nadto zadavatel uvádí, že v jednacím řízení bez uveřejnění postupuje pouze z opatrnosti, neboť by mohly být splněny podmínky k tomu, aby uzavření smlouvy nebylo považováno za uzavření nové smlouvy na veřejnou zakázku a nové zadávací řízení by tak nebylo vyžadováno. Zadavatel upřesňuje, že fakticky jen přistupuje k již existující smlouvě, která již byla v minulosti uzavřena na základě zadávacího řízení vyhlášeného společností ÖBB-Personenverkehr AG v Rakousku. Zadavatel se domnívá, že nahrazení jednoho sektorového zadavatele druhým sektorovým zadavatelem v již vysoutěžené smlouvě by nemělo představovat samo o sobě novou veřejnou zakázku.
17. K ceně pořizovaného zboží zadavatel mj. uvádí, že vybraný uchazeč nabízí dodávku za cenu 12 529 118,74 EUR bez DPH za jednu jednotku, tj. za celkovou cenu 200 465 900 EUR bez DPH za 16 jednotek nabízených zadavateli v rámci nabídky. Touto výší ceny vybraný uchazeč

podle zadavatele komunikoval již před zahájením zadávacího řízení a zadavatel tak mohl posoudit a ověřit, zda jsou v daném případě splněny podmínky pro postup v jednacím řízení bez uveřejnění. Zadavatel uvádí, že za účelem objektivního ověření, zda se v daném případě skutečně jedná o mimořádně výhodnou cenu, oslovil několik nezávislých odborných institucí, tj. České vysoké učení technické v Praze, VŠB-Technická univerzita Ostrava a Žilinská univerzita v Žilině. Posudky všech těchto institucí podle zadavatele potvrdily, že cena za jednotky nabízená vybraným uchazečem je mimořádně výhodná, přičemž cituje z vybraných částí posudků.

18. V posudku Českého vysokého učení technického v Praze, fakulty strojní ze dne 12. 5. 2011 se mj. uvádí, že potenciálně nabízená cena 12, 5 mil. EUR + 5 mil. EUR (cena lokomotivy) je cenou výrazně nižší než je aktuální cenová hladina vysokorychlostních trakčních jednotek, která se pohybuje kolem 30 mil. EUR a cenu za příslušné jednotky lze tedy považovat za podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena, za kterou by bylo možno nyní pořídit srovnatelné plnění.
19. Rovněž podle odborného posudku Strojní fakulty Žilinské univerzity v Žilině ze dne 23. 5. 2011 cenu za příslušné jednotky je možné s ohledem na nynější podmínky na příslušném trhu železničních osobních kolejových vozidel považovat za podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena. Nízká cena podle zpracovatele posudku vyplývá i z toho, že jde o výrobek, který splňuje požadavky zadavatele, náklady na vývoj, konstrukci, homologaci byly rozpuštěny ve větší sérii 67 kusů jednotek, a schválení typu bylo provedeno ještě před započítáním platnosti nejnovějších vyhlášek TSI, které vedou k předražení konstrukce a zkoušek vozidel.
20. Podle posudku VŠB – Technické univerzity Ostrava ze dne 23. 5. 2011 ceny vysokorychlostních jednotek se pohybují v rozmezí 700 – 800 mil. Kč za jednotku, cena ucelené netrakční jednotky v rámci nabídky je cca 300 mil. Kč. Po zahrnutí ceny lokomotivy cca 100 mil. Kč je podle zpracovatele posudku výhodnost nákupu z hlediska ceny zřejmá. Cena za 16 kusů ucelených netrakčních jednotek pro dálkovou osobní dopravu je výhodnější oproti obvyklé tržní ceně srovnatelných jednotek nabízených v současnosti na trhu železničních osobních kolejových vozidel mj. z důvodu, že existuje výrobce jednotek, který již vynaložil fixní náklady spojené s vývojem a homologací v ČR a v sousedních zemích, vysoké fixní náklady jsou již rozmělněny mezi 67 původně objednaných jednotek a alternativou jsou pouze vysokorychlostní trakční jednotky s cenou přibližně dvojnásobnou.
21. Zadavatel v reakci na tvrzení navrhovatele v návrhu uvádí, že z rozhodné české, ani evropské rozhodovací praxe jakkoli neplyne, že by byl zadavatel povinen provádět průzkumy trhu a je na zadavateli, jakými důkazními prostředky bude naplnění podmínek pro použití jednacího řízení bez uveřejnění prokazovat. Podle názoru zadavatele ani analýza technických parametrů nabízeného zboží není aspektem, který by mohl odůvodnit, ani vyloučit, použití jednacího řízení bez uveřejnění. Za nepravdivé označil zadavatel tvrzení navrhovatele, podle něhož jednotky nesplňují nároky na aktuální technické parametry a jsou zastaralé, a uvádí, že již ve výzvě k jednání si vyhradil, že jednotky musí disponovat schválením pro provoz minimálně v zemích Česká republika, Rakousko, Německo a Maďarsko, a musí splňovat závazné požadavky vyhlášek UIC, evropských norem i ostatní legislativy Evropské unie i národní legislativy uvedených států. Tento požadavek se podle zadavatele promítá rovněž v návrhu smlouvy. Podle vyjádření zadavatele je tedy vyloučeno, aby jednotky neodpovídaly

normám a předpisům uvedených zemí, jelikož v takovém případě by nemohly dostat ani příslušná povolení, schválení a souhlasy, přičemž to stejné platí i pro tzv. normy TSI. Nepravdivé je podle zadavatele tvrzení, že zajištění lokomotiv představuje významný dodatečný náklad, který mimořádnou cenovou výhodnost zboží snižuje, neboť zajištění lokomotiv k jednotkám bylo již zohledněno ve shora uvedených odborných posudcích. Za spekulativní označil zadavatel tvrzení týkající se dodatečných úprav, které by mohly dosáhnout až několika stovek milionů Kč, a nákladů na provoz a servis jednotek.

22. Zadavatel k návrhu dále uvádí, že potřebuje jednotky schopné provozu při daných rychlostech a navrhovatel nemůže zpochybňovat kvalifikovaný obchodní úsudek zadavatele. Opodstatněnost požadavku zadavatele rovněž podle jeho vyjádření potvrzují zpracované odborné posudky.
23. V souvislosti s časovou omezeností nabídky zadavatel potvrzuje, že zadavatel, Rakouské spolkové dráhy a vybraný uchazeč byli již od konce roku 2010 v kontaktu a postupně mezi nimi docházelo k vyjasňování toho, jaké podmínky by bylo třeba splnit, aby zadavatel mohl teoreticky pořídit 16 jednotek, na které mají nárok Rakouské spolkové dráhy. Podle zadavatele bylo jasné, že bez souhlasu Rakouských spolkových drah není možné transakci realizovat a souhlas Rakouských spolkových drah byl přitom pevně vyjádřen až v dopise ze dne 7. 6. 2011. Na tom, že se v daném případě jedná o výjimečnou, jednorázovou a velmi krátce trvající obchodní příležitost, podle názoru zadavatele nic nemění ani to, že zadavatel nemohl na plnění zakázky uzavřít smlouvu do konce června 2011, jak bylo původně předpokládáno. Neuzavření smlouvy vyplývá ze zákona, je důsledkem námitek a návrhu a tyto okolnosti podle zadavatele neznamenaají, že by nabídka netrvala po velmi krátkou dobu. Otázku splnění předpokladů je však podle názoru zadavatele nutno posuzovat s ohledem na okolnosti, které panovaly v době rozhodování o zahájení příslušného zadávacího řízení, přičemž v té době byla nabídka omezena termínem 30. 6. 2011.
24. Podle názoru zadavatele v daném případě nedošlo k porušení zásad uvedených v ust. § 6 zákona, podmínky pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění byly splněny, a je zákonem předvídatelné, že zadavatel vyzve k účasti v jednacím řízení bez uveřejnění jen jednoho zájemce, který s podstatně nižší cenovou nabídkou přichází. Zadavatel doplňuje, že návrh navrhovatele na vydání předběžného opatření zákazu uzavření smlouvy považuje za nedůvodný.
25. Závěrem vyjádření zadavatel navrhuje, aby Úřad správní řízení zastavil.
26. Účastníky správního řízení podle § 116 zákona jsou zadavatel, navrhovatel a vybraný uchazeč.
27. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům dopisem č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11353/2011/510/HOd ze dne 20. 7. 2011. Současně Úřad usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11355/2011/510/HOd ze dne 20. 7. 2011 účastníkům řízení stanovil lhůtu, ve které byli oprávněni navrhnout důkazy a činit jiné návrhy a ve které byli oprávněni vyjádřit svá stanoviska v řízení a lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí. Úřad tímto usnesením rovněž stanovil zadavateli lhůtu 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. Současně stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu – sdělení k jakému datu je omezena

nabídka společnosti Siemens Aktiengesellschaft Österreich na prodej 16 kusů netrakčních komfortních jednotek pro dálkovou osobní dopravu, jež jsou předmětem šetřené veřejné zakázky; a doložení průběhu všech jednání týkajících se časového omezení nabídky prodeje.

28. Dopisem ze dne 28. 7. 2011 založil navrhovatel do správního spisu jako důkaz posudek Českého vysokého učení technického v Praze – Fakulty dopravní, k záměru zadavatele nakoupit pro dálkovou osobní dopravu šestnáct kusů netrakčních jednotek typu Railjet. Předmětem tohoto posudku je posouzení potřeby jednotek na rychlost 230 km/h pro zadavatele a jejich využitelnost s ohledem na aktuální situaci traťových rychlostí a jejich předpokládaný vývoj a dále cenová výjimečnost nabídky nákupu jednotek typu Railjet od vybraného uchazeče prostřednictvím opce od rakouských drah. Zpracovatelé posudku dospívají k závěru, že opodstatněnost nákupu téměř dvou desítek netrakčních jednotek s rychlostí 230 km/h je sporná a na tratích, kde nebudou moci využít všech svých parametrů budou tyto jednotky představovat nákladné řešení. Při nákupu menšího množství by uspořené finanční prostředky mohly být podle posudku investovány do další modernizace vozového parku splňujícího rychlost 200 km/h, která se jeví jako reálnější do r. 2040 na tuzemských železničních tratích i tratích sousedních států. V souvislosti s problematikou mimořádně exkluzivní ceny za nákup jednotek Railjet zpracovatel posudku uvádí, že odpověď na tuto otázku je velmi problematická a místy až nemožná, neboť chybí porovnání s obdobnými vozidly, a to jak z pohledu ucelené netrakční jednotky, tak rychlosti 230 km/h. V posudku je rovněž mj. porovnávána cena jednotek Railjet a vozů nabízených navrhovatelem. Podle zpracovatele posudku stanovení ceny jako výrazně nižší než obvyklé, není v zásadě možné jen pouhým využitím nabídky jednoho výrobce, nýbrž je zapotřebí porovnat potenciální nabídku obdobného produktu od více výrobců. Objektivnost situace podle posudku komplikuje skutečnost, že cena posuzované nabídky je s vysokou pravděpodobností snížena také s ohledem na více než pět let starou koncepci vozidel. Autoři posudku se na základě expertního odhadu domnívají, že úprava hnacích vozidel s cílem bezproblémové komunikace s netrakční jednotkou Railjet se bude pohybovat v řádu několika milionů Euro. Výhodnost ceny, tj. je-li vztažena pouze na zakoupení celé opce, také podle zpracovatele posudku zpochybňuje omezená možnost plného využití jejich potenciálu, a to v horizontu celé jejich životnosti.
29. Dopisem ze dne 28. 7. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření navrhovatele, v němž zejména upozorňuje, že zadavatelem uvedený důvod pro použití jednacího řízení bez uveřejnění, spočívající v tom, že nabídka vybraného uchazeče je zadavateli poskytována formou převedení opce na nákup předmětných kolejových vozidel, neodpovídá skutečnosti. Podle tvrzení navrhovatele se nejedná o pouhé postoupení opce Rakouských spolkových drah na dodávku 16 souprav Railjet od vybraného uchazeče, nýbrž o pře prodej již závazně nakoupených pořízených kolejových vozidel, a tudíž se nejedná o postoupení opčního práva, které by Rakouské spolkové dráhy mohly využít či nikoliv. Tato skutečnost podle navrhovatele vyplývá z vyjádření ředitele Rakouských spolkových drah, zveřejněném v tisku v listopadu 2007, z něhož navrhovatel vyvozuje, že žádná další opce na 16 kusů souprav Railjet nebyla sjednána, když opce využitá v září 2007 se vztahovala na všech 44 kusů souprav. Uvedené podle navrhovatele potvrzuje i dopis Rakouských spolkových drah „Railjet – převzetí smlouvy společností České dráhy, a. s.“, adresovaný vybranému uchazeči.



30. Navrhovatel v podaném vyjádření dále vyjádřil domněnku, že cena jednotek Railjet v případě objednávky Rakouských drah na 67 souprav je nižší nežli cena, za kterou jsou jednotky nabízeny zadavateli, neboť podle zadavatele je nabízena cena 12,53 mil. EUR za jednotku, avšak podle údajů ředitele Rakouských spolkových drah činila průměrná cena na jednu jednotku v případě objednávky Rakouských spolkových drah 12,18 mil. EUR, tj. o více než 300 000 EUR na jednu jednotku méně, nežli v případě nabídky učiněné zadavateli. Uvedené skutečnosti současně podle navrhovatele nasvědčují tomu, že by v případě realizace dané veřejné zakázky byla dodavateli ze strany zadavatele poskytnuta nedovolená a nenotifikovaná veřejná podpora spočívající v pořízení zboží z veřejných prostředků za cenu vyšší než je cena tržní.
31. K časové omezenosti nabídky se navrhovatel vyjádřil dopisem ze dne 29. 7. 2011, v němž mj. uvádí, že není nijak podstatné, zda je nabízená cena podmíněna formálním souhlasem společnosti ÖBB-Personenverkehr AG a je evidentní, že pokud vybraný uchazeč nabízí vlakové soupravy zadavateli tímto způsobem (tj. převzetí objednávky souprav Railjet Rakouských spolkových drah), tak již od počátku zahájení jednání musela mít minimálně předběžný souhlas Rakouských spolkových drah. Podstatná je přitom podle navrhovatele skutečnost, že vybraný uchazeč nabízí předmětné vlakové soupravy zadavateli již od konce roku 2010, jak bylo uváděno a prezentováno v médiích i ze strany zadavatele. Zadavatel měl tedy podle názoru navrhovatele dostatek času na to, aby výhodnost nabídky vybraného uchazeče mohl posoudit v takovém druhu zadávacího řízení podle zákona, kterého by se mohli zúčastnit i další dodavatelé. Navrhovatel upozorňuje, že dopis ze dne 7. 6. 2011, jímž byl vyjádřen souhlas Rakouských spolkových drah s dodáním 16 kusů souprav Railjet, je v českém oficiálním překladu datován ke dni 10. 6. 2011, tj. až poté, co zadavatel zahájil zadávací řízení. Existence tohoto dopisu tedy podle navrhovatele nebyla pro zadavatele nijak významná pro to, aby mohl zahájit zadávací řízení. Tvrzení zadavatele o tom, že nabídka vybraného uchazeče trvá jen po velmi krátkou dobu, je podle navrhovatele významně zpochybněna i tím, že zadavatelem uváděná časová omezenost do 30. 6. 2011 byla po podání námitek navrhovatelem prodloužena do 30. 9. 2011.
32. Dopisem ze dne 29. 7. 2011 navrhovatel předložil jako důkaz k návrhu posudek Fakulty strojní Západočeské univerzity v Plzni, v němž zpracovatel posudku uvádí, že v době dokončení výstavby vysokorychlostních tratí (v období 2030 až 2050) budou jednotky na konci své životnosti, a celkový záměr nákupu 16 jednotek Railjet vysoko překračuje předpokládanou potřebu. Autor posudku dále uvádí, že jednotky Railjet byly konstruovány a vyráběny v době před vypracováním technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), tzn., že jednotky tyto normy nesplňují. Homologace podle platných TSI je podle posudku časově i finančně nákladná, a proto za výhodu nelze považovat v roce 2012 nákup vozidel konstruovaných před sedmi lety. Zpracovatel posudku rovněž uvádí, že jednotka Railjet homologovaná příslušným drážním úřadem pro rakouské dráhy má 408 sedadel, avšak v některých pramenech se uvádí, že pro zadavatele bude třeba 459 sedadel, z čehož plyne, že se předpokládají úpravy, které budou vyžadovat další finanční náklady a také schválení příslušným drážním úřadem. Uvedené se podle posudku týká i komunikačního protokolu, který je stavěný podle požadavku rakouských drah a v tomto stavu jsou jednotky provozovatelné pouze s lokomotivami Taurus. Cenu jednotek nelze podle posudku považovat za výjimečnou, protože není srovnání s jiným výrobkem podobného typu od jiných výrobců. Zpracovatel posudku porovnává cenu jednotek Railjet s cenou jednotek Viaggio

Light pro izraelské železnice (na rychlost 160 km/h) a podle jeho názoru se jedná o srovnatelné ceny. V závěru posudku se uvádí, že provozovatel nemá v současné době vozidlo, se kterým by mohla být jednotka Railjet bez dodatečných úprav spojována a se kterým by byla homologována, což by znamenalo nákup dalších drahých lokomotiv Taurus, nebo úpravu současné lokomotivy ř. 380. V současné době by nákup podle posudku znamenal nákladnou investici, jejíž parametry nebudou nejméně 20 let využívány.

33. Dne 29. 7. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření navrhovatele, jímž upozornil na potřebu vydání předběžného opatření k naplnění účelu přezkumného řízení v oblasti veřejných zakázek.
34. Dopisem ze dne 29. 7. 2011 navrhovatel požádal o nahlédnutí do části spisu, označené zadavatelem jako obchodní tajemství (tj. nabídka vybraného uchazeče a rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky), neboť má za to, že těmito dokumenty bude proveden důkaz.
35. Dopisem ze dne 1. 8. 2011 se zadavatel vyjádřil k nedostatku legitimace navrhovatele k podání návrhu na přezkum úkonů zadavatele, kde mj. uvádí, že navrhovatel není osobou oprávněnou k podání návrhu ve smyslu ust. § 113 zákona, jelikož neměl a nemá zájem na získání veřejné zakázky a nemůže mu vzniknout žádná právně relevantní újma v souvislosti s domnělým porušením zákona ze strany zadavatele. Podle názoru zadavatele nestačí, pouhý konkurenční zájem za situace, kdy není navrhovatel schopen zakázku plnit, přičemž zájem na získání zakázky může mít pouze osoba, která by alespoň potenciálně byla schopna veřejnou zakázku plnit, tj. dodat poptávaný předmět plnění. V předmětném případě to podle zadavatele znamená, že by daná osoba musela být schopna dodat 16 komfortních ucelených netrakových jednotek s maximální provozní rychlostí 230 km/h, které zadavatel poptává, a to se schválením pro provoz přinejmenším v zemích Česká republika, Rakousko, Německo a Maďarsko. Oprávněnost požadavku na provozní rychlost dosahující až 200-230 km/h přitom byla již podle zadavatele podrobně doložena. K posudku ČVUT, fakulty dopravní, zadavatel uvádí, že nijak nezpochybňuje splnění zákonných parametrů ve smyslu § 23 odst. 5 písm. e) zákona a dokládá, že navrhovatel není schopen poptávanou zakázku ani potenciálně splnit, neboť z posudku je zřejmé, že jednotky ICElefant, stejně jako vozy Expression, mají konstrukční rychlost jen 160 km/h. Za situace, kdy navrhovatel není schopen předmět zakázky plnit, jelikož není schopen nabídnout poptávané jednotky, je podle zadavatele vyloučeno, aby mu mohla vzniknout nějaká právně relevantní újma na právech. Současně zadavatel uvedl, že pokud není doloženo, že by navrhovateli hrozila bezprostřední újma na právech v důsledku domnělého porušení zákona zadavatelem, nesmí předběžné opatření nařídit. Závěrem zadavatel vyjádřil přesvědčení, že znemožnění realizace zakázky by způsobilo zadavateli škody v řádu miliard Kč a založilo odpovědnost Úřadu za způsobenou škodu.
36. Dopisem ze dne 2. 8. 2011 předložil navrhovatel Úřadu jako důkaz znalecký posudek znaleckého ústavu Grant Thornton Valuation, a. s., který mj. porovnává cenu souprav Railjet včetně lokomotivy Taurus s nákupy souprav v Turecku (soupravy CAF za cenu 18,5 mil. EUR na rychlost 250 km/h), souprav pro Švýcarské dráhy (soupravy Twindexx za cenu 24,3 mil. EUR na rychlost 200 km/h), souprav v Rakousku (soupravy Stadler za cenu 15,7 mil. EUR na rychlost 200 km/h) a souprav ve Švédsku (soupravy Bombardier za cenu 11,05 mil. EUR na rychlost 200 km/h). Zpracovatel posudku shrnuje, že porovnání s na trhu srovnatelnými

produkty nedokazuje, že se v případě nákupu 16 souprav Railjet jedná o cenu podstatně nižší než je cena obvyklá tržní, přičemž za podstatně nižší by mohla být označena cena o 20 – 30 % nižší, avšak cena Railjet je minimálně srovnatelná s obdobnými produkty. V případě zúžení srovnatelných výrobků pouze na Siemens Viaggio, je podle posudku obvyklá tržní cena rovna ceně, kterou v průměru získala společnost ÖBB-Personenverkehr AG, ta je však nižší než nyní získává zadavatel, a proto cena pro zadavatele není nižší než obvyklá tržní a vůbec ne podstatně. V posudku je dále uvedeno, že Railjet nemá z hlediska pořizovací ceny, nákladů na údržbu a provoz na sedadlo i soupravu Railjet cenovou výhodu, a spíše se řadí k dražším vlakovým soupravám. Současně budou podle textu posudku pořizovací náklady navyšovány o předpokládané dodatečné náklady. K časové omezenosti nabídky se v posudku mj. uvádí, že zadavatel již od prosince 2010 zvažuje předmětný nákup, a proto nelze nabídku považovat za časově omezenou, protože doba platnosti je delší než odpovídá standardní době organizace veřejné zakázky. V souvislosti s výkladem ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona zpracovatel posudku uvedl, že fakt, že sektorový zadavatel není omezen omezením stanoveným v ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona, neznamená, že by neměl tato pravidla alespoň přibližně dodržovat.

37. Dne 3. 8. 2011 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele, podle něhož zjevně nebyly splněny podmínky pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění. Podle názoru navrhovatele nebyla splněna ani jedna z podmínek obsažených v ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona. K výši ceny navrhovatel uvádí, že cena by mohla být považována za podstatně nižší pouze pokud by byla o 30 % nižší oproti běžné tržní ceně. Podle tvrzení navrhovatele údajnou cenovou výhodnost nabídky zadavatel dokládá posudky, které cenu nesprávně srovnávají s cenou vysokorychlostních souprav, tj. vlaky vyšší kategorie a nikoli se srovnatelnými výrobky. Zadavatel si podle navrhovatele neověřil tvrzenou výhodnost nabízené ceny průzkumem trhu a rovněž uvádí, že vybraný uchazeč nenabízí zadavateli soupravy Railjet za cenu podstatně nižší, nýbrž za cenu vyšší než je obvyklá tržní cena, stanovená průměrnou cenou dodávky pro Rakouské spolkové dráhy.
38. Cenová nabídka vybraného uchazeče není podle navrhovatele ani platná pouze po velmi krátkou dobu, neboť vybraný uchazeč nabízí vlakové soupravy již od konce roku 2010, poskytnutí souhlasu ÖBB je irelevantní, neboť je evidentní, že jejich souhlas musel být udělen již od počátku jednání, a dále je časová omezenost zpochybněna prodloužením nabídky až do 30. 9. 2011. Současně se podle navrhovatele nejedná o žádné aktuální snížení proti ceně, kterou by bylo možno považovat za obvyklou tržní cenu, neboť cena souprav je cenou vysoutěženou již v roce 2006.
39. Dopisem ze dne 3. 8. 2011 Úřad obdržel od navrhovatele doplnění podaného návrhu, v němž opakovaně sděluje, že se domnívá, že zadavatel v souvislosti se zadáním veřejné zakázky závažným způsobem porušil zákon, a to jak ve vztahu k podmínkám pro zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění, tak ve vztahu k porušení zásad uvedených v ust. § 6 zákona. Posudky předložené zadavatelem nejsou podle navrhovatele založeny na detailním zhodnocení relevantních skutečností, vycházejí z evidentně účelové argumentace a nutně tak vedou ke zkresleným závěrům. Ve vztahu k neprovedení potřebného cenového srovnání konkurenčních nabídek zadavatelem navrhovatel uvádí, že v segmentu kolejových vozidel vhodných pro mezinárodní provoz s max. rychlostí 200 – 250 km/h jsou dostupné srovnatelné výrobky dalších výrobců, a dokonce existují výrobky, které přesahují

zadavatelem požadovanou rychlost 230 km/h, a jejich tržní cena je minimálně srovnatelná s nabídkou vybraného uchazeče. Existenci srovnatelných výrobků jiných dodavatelů dokládá podle navrhovatele tendr ÖBB-Personenverkehr AG, kterého se zúčastnilo více zájemců, přičemž nabídku podali čtyři uchazeči.

40. Navrhovatel se dále vyjádřil zejména k nevýhodnosti nabídky z technického hlediska, přičemž uvádí, že soupravy Railjet představují výrobek, který je založen na starším technickém řešení s vysokými provozními a servisními náklady, a který bude třeba pro jeho provozování zadavatelem ještě upravovat, a tyto skutečnosti podle navrhovatele snižují celkovou cenovou výhodnost nabídky.
41. V další části vyjádření navrhovatel zopakoval argumenty týkající se neopodstatněnosti požadavku max. rychlosti 230 km/h a v této souvislosti uvádí, že zadavatel by měl v případě zadávacího řízení na dodávku vhodných jednotek pro dálkovou mezinárodní přepravu zohlednit i jednotky konstruované na nižší rychlost.
42. Ve vztahu k časové omezenosti nabídky navrhovatel zejména uvádí, že jednání mezi zadavatelem, vybraným uchazečem a společností ÖBB-Personenverkehr AG nebyla podle jeho názoru vedena jako nezávazné projednání, ale muselo se jednat o vážně míněnou a zcela určitou nabídku vyžadující souhlas jak ÖBB-Personenverkehr AG, tak vybraného uchazeče s takovou transakcí již v prosinci 2010. Navrhovatel rovněž upozorňuje, že zadavatel požádal již v dubnu roku 2011 Úřad o poskytnutí stanoviska, přičemž z žádosti je jednoznačné, že způsob realizace a podmínky uvažované transakce byly všem stranám známy a musely být těmito stranami odsouhlaseny. Navrhovatel následně opakuje některá tvrzení již uvedená v předchozích vyjádřeních v souvislosti s unikátností povahy nabídky a časové omezenosti nabídky a mj. uvádí, že během doby existence nabídky ÖBB-Personenverkehr AG a vybraného uchazeče byl zadavatel schopen realizovat řádné výběrové řízení za účasti dalších dodavatelů, když doba nejméně 6 měsíců (od prosince 2010 do 30. 6. 2011), resp. 9 měsíců (do 30. 9. 2011) je pro realizaci standardního výběrového řízení zcela dostačující.
43. K porušení základních zásad podle § 6 zákona navrhovatel uvedl, že jejich porušení spatřuje ve skutečnosti, že zadavatel nezačal zadávací řízení podle zákona a umožnil účast v jednacím řízení bez uveřejnění pouze jednomu zájemci, a rovněž ve vymezení předmětu veřejné zakázky, když požadavek na rychlost 230 km/h je diskriminační.
44. Dne 3. 8. 2011 Úřad obdržel stanovisko vybraného uchazeče, v němž k cenové výhodnosti uvádí, že mimořádnost ceny potvrdilo několik nezávislých odborných institucí, jejichž stanoviska zadavatel předložil, a výhodnost vyplývá ze skutečnosti, že 16 kusů jednotek představuje část podstatně větší zakázky pro společnost ÖBB-Personenverkehr AG. Za nepravdivé označil vybraný uchazeč tvrzení, že cena jednotek pro Rakouské dráhy je nižší než cena, za kterou jsou jednotky nabízeny zadavateli, neboť cena, za níž jsou jednotky nabízeny zadavateli, je naprosto totožná s cenou společnosti ÖBB-Personenverkehr AG. Rozdíl v ceně přitom vyplývá ze smluvního ujednání mezi vybraným uchazečem a společností ÖBB-Personenverkehr AG, o mechanismu tzv. klouzavé ceny. Mimořádná výhodnost podle vybraného uchazeče pramení z toho, že jednorázové náklady jak vybraného uchazeče, tak u subdodavatelů, jsou rozprostřeny do celé dodávky, tj. 67 kusů souprav Railjet.

45. V souvislosti s opcí společnosti ÖBB-Personenverkehr AG vybraný uchazeč uvádí, že není právně relevantní, zda se v daném případě jedná o právo na opci či o možnost odstoupit od části plnění ve smlouvě sjednané, neboť se jedná fakticky o totéž. Vybraný uchazeč uvedl, že ÖBB-Personenverkehr AG původně uzavřel s vybraným uchazečem smlouvu na dodávku 23 vlakových souprav s opcí objednat další soupravy, v roce 2007 využila této opce, a dne 24. 9. 2007 objednala 44 souprav. Vedle toho však bylo podle vybraného uchazeče sjednáno, že ÖBB-Personenverkehr AG může odstoupit od smlouvy ohledně části plnění, které se týká posledních 16 vlakových souprav. Vybraný uchazeč potvrdil, že hovoří-li se o opci, má se tím na mysli převzetí smlouvy na dodávku posledních 16 kusů souprav, které byly již v roce 2007 objednány. Společnost ÖBB-Personenverkehr AG podle vybraného uchazeče dne 22. 12. 2010 tohoto práva na odstoupení využila, avšak s výhradou, že odstoupení nebude účinné, pokud právo na dodání nevyužije zadavatel.
46. Ke srovnání potenciálních nabídek vybraný uchazeč uvedl, že jakékoliv cenové nabídky, které nejsou a nemohou být z podstaty věci závazné, nemohou být relevantní, přičemž dodávka vysokorychlostních vlakových souprav je velmi specifická a cenová nabídka je obsahem obchodního tajemství a rovněž její sestavení je nákladné a časově náročné. Srovnání vlakových souprav uváděné navrhovatelem považuje navrhovatel za irelevantní z toho důvodu, že nelze srovnávat vysokorychlostní vlakové soupravy pro dálkovou dopravu se soupravami nepatřícími do této kategorie.
47. K časové omezenosti nabídky vybraný uchazeč uvádí, že zadavatel mohl nabídku využít až 7. 6. 2011, kdy ÖBB-Personenverkehr AG vyjádřila souhlas s převodem opce. Podle vybraného uchazeče společnost ÖBB-Personenverkehr AG sice učinila na konci roku 2010 rozhodnutí zrušit opci na dodávku 16 kusů souprav a dne 22. 12. 2010 informovala vybraného uchazeče o svém rozhodnutí odstoupit od části smlouvy týkající se dodávky 16 vlakových souprav, avšak současně nezávazně uvedla, že by za určitých podmínek umožnila převod opce na zadavatele, s tím, že jako nejzazší termín pro převod opce určila datum 30. 6. 2011. Písemný a závazný souhlas byl tedy zadavateli poskytnut až dopisem ze dne 7. 6. 2011 a teprve poté byla podle vybraného uchazeče zadavateli učiněna právně závazná nabídka, kterou se zadavatel mohl relevantně zabývat. Vybraný uchazeč upozorňuje, že rovněž jeho nabídka je časově omezena, neboť další prodloužení lhůty bude nutně znamenat přerušování výroby předmětných vlakových souprav a s tím související vícenásobné náklady jak vybraného uchazeče, tak jeho subdodavatelů, které bude nutno zohlednit ve výsledné nabídkové ceně. Podle sdělení vybraného uchazeče je jeho nabídka nejen mimořádně cenově výhodná, ale také neopakovatelná, neboť není možné za stejných podmínek, jaké jsou uvedeny v nabídce, dodat stejný počet komfortních kusů vlakových souprav pro dálkovou osobní dopravu, a rovněž z toho důvodu, že výroba předmětných vlakových souprav již probíhá a dodávka může být realizována v extrémně krátkém čase za mimořádně výhodnou cenu. Za nepravdivé označil vybraný uchazeč tvrzení, že soupravy neodpovídají nejnovějším technickým standardům, a uvádí, že vlakové soupravy jsou schváleny pro provoz v několika zemích EU, včetně České republiky. Závěrem vybraný uchazeč navrhl, aby Úřad správní řízení zastavil.
48. Dopisem ze dne 3. 8. 2011 Úřad obdržel vyjádření zadavatele, jímž reagoval na usnesení Úřadu ze dne 20. 7. 2011, když popsal časovou posloupnost jednání souvisejících s možností případného vstupu zadavatele do původního kontraktu, a v němž opakuje, že nabídka

vybraného uchazeče byla omezena do 30. 6. 2011, což bylo uvedeno v nabídce vybraného uchazeče. Zadavatel mj. uvádí, že od počátku však bylo podle zadavatele zřejmé, že bez souhlasu nebude možné 16 jednotek za mimořádně nízkou cenu pořídit a nebylo tedy ani možné, aby vybraný uchazeč činil zadavateli nabídku na 16 jednotek. Co se týče prodloužení platnosti nabídky vybraného uchazeče, zadavatel uvádí, že skutečnost, že se podařilo prodloužit platnost nabídky oproti původnímu předpokladu, je pro zadavatele externí, na něm nezávislou a nepředvídatelnou událostí. Zadavatel má navíc za to, že i po prodloužení nabídky lze nabídku stále považovat za učiněnou jen po velmi krátkou dobu, což je dáno zejména komplexním a komplikovaným předmětem dané zakázky. V případě dané nabídky se podle zadavatele jedná o zcela unikátní a nevyhnutelně jednorázovou obchodní příležitost vyplývající z možnosti částečného vstupu do již rozběhlého projektu.

49. V další části vyjádření zadavatel uvádí, že Úřad není oprávněn v předmětném řízení přezkoumávat obchodní úsudek zadavatele a případně přehodnocovat potřeby zadavatele, což dokládá rozhodovací praxe Úřadu i judikatura soudů, přičemž zadavatel doplňuje odkazy na vybrané rozhodnutí či rozsudky.
50. V návaznosti na vyjádření navrhovatele ze dne 28. 7. 2011 zadavatel uvádí, že úvaha navrhovatele, podle níž cena, za kterou jsou jednotky nyní nabízeny zadavateli, je vyšší než cena, za kterou byly dané jednotky v roce 2006 vysoutěženy Rakouskými spolkovými drahami, je chybná a vyplývá jen z nepochopení věci. V této souvislosti zadavatel vysvětluje, že cena nabízená zadavateli je shodná s tou, za kterou se mělo dodání jednotek realizovat vůči Rakouským spolkovým drahám.
51. Zadavatel se následně vyjádřil k posudku ČVUT, fakulty dopravní, předloženému navrhovatelem, a uvádí, že posudek nezpochybňuje oprávněnost postupu zadavatele v jednacím řízení bez uveřejnění a naopak potvrzuje, že postup zadavatele byl v souladu se zákonem. Zadavatel se dále vyjádřil k důvodnosti svého obchodního rozhodnutí pořídit jednotky s provozní rychlostí až 230 km/h a předkládá mj. vyjádření Ministerstva dopravy – Odboru drah, železniční a kombinované dopravy, které podle jeho názoru dokládá, že v časovém horizontu životnosti poptávaných souprav bude s ohledem na pokračující modernizaci železniční infrastruktury jednoznačně potřeba jednotek s provozní rychlostí 200-230 km/h dána. Uvedené podle zadavatele potvrzují i posudky založené ve spisu. Zadavatel opakuje, že Úřadu nepřísluší přehodnocování obchodních potřeb zadavatelů, jak vyplývá z rozhodovací praxe Úřadu i soudů. Posudek ČVUT podle zadavatele navíc opomíjí to, že za situace, kdy bude z důvodu dosažení potřebné jízdní doby vyšší rychlost (např. 230 km/h) v určitém úseku bezpodmínečně nutná, nelze příslušnou linku provozovat bez toho, aniž by na takových úsecích soupravy dané rychlosti dosahovaly. Zadavatel rovněž doplňuje, že pro účely udržení si své konkurenceschopnosti v dálkové osobní dopravě si musí soupravy nyní poptávaného typu opatřit.
52. V souvislosti s otázkou mimořádně nízké ceny nabízené vybraným uchazečem zadavatel uvádí, že ačkoli zpracovatelé posudku uvádějí, že nejsou schopni posoudit cenovou výhodnost, jelikož nenalezli srovnatelnou zakázku, obsahuje posudek srovnání s některými jednotkami, k nimž se zadavatel v podrobnostech vyjadřuje. Zadavatel dospívá k závěru, že daný posudek v konečném důsledku vůbec neporovnává nabídnutou cenu s tržní cenou obvyklou, jak vyžaduje ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona. Posudek ČVUT tedy podle názoru zadavatele není způsobilý zpochybnit postup zadavatele v jednacím řízení bez uveřejnění.

53. K posudku Západočeské fakulty v Plzni zadavatel uvádí, že představuje jen nepodložený subjektivní názor řešitele na vhodnost záměru a potřeb zadavatele a odkazuje na svá předchozí vyjádření, v nichž na uvedený posudek reagoval. Ke srovnání se soupravami Viaggio Light pro izraelské železnice zadavatel uvedl, že toto srovnání je zavádějící a nepoužitelné, jelikož se jedná jen o jednotky regionální dopravy pro rychlost do 160 km/h.
54. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12042/2011/510/HOd ze dne 4. 8. 2011 Úřad podle § 39 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), stanovil navrhovateli lhůtu k provedení úkonu – sdělení, zda disponuje ve výrobním programu homologovanou a schválenou vlakovou soupravou, která splňuje zadávací podmínky, které jsou přílohou tohoto usnesení; a dále lhůtu k provedení úkonu – sdělení, zda dodává homologovanou a schválenou vlakovou soupravou, která splňuje zadávací podmínky, které jsou přílohou usnesení, a doložení ceny soupravy, možností lhůt dodávky a zajištění splnění dodávky ze strany dodavatele. Tímtéž usnesením stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu – sdělení, zda na vlakové soupravy, které jsou předmětem veřejné zakázky, už nebyla uplatněna opce, zda nejsou již dodány, zda cena vlakových souprav odpovídá ceně zajištěné opcí a není nijak navýšena ze strany dodavatele. Současně byla uvedeným usnesením vybranému uchazeči stanovena lhůta k provedení úkonu – sdělení, zda na vlakové soupravy, které jsou předmětem veřejné zakázky, už nebyla uplatněna opce, zda nejsou již dodány, zda cena vlakových souprav odpovídá ceně zajištěné opcí a není nijak navýšena ze strany dodavatele; a dále zda termín uplatnění opce je konečný a po jeho marném uplynutí bude cena platná i nadále nebo se podstatně změní a to jak, a jaké budou podmínky dodávky cenové i lhůtní po uplynutí termínu.
55. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12350/2011/510/HOd ze dne 5. 8. 2011 byla Úřadem navrhovateli podle § 39 odst. 1 správního řádu stanovena lhůta k provedení úkonu – sdělení, do kterých částí nabídky vybraného uchazeče, podané v předmětném zadávacím řízení, požaduje na základě žádosti ze 29. 7. 2011 nahlédnout.
56. Dopisem ze dne 5. 8. 2011 zaslal zadavatel Úřadu vyjádření k podáním navrhovatele ze dne 3. 8. 2011 a posudku vypracovanému společností Grant Thornton Valuation, a. s. V úvodu zadavatel sdělil důvody, pro něž se domnívá, že je na místě adekvátní prodloužení lhůty pro vyjádření k podkladům pro rozhodnutí. Znalecký posudek společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., je podle zadavatele zjevně chybný, nesplňuje nároky na znalecký posudek a nezpochybňuje oprávněnost postupu zadavatele. Zadavatel uvádí, že společnost Grant Thornton Valuation, a. s., nemá žádné relevantní odborné znalosti v oboru dopravy, řízení dopravních podniků či obecně trhu kolejových vozidel, vystupuje v mnoha ohledech mimo rámec znalecké činnosti, když se v posudku věnuje nepřípustné diskusi nad právními otázkami. K jednotlivým závěrům posudku zadavatel mj. uvedl, že je mylné tvrzení, podle něhož by měl sektorový zadavatel alespoň přibližně dodržovat pravidla vyplývající z ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona pro veřejné zadavatele, neboť se jedná o snahu přepsat zákon i evropské směrnice. Rovněž porovnání soupravy Railjet s dalšími produkty označil zadavatel za chybné, když zpracovatel posudku vychází ze zjevně nesprávných předpokladů. Za chybný považuje zadavatel zejména předpoklad, že soupravy, jež mohou jezdit rychlostí 200-250 km/h, je možné srovnávat s produkty, pro které je definována rychlost 230 km/h, neboť dopravci, který potřebuje pro provoz na určitých linkách rychlost 230 km/h, nepostačí pro účely provozu na daných linkách vozy, jejichž maximální rychlost je pouze 200 km/h.

V podrobnostech ke srovnání v daném posudku zadavatel uvádí, že cena jednotek CAF pro Turecko je o 10 % vyšší, přičemž tyto jednotky nejsou homologovány pro mezistátní vysokorychlostní provoz ve státech EU; cena jednotek Twindexx pro Švýcarsko je o 40 % vyšší, jsou určeny pro rychlost max. 200 km/h a nejedná se o soupravy pro mezistátní dálkovou přepravu. Cena souprav Stadler pro Rakousko je podle zadavatele v posudku sice nepatrně nižší, avšak dané vozy nejsou schopny jezdit rychlostí 230 km/h a jedná se o dvoupodlažní soupravy pro meziregionální provoz. Rovněž cena souprav Bombardier Regina pro Švédsko je podle zadavatele nižší, avšak jedná se o čtyřvozové soupravy s počtem sedadel 240, a tudíž neodpovídají min. počtu sedadel požadovanému zadavatelem ve výzvě k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění. Aby byl požadavek splněn, bylo by podle zadavatele třeba zakoupit dvě soupravy Regina, avšak jejich cena by byla o 30 % vyšší než cena Railjet. Současně zadavatel podotýká, že tyto vozy neodpovídají požadavku zadavatele na rychlost 230 km/h. Zadavatel upozorňuje, že zpracovatel posudku opomněl poukázat na jednotky ICx, které si v roce 2011 v počtu celkem 220 až 300 souprav objednaly Německé dráhy, přičemž se jedná o jednotky konstruované na rychlost 230 km/h (resp. část jednotek bude jezdit rychlostí 249 km/h). Jak podle zadavatele vyplývá z posudku společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., cena jedné soupravy činí v případě ICx 27 mil. EUR, tzn., že jednotky ICx, které budou od roku 2016 nasazeny v Německu jsou o 60 % dražší ve srovnání se soupravami Railjet. V reakci na posudek společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., zadavatel uvádí, že jednotky Railjet musí odpovídat a také odpovídají všem normám, které se na ně vztahují a jsou nezbytné pro jejich homologaci. Ke srovnání ceny jednotek Railjet s cenou vysoutěženou v roce 2006 Rakouskými spolkovými drahami zadavatel opakuje, že cena nyní nabízená zadavateli je shodná s tou, za kterou se mělo jejich dodání realizovat vůči Rakouským spolkovým drahám. K porovnání provozních a udržovacích nákladů zadavatel uvádí, že ekonomická výhodnost není parametr, který by byl rozhodný k tomu, zda lze postupovat v jednacím řízení bez uveřejnění ve smyslu ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona. Posuzování časové omezenosti nabídky ústavu v oboru ekonomika podle názoru zadavatele vůbec nepřísluší a jeho tvrzení v této věci jsou chybná.

57. Dopisem ze dne 5. 8. 2011 Úřad obdržel rozklad navrhovatele proti usnesení č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12042/2011/510/HOd ze dne 4. 8. 2011.
58. Rozhodnutím ze dne 8. 8. 2011 č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11661/2011/510/HOd o předběžném opatření Úřad zadavateli uložil zákaz uzavřít smlouvu v šetřeném zadávacím řízení, a to až do doby nabytí právní moci rozhodnutí, kterým bude správní řízení ukončeno.
59. V reakci na usnesení Úřadu č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12042/2011/510/HOd ze dne 4. 8. 2011 vybraný uchazeč zaslal Úřadu sdělení, v němž uvádí, že v roce 2005 vyhlásila společnost ÖBB-Personenverkehr AG zadávací řízení, jehož se zúčastnilo 13 výrobců kolejových vozidel. Vybraný uchazeč a ÖBB-Personenverkehr AG uzavřeli podle jeho vyjádření dne 24. 2. 2006 smlouvu o dodávce 23 netrakovních jednotek a opcí na další vlakové soupravy a o rok později byla opce realizována a objednáno 44 souprav Railjet. Vedle toho však bylo podle vybraného uchazeče ujednáno, že společnost ÖBB-Personenverkehr AG může odstoupit od smlouvy ohledně části plnění, které se týká posledních 16 vlakových souprav. Hovoří-li se tedy o opci, má se tím podle vybraného uchazeče na mysli převzetí smlouvy na dodávku posledních 16 kusů vlakových souprav, které již v roce 2007 byly objednány společností ÖBB-Personenverkehr AG, ovšem s právem od této části plnění



odstoupit. Společnost ÖBB-Personenverkehr AG tohoto práva na odstoupení podle vybraného uchazeče využila dne 22. 12. 2010, avšak s výhradou, že odstoupení nebude účinné, pokud práva na dodání využije zadavatel. Převod smlouvy, resp. postoupení práva na dodávku posledních 16 souprav je tak podle vybraného uchazeče možné pouze a výhradně se souhlasem společnosti ÖBB-Personenverkehr AG. Cena je v daném případě podle vyjádření vybraného uchazeče výhodná právě proto, že 16 posledních souprav je součástí podstatně větší zakázky, a výhodnost spočívá i v tom, že vlakové soupravy jsou již v provozu, jsou provozem odzkoušeny a na základě tohoto odzkoušení byly provedeny technické úpravy. Vybraný uchazeč současně potvrzuje, že základní cena obsažená v jeho nabídce odpovídá ceně za vlakové soupravy Railjet pro společnost ÖBB-Personenverkehr AG. Jako důvod vybraný uchazeč uvedl, že jednorázové náklady jak vybraného uchazeče, tak jeho subdodavatelů (jakými jsou např. vývoj, náklady na testování a schvalování, náklady na přípravu výroby atd.), jsou rozprostřeny do celé dodávky společnosti ÖBB-Personenverkehr AG.

60. Vybraný uchazeč dále uvádí, že převod smlouvy je možný pouze se souhlasem společnosti ÖBB-Personenverkehr AG, která stanovila lhůtu do 30. 6. 2011, jakožto konečnou lhůtu pro převod opce, a až z důvodu námitek podaných navrhovatelem vstoupili vybraný uchazeč, společnost ÖBB-Personenverkehr AG a zadavatel v jednání o prodloužení termínu pro převod opce. Společnost ÖBB-Personenverkehr AG podle sdělení vybraného uchazeče vyhověla žádosti o prodloužení lhůty s odůvodněním, že smlouva nemohla být objektivně uzavřena do 30. 6. 2011 z důvodů ležících na straně třetí osoby, a prodloužila lhůtu do 30. 9. 2011. Podle vybraného uchazeče je těžké předvídat, jak se změní cena po marném uplynutí termínu uplatnění opce a dodává, že stávající cena obsažená v nabídce vybraného uchazeče může být platná pouze za podmínky, že nedojde k podstatnému přerušení výroby předmětných vlakových souprav a tím k navýšení souvisejících vícenákladů s tím spojených, a nedojde k ukončení stávajících smluv se subdodavateli, kdy tyto smlouvy byly uzavřeny na dodávky velkého množství materiálu během poměrně krátkého časového období s velkými množstevními slevami. Nabídka, tak jak byla učiněna, je podle vybraného uchazeče časově omezena, neboť další prodloužení lhůty bude nutně znamenat přerušení výroby vlakových souprav a s tím související vícenáklady, které bude nutno zohlednit ve výsledné ceně.
61. Dne 9. 8. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření zadavatele k usnesení Úřadu č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12042/2011/510/HOd ze dne 4. 8. 2011, v němž k dotazu Úřadu uvádí, že zadavatel měl namísto Rakouských spolkových drah převzít dodávku posledních 16 jednotek. K dodávce jednotek přitom podle zadavatele ještě nedošlo, jejich výroba bude teprve probíhat. Podle zadavatele není pravdou, že cena, za kterou jsou jednotky nabízeny zadavateli, by byla vyšší než cena, za kterou byly dané jednotky v roce 2006 vysoutěženy Rakouskými spolkovými drahami.
62. Dne 9. 8. 2011 Úřad obdržel od zadavatele rozklad proti rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11661/2011/510/HOd ze dne 8. 8. 2011, o předběžném opatření, jímž byl zadavateli uložen zákaz uzavřít smlouvu v šetřeném zadávacím řízení.
63. Dopisem ze dne 10. 8. 2011 zadavatel předložil odborné stanovisko VŠB-Technické univerzity v Ostravě, Fakulty strojní, ze dne 8. 8. 2011 a dále odborné stanovisko Žilinské univerzity v Žilině, Strojní fakulty, ze dne 8. 8. 2011. K posudku VŠB-Technické univerzity v Ostravě zadavatel uvádí, že podrobně reviduje analýzy a závěry uvedené v posudcích předložených

navrhovatelem. Zadavatel cituje z posudku, že cena za 16 kusů ucelených netrakčních jednotek pro dálkovou osobní dopravu je podstatně výhodnější oproti obvyklé tržní ceně srovnatelných jednotek nabízených v současnosti na trhu železničních osobních kolejových vozidel. Stejně tak posudek Žilinské univerzity podle zadavatele reviduje posudky navrhovatele, přičemž z posudku zadavatel cituje, že je možné cenu nabízenou vybraným uchazečem považovat za podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena, za kterou by bylo možné dnes získat porovnatelné plnění na trhu. Nové posudky podle zadavatele tedy jednoznačně potvrzují oprávněnost postupu zadavatele v jednacím řízení bez uveřejnění.

64. Dne 11. 8. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření navrhovatele ke specifikaci částí nabídky vybraného uchazeče, do kterých požaduje nahlédnout, v němž uvádí, že nabídka vybraného uchazeče má podstatný význam pro posouzení, zda v daném případě zadavatel postupoval v souladu se zákonem, a těmito dokumenty bude podle jeho názoru nepochybně proveden důkaz. Podle navrhovatele je nutné zkoumat veškeré podmínky transakce v jejich vzájemných vztazích a i v jejich souhrnu. Navrhovatel uvádí, že aby bylo možné naplnit účel správního řízení, je nutno zkoumat, zda jsou naplněny podmínky stanovené ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona, zda ostatní podmínky transakce nejsou pro zadavatele jinak nevýhodné, zda využití postupu podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona není činěno za účelem preference jediného dodavatele, a zda v rámci postupu zadavatele podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona nedošlo po zaslání výzvy k jednání k takovým změnám podmínek plnění veřejné zakázky, které vedly k tomu, že předmět smlouvy již nenaplňoval podmínky pro postup podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona. S ohledem na uvedené důvody je podle navrhovatele nezbytné provést důkaz nabídkou uchazeče, tj. zejména úplným zněním návrhu smlouvy, včetně všech jejích součástí a příloh. Pokud by nebyl podle navrhovatele zkoumán obsah a podmínky transakce jako celek, takový postup by znamenal zásadní porušení ustanovení o řízení ve věci. Navrhovatel tedy požaduje pro účely svého nahlížení do správního spisu zpřístupnění úplného a kompletního znění nabídky vybraného uchazeče, zejména návrhu smlouvy, veškerých smluvních ustanovení, která se přímo nebo nepřímo vztahují k předmětu nabídky, ceně, včetně platebních podmínek, času plnění, způsobu a konkrétním podmínkám dodávek a sankcím za porušení smluvních podmínek za strany zadavatele. Nad rámec žádosti navrhovatel uvádí, že žádá i zpřístupnění dalších dokumentů, které byly zadavatelem či vybraným uchazečem označeny jako obchodní tajemství a Úřadem bylo navrhovateli odmítnuto seznámit se s jejich obsahem.
65. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12637/2011/510/HOd ze dne 11. 8. 2011 byla Úřadem zadavateli stanovena lhůta k provedení úkonu – přesná konkretizace částí majících charakter obchodního tajemství v některých písemnostech zadavatele.
66. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12679/2011/510/HOd/MGr ze dne 12. 8. 2011 byla Úřadem navrhovateli stanovena lhůta k provedení úkonu – sdělení, zda disponuje ve výrobním programu homologovanou a schválenou vlakovou soupravou, která splňuje zadávací podmínky, které jsou přílohou tohoto usnesení; a dále lhůtu k provedení úkonu – sdělení, zda dodává homologovanou a schválenou vlakovou soupravou, která splňuje zadávací podmínky, které jsou přílohou usnesení, a doložení ceny soupravy, možností lhůt dodávky a zajištění splnění dodávky ze strany dodavatele.
67. Dopisem ze dne 17. 8. 2011 Úřad obdržel rozklad navrhovatele proti usnesení Úřadu č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12679/2011/510/HOd/MGr ze dne 12. 8. 2011.

68. Rozhodnutím ze dne 19. 8. 2011 č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12299/2011/510/HOd Úřad zamítl návrh navrhovatele na vydání předběžného opatření, jímž měl být zadavateli uložen zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení, v němž mj. konstatoval, že neshledal důvody pro jeho nařízení, neboť v souvislosti s předmětnou veřejnou zakázkou již Úřad dne 8. 8. 2011 pod č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11661/2011/510/HOd vydal z moci úřední rozhodnutí o předběžném opatření, kterým zadavateli zakázal uzavřít smlouvu v předmětném zadávacím řízení, a to až do doby nabytí právní moci rozhodnutí, kterým bude uvedené správní řízení ukončeno.
69. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-13353/2011/510/HOd ze dne 24. 8. 2011 Úřad stanovil účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí.
70. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-13354/2011/510/HOd ze dne 25. 8. 2011 Úřad nevyhověl žádostem navrhovatele o nahlédnutí do částí dokumentace o veřejné zakázce označené zadavatelem jako obsahující obchodní tajemství.
71. Dne 25. 8. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření zadavatele z téhož dne, jímž se zadavatel vyjádřil k žádosti navrhovatele o zpřístupnění celé nabídky vybraného uchazeče. V první řadě zadavatel podotýká, že žádost navrhovatele je zjevně účelová a dokládá, že žádosti navrhovatele nesmí být v žádném případě vyhověno. Zadavatel uvádí, že navrhovatel nebyl a není schopen ani hypoteticky dodat předmět poptávaný zadavatelem v příslušném zadávacím řízení a ač je výrobcem kolejových vozidel, soupravy poptávané zadavatelem nehodlá zadavateli nabízet a není je ani potenciálně schopen dodat, což sám opakovaně potvrdil. Podle zadavatele je tedy zřejmé, že navrhovatel nemá na zadání zakázky zájem. Podle názoru zadavatele je vyloučeno, aby navrhovateli mohla vzniknout jakákoli relevantní újma, a proto není osobou oprávněnou podat návrh na přezkoumání úkonů zadavatele v předmětném zadávacím řízení. Pouhé tvrzení, že je schopen předmět zakázky plnit, uvedené až v podání ze dne 17. 8. 2011, jeho tvrzení o hrozící škodě podle zadavatele nestačí. Podle zadavatele je zjevné, že nabídka vybraného uchazeče obsahuje v celém svém rozsahu mimořádně cenné obchodní tajemství a důvěrné informace, přičemž obsahuje obchodní tajemství nejen zadavatele a vybraného uchazeče, ale i společnosti ÖBB-Personenverkehr AG. Zadavatel vyjádřil přesvědčení, že je nepřipustné, aby byla nabídka vybraného uchazeče v jakémkoli rozsahu zpřístupněna navrhovateli za situace, kdy byl návrh podán neoprávněnou osobou, a musí tak být zamítnut bez zkoumání merita věci. I kdyby se však Úřad hodlal zabývat věcí meritorně, nepředstavuje podle názoru zadavatele nabídka vybraného uchazeče podklad pro rozhodnutí, k němuž by měl navrhovatel získat přístup. V této souvislosti zadavatel v reakci na tvrzení navrhovatele, že vedle vlastní nabídkové ceny je třeba hodnotit i ostatní podmínky kontraktu z hlediska toho, zda nejsou pro zadavatele nevýhodně, uvádí, že z ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona takový požadavek neplyne.
72. Usnesením č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-13472/2011/510/HOd ze dne 26. 8. 2011 Úřad prodloužil účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům pro rozhodnutí, a to na základě žádosti navrhovatele ze dne 25. 8. 2011.
73. Dopisem ze dne 31. 8. 2011 Úřad obdržel písemné stanovisko vybraného uchazeče, v němž konstatoval, že se ztotožňuje s podáními zadavatele, která jsou součástí spisu, trvá na svých podáních a písemných stanoviscích a nenavrhuje nové důkazy či netvrdí nové skutečnosti.

Vybraný uchazeč navrhuje, aby Úřad návrh navrhovatele zamítl a předmětné správní řízení zastavil.

74. Dne 31. 8. 2011 Úřad obdržel písemné vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí, přičemž nejprve opakuje některé argumenty týkající se jeho aktivní legitimize k podání návrhu – mj., že pro vznik aktivní legitimize k podání návrhu postačí pouze relevantní tvrzení navrhovatele o zájmu zakázku získat opřené o objektivní skutečnosti, újma může navrhovateli vzniknout i tím, že informaci o konání veřejné zakázky zadavatel stanoveným způsobem neohlásil a tudíž neměl možnost se výběrového řízení zúčastnit. Aktivní legitimize je tak podle názoru navrhovatele jednoznačně dána. V souvislosti s vymezením předmětu veřejné zakázky navrhovatel uvádí, že zadavatel se nijak nevypořádal s konkrétními důvody, pro které navrhovatel považuje postup zadavatele za diskriminační a v rozporu se zákonem. Navrhovatel považuje za nestandardní požadavek Úřadu na prokázání schopnosti vyrobit, resp. dodat předmět veřejné zakázky podle konkrétních technických požadavků ve lhůtě v řádu dní, a to i s ohledem na skutečnost, že podle navrhovatele zadavatel s vybraným uchazečem vyjednával o podmínkách jeho nabídky minimálně po dobu půl roku.
75. K údajné cenové výhodnosti nabídky vybraného uchazeče navrhovatel opakuje, že cenu souprav Railjet nelze považovat za cenu podstatně nižší, nežli je obvyklá tržní cena ve smyslu § 23 odst. 5 písm. e) zákona. S odkazem na předložené odborné posudky navrhovatel poukázal na to, že ve vztahu k soupravám Railjet existují srovnatelné výrobky dalších dodavatelů (včetně požadavku na rychlost 230 km/h) za srovnatelnou cenu. K tvrzením zadavatele a vybraného uchazeče v této věci navrhovatel mj. uvedl, že konkurenční produkty uvedené v předložených posudcích se sice od souprav Railjet částečně odlišují, avšak podle navrhovatele představují konkurenční výrobky souprav Railjet. Navrhovatel poukazuje na tendr ve Velké Británii uskutečněný v roce 2005, v němž přepravce London & South Eastern Railway Limited nakouil 28 trakčních souprav JAVELIN 395 od výrobce HITACHI s maximální rychlostí 225 km/h, a to za cenu 10 135 000 EUR za jednu soupravu. Cena za jedno sedadlo (tj. 28 790 EUR) je tak podle navrhovatele významně menší než cena jednotek Railjet nabízená vybraným uchazečem, a to i v případě nezapočítání ceny lokomotivy. Souprava výrobce HITACHI je podle názoru navrhovatele svými parametry (včetně max. rychlosti) zcela srovnatelná se soupravami Railjet a nelze tedy tvrdit, že cena nabízená vybraným uchazečem je výjimečná a extrémně výhodná. Navrhovatel upozorňuje, že se zadavatel v souvislosti s postupem podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona nezabýval existencí možných konkurenčních nabídek vůči nabídce vybraného uchazeče, indikativní cenové nabídky konkurenčních výrobců ve stejném segmentu trhu si nevyžádal a svůj závěr o výhodnosti nabízené ceny opírá pouze o srovnání s cenami kolejových vozidel ve zcela odlišném segmentu trhu (vysokorychlostní soupravy s rychlostí přes 300 km/h).
76. V souvislosti se srovnáním ceny souprav Railjet nabízené vybraným uchazečem zadavateli s cenou dosaženou společností ÖBB-Personenverkehr AG navrhovatel uvádí, že soupravy Railjet byly nakoupeny Rakouskými spolkovými drahami v letech 2005/2006, a cenu dosaženou v tomto tendru je nutno považovat za obvyklou tržní cenu těchto souprav. I pokud jsou tedy soupravy nabízeny zadavateli za stejnou cenu, je podle navrhovatele nabídka vybraného uchazeče činěna za cenu tržní, nikoli však za cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena ve smyslu § 23 odst. 5 písm. e) zákona. Za účelové navrhovatel označil tvrzení, podle něhož výhodnost cena je dána tím, že náklady na vývoj, homologaci apod.

16 souprav Railjet pro zadavatele jsou rozpuštěny v celé sérii 67 kusů, neboť pokud by zadavatel nakupoval tyto jednotky ve stejném technickém provedení, cena těchto souprav by již těmito náklady nemohla být nijak zatížena a nabídková cena by mohla být dokonce nižší než v současné nabídce vybraného uchazeče.

77. K údajnému zpochybňování obchodního rozhodnutí zadavatele navrhovatel uvedl, že navrhovatel poukázal na konkrétní skutečnosti, které podle jeho názoru zakládají diskriminační povahu vymezení předmětu veřejné zakázky zvýhodňující výrobek vybraného uchazeče oproti výrobkům konkurenčních dodavatelů, a tudíž se nejedná o snahu změnit obchodní úsudek zadavatele. V souvislosti s požadovanou max. rychlostí vlakových souprav 230 km/h navrhovatel zdůrazňuje, že zadavatel ve své argumentaci odůvodňuje opodstatněnost nákupu jednotek na max. rychlost 200 až 230 km/h, a nikoli 230 km/h. Tímto zadavatel podle názoru navrhovatele sám dokládá, že jeho požadavek na max. rychlost 230 km/h není opodstatněný, když jeho potřebám postačí soupravy pouze s max. rychlostí 200 km/h. V souvislosti s významem nákladů na údržbu a provoz navrhovatel uvádí, že tyto náklady u souprav Railjet jsou vyšší nežli u jiných srovnatelných souprav a představují skutečnost, kterou je třeba při posouzení nabídkové ceny podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona zohlednit. Pokud by jediným relevantním údajem měla být nabídková cena, mohl by vybraný uchazeč podle navrhovatele záměrně nabízet nízkou cenu, kterou by si kompenzoval např. v nákladech na údržbu. Ve vztahu k zohlednění dodatečných nákladů na úpravu souprav Railjet navrhovatel odkázal na svá předchozí vyjádření.
78. V další části se navrhovatel vyjádřil k časové omezenosti nabídky vybraného uchazeče, kde mj. uvádí, že je podle jeho názoru irelevantní, když dostatečně vážná a určitá nabídka musela být zadavateli učiněna už v prosinci 2010, od kdy zadavatel s vybraným uchazečem vyjednávali o detailech nabídky. Navrhovatel dále uvádí, že Rakouské spolkové dráhy nejpozději dne 22. 12. 2010 byly srozuměny a souhlasily s tím, aby předmětná část dodávky byla odebrána zadavatelem. K tvrzením zadavatele ve vyjádření ze dne 3. 8. 2011 ohledně komunikace se společností ÖBB-Personenverkehr AG a vybraným uchazečem, navrhovatel uvedl, že taková jednání představují jednání s uchazečem o nabídce, přičemž v tomto směru mohlo být využito např. jednací řízení s uveřejněním s přizváním dalších možných uchazečů o tuto zakázku.
79. Ve vztahu k tvrzení zadavatele, že ani prodloužení platnosti nabídky až do 30. 9. 2011 nemůže zpochybnit údajnou omezenost nabídky na velmi krátkou dobu, navrhovatel uvádí, že toto prodloužení naopak nasvědčuje tomu, že zadavatelem uváděná lhůta do 30. 6. 2011 nebyla nepřekročitelná a nemožnost realizace musela být pro zadavatele předvídatelná. Ze způsobu prodloužení lhůty je podle navrhovatele zřejmé, že toto prodloužení nebylo dáno žádnými objektivními skutečnostmi. Navrhovatel se rovněž domnívá, že prodloužení lhůty nebude mít žádný dopad na nabídkovou cenu, který vybraný uchazeč není schopen prokázat ani po uplynutí prodloužené lhůty nabídky.
80. Navrhovatel se následně vyjádřil k jím předloženým odborným posudkům v návaznosti na argumenty zadavatele ohledně neodbornosti těchto posudků a uvádí, že závěry uvedené v posudcích jsou jednoznačně relevantní, přičemž dokládá vyjádření společnosti Grant Thornton Valuation, a. s. V tomto vyjádření se mj. uvádí, že společnost Grant Thornton Valuation, a. s., je oprávněna vyjadřovat se k tzv. obvyklosti ceny a nemá ambice zabývat se

technickými údaji, které byly čerpány z veřejných zdrojů. Zpracoval posudku podle vyjádření nezpochybně právo zadavatele stanovit technické parametry podle svých potřeb.

81. S ohledem na výše uvedené skutečnosti navrhovatel setrvává na svém návrhu, jak je uvedeno v části V. návrhu.
82. Dopisem ze dne 1. 9. 2011 Úřad obdržel vyjádření zadavatele k podkladům rozhodnutí, v němž zejména opakuje svá tvrzení týkající se neoprávněnosti osoby navrhovatele k podání návrhu a rovněž uvádí, že Úřad není oprávněn přezkoumávat postup zadavatele ve věci převodu opce na dodávku 16 souprav Railjet s ohledem na to, že se nejedná o novou zakázku, ale pouze o změnu na straně odběratele u již vysoutěžené zakázky jiným zadavatelem v Evropské unii za podmínek odpovídajících zákonu. V této souvislosti zadavatel zejména uvádí, že společnost ÖBB-Personenverkehr AG je stejně jako zadavatel sektorovým zadavatelem a v tomto postavení také uzavřela s vybraným uchazečem příslušnou smlouvu na dodávku vlakových souprav. Uzavření této smlouvy předcházelo podle zadavatele jednací řízení s uveřejněním podle příslušné rakouské úpravy, které splňovalo principy, na nichž jsou postaveny evropské zadávací směrnice. Zadavatel dále shrnuje průběh zadávacího řízení, které předcházelo uzavření uvedené smlouvy a následně uvádí, že přistoupení zadavatele k již uzavřené smlouvě u již zadané veřejné zakázky není ve smyslu zákona a evropských směrnic novou zakázkou a nevyžaduje tedy vůbec vypsání nového zadávacího řízení ze strany zadavatele. Tato skutečnost podle názoru zadavatele vyplývá z odborné literatury (která záměnu v osobách zadavatelů v České republice obecně připouští za předpokladu, že se nemění věcný obsah zakázky a pravidla, která se na dané zadavatele vztahují, jsou ekvivalentní – což podle zadavatele nepřímo potvrzuje rozhodnutí Úřadu č. j.: VZ/S 99/02-152/3058/02-MB ze dne 26. 6. 2002), dále z toho, že požadavek na nové zadávací řízení by byl v rozporu s naplněním účelu zákona, neboť by vedl k nehospodárnému nakládání s veřejnými prostředky vzhledem k opakování zadávacího řízení. Zadavatel se domnívá, že je-li záměna zadavatelů možná na vnitrostátní úrovni, musí být stejně tak možná i mezi stejným typem zadavatelů z různých členských států Evropské unie, pokud je rozhodná právní úprava ekvivalentní, k čemuž doplňuje, že právní úprava zadávání veřejných zakázek v Rakousku je ve všech materiálních ohledech shodná s českou právní úpravou. Pokud by bylo vyžadováno opakování zadávacího řízení pouze z důvodu odlišné státní příslušnosti zadavatelů, jednalo by se podle zadavatele o diskriminaci na základě státní příslušnosti, a současně by se jednalo o věcně neodůvodněnou překážku volného pohybu zboží a služeb. Zadavatel uvedl, že v jednacím řízení bez uveřejnění postupoval pouze z důvodu opatrnosti.
83. Ke splnění podmínek pro postup v jednacím řízení bez uveřejnění podle ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona zadavatel zejména uvádí, že skutečnost, podle níž je cena vybraného uchazeče podstatně nižší než cena obvyklá na trhu plyne jednoznačně z důkazů založených ve spise a dále dokládá tabulku zobrazující nákupy vlakových souprav z poslední doby, které podle jeho názoru dokládají mimořádnou cenovou výhodnost nabídky vybraného uchazeče.
84. Následně zadavatel opakuje některé argumenty, na základě nichž se domnívá, že nabídka podstatně nižší ceny je omezena na velmi krátkou dobu a rovněž popisuje průběh a okolnosti jednání o převodu smlouvy. V souvislosti s prodloužením nabídky do 30. 9. 2011 zadavatel uvedl, že rovněž toto období je nutno považovat za velmi krátkou dobu, a to s ohledem na mimořádně komplexní povahu předmětného plnění, kde jen nastavení technických

podmínek poptávaného plnění by bylo jinak extrémně časově a odborně náročné a vyžádalo by si rámcově období přinejmenším několika měsíců.

85. S ohledem na uvedené skutečnosti zadavatel navrhuje, aby Úřad návrh navrhovatele zamítl.
86. Navrhovatel nahlédl do příslušného spisu ve dnech 27. 7., 4. 8., 16. 8., 26. 8. 2011; zadavatel do spisu nahlédl ve dnech 29. 7., 2. 8., 4. 8., 9. 8., 11. 8., 16. 8., 18. 8., 24. 8., 29. 8., 31. 8., 2. 9. 2011; vybraný uchazeč nahlédl do správního spisu dne 2. 8., 5. 8., 29. 8. 2011. Protokoly o nahlížení jsou součástí správního spisu.
87. Úřad přezkoumal na základě § 112 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o veřejné zakázce předložené zadavatelem, vyjádření účastníků řízení, odborných stanovisek předložených navrhovatelem a zadavatelem a na základě vlastního zjištění konstatuje, že zadavatel při použití jednacího řízení bez uveřejnění podle ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona postupoval v souladu se zákonem. Ke svému rozhodnutí uvádí Úřad následující rozhodné skutečnosti.

**Ke splnění podmínek pro použití jednacího řízení bez uveřejnění daných ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona**

88. Zákon upravuje v ustanovení § 21 odst. 1 tyto druhy zadávacích řízení:
  - otevřené řízení,
  - užší řízení,
  - jednací řízení s uveřejněním,
  - jednací řízení bez uveřejnění,
  - soutěžní dialog,
  - zjednodušené podlimitní řízení.
89. Podle ust. § 21 odst. 2 zákona zadavatel může pro zadání veřejné zakázky použít otevřené řízení nebo užší řízení, a za podmínek stanovených v § 22 a 23 rovněž jednací řízení s uveřejněním nebo jednací řízení bez uveřejnění.
90. Zákon v ust. § 23 odst. 5 písm. e) stanoví, že v jednacím řízení bez uveřejnění může být veřejná zakázka na dodávky zadána, jestliže jde o zboží pořizované za cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena, a podstatně nižší cena je dodavatelem nabízena jen po velmi krátkou dobu; veřejný zadavatel je oprávněn zadat veřejnou zakázku v jednacím řízení bez uveřejnění podle tohoto písmene pouze ve vztahu k podlimitní veřejné zakázce.
91. Jednací řízení bez uveřejnění je typem zadávacího řízení, v němž zadavatel vyzývá k jednání jednoho zájemce nebo omezený okruh zájemců. Z obecného hlediska je použití jednacího řízení bez uveřejnění vázáno na splnění omezujících podmínek, aby tohoto typu zadávacího řízení nebylo zneužíváno. Zadavatel se může obrátit na jednoho nebo více vybraných zájemců, s nimiž bude vyjednávat smluvní podmínky, aniž by tento záměr musel předem uveřejnit, pouze za podmínek uvedených v ust. § 23 zákona. V šetřeném případě směřuje argumentace zadavatele k použití § 23 odst. 5 písm. e) zákona, tj. z toho důvodu, že se jedná o zboží pořizované za cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena, a podstatně nižší cena je dodavatelem nabízena jen po velmi krátkou dobu.

92. Aplikace uvedeného ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona je možná pouze v případě, že jsou splněny obě podmínky vyplývající z daného ustanovení zákona, tj. dané zboží je pořizováno za cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena, a současně tato podstatně nižší cena je dodavatelem nabízena jen po velmi krátkou dobu. K posouzení existence důvodů, jež vedou k možnosti plnění pouze jediným dodavatelem, musí zadavatel přistupovat tak, aby se použitím mimořádného způsobu zadání nedostal do rozporu se zákonem.
93. V šetřeném případě se Úřad nejprve zabýval otázkou, zda zadavatelem pořizované zboží v daném jednacím řízení bez uveřejnění bylo nabízeno za cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena. Při tomto posouzení Úřad vycházel zejména z vyjádření a odborných posudků či stanovisek předložených účastníky řízení, které se týkají cenové nabídky vybraného uchazeče. V rámci důkazů předložených navrhovatelem byla přitom zejména uvedena srovnání s nákupy vlakových souprav jinými subjekty nežli zadavatelem. Z těchto srovnání však podmínce zadavatele, uvedené ve výzvě k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění, podle níž pořizované vlakové soupravy musí splňovat konstrukční rychlost 230 km/h, odpovídají pouze následující nákupy trakčních vlakových souprav:

země	pořizovatel	název	dodavatel	počet souprav	konstrukční rychlost v km/h	cena soupravy (v tis. EUR)
Německo	Deutsche Bahn	ICx	Siemens	130 (resp. 220 v závislosti na využití opce)	230/249	27 272,7* (dodávky od r. 2016)
Turecko	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	HT65000	CAF	10	250	18 000 (dodávky od r. 2008)

*zdroj: znalecký posudek společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., ze dne 31. 7. 2011 předložený navrhovatelem ve správním řízení*

*\* Úřadem provedený přepočítání na základě údajů uvedených v posudku společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., ze dne 31. 7. 2011 (tj. na základě ceny kontraktu ve výši 6 mld. EUR za 220 vlaků)*

země	pořizovatel	název	dodavatel	počet souprav	konstrukční rychlost v km/h	cena soupravy (v tis. EUR)
ČR	České dráhy, a. s.	Railjet	Siemens AG Österreich	16	230	12 529

94. K výše specifikovaným údajům Úřad uvádí, že z daného porovnání s nabídkou vybraného uchazeče je jednoznačně patrná podstatně nižší cena vlakových souprav pořizovaných zadavatelem oproti trakčním jednotkám pořizovaných v Německu a Turecku. Vzhledem k tomu, že vlakové soupravy pořizované v Turecku jsou provozovány na trati mimo Evropskou unii (trať Ankara – Istanbul; zdroj: <http://www.caf.es>), nelze jejich srovnání s vlakovými soupravami, určenými pro provoz v Evropské unii s příslušnou homologací, považovat za relevantní. Z tohoto důvodu se pro srovnání pořizovacích cen vlakových souprav jeví jako nejvhodnější nákup realizovaný v Německu pro německé dráhy, a to zejména vzhledem k tomu, že vlakové soupravy splňují požadavek zadavatele na konstrukční rychlost vlakových souprav a musí být nutně homologovány pro provoz v Evropské unii. Naproti tomu je nutno doplnit, že ani v případě vlakových souprav pořizovaných v Německu a vlakových souprav Railjet pořizovaných zadavatelem, není dána naprostá shoda co se týče vlastností dodávaných jednotek, neboť v případě německých jednotek se jedná o trakční



jednotky s pohonem, avšak jednotky Railjet jsou jednotky netrakovní, k nimž je nutno dokoupit lokomotivu. Nicméně lze dospět k závěru, že v případě nákupu německých jednotek se jedná o nejvhodnější vzorek, který odpovídá nákupu vlakových souprav Railjet zadavatele, a to v nejpodstatnějších vlastnostech (tj. zejména konstrukční rychlost a doba nákupu).

95. Z prostého hodnotového srovnání vlakových souprav ICx a souprav Railjet vyplývá, že cena za jednotku ICx je o 54 % vyšší než cena za jednotku Railjet, avšak tento rozdíl je nutno upravit s ohledem na nutnost dokoupení lokomotiv k jednotkám Railjet. Jak vyplývá z posudku společnosti Grant Thornton Valuation, a. s., ze dne 31. 7. 2011, předloženého návrhovatelem ve správním řízení, lze jako vhodný vzorek zvolit lokomotivu Siemens Taurus, jejíž cena v tendru pro PKP Intercity v Polsku činila 4,45 mil. EUR. Výchozí cenu jednotek Railjet pro účely srovnání s vlakovými soupravami ICx je tedy možno vyčíslit v částce 16 979 mil. EUR (12 529 mil. EUR + 4,45 mil. EUR). Po této úpravě ceny činí rozdíl mezi cenou jednotek ICx pro německé dráhy a cenou jednotek Railjet pořizovaných zadavatelem téměř 38 %. Lze tedy konstatovat, že cena jednotek Railjet je podstatně nižší než cena jednotek ICx pořizovaných pro německé dráhy.
96. Úřad upozorňuje, že obecně nelze stanovit paušální hodnotu, o níž musí být nabídková cena nižší oproti obvyklé tržní ceně, aby bylo možno konstatovat, že se jedná o cenu nižší podstatně. Tuto otázku je nutno posuzovat vždy individuálně s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem daného případu.
97. V souvislosti se srovnáním jednotek Railjet pořizovaných zadavatelem v roce 2011 a společností ÖBB-Personenverkehr AG v roce 2006 Úřad uvádí, že rozhodující pro posouzení, zda cena nabízená vybraným uchazečem v roce 2011, je nižší než obvyklá tržní cena, nemůže být (zejména s ohledem na vývoj cen v čase) výhradně cena, která byla vysoutěžena v roce 2006. Pro zjištění aktuální tržní ceny v době zahájení zadávacího řízení je nutno v první řadě vycházet z obdobných nákupů v době, kdy zadavatel dané zboží pořizuje. Z tohoto důvodu Úřad vycházel při srovnání cen nejprve z ceny pro německé dráhy, která vzešla ze smlouvy podepsané dne 9. 5. 2011 (zdroj: <http://www.railwaygazette.com/nc/news/single-view/view/db-and-siemens-sign-icx-contract.html>). Vzhledem k tomu, že soupravy ICx však neodpovídají soupravám Railjet v počtu sedadel, vycházel Úřad při porovnávání cen podpůrně rovněž z analýzy ceny souprav Railjet pořizovaných společností ÖBB-Personenverkehr AG na základě smlouvy uzavřené dne 24. 2. 2006. Jak vyplývá z písemných vyjádření zadavatele a vybraného uchazeče v rámci správního řízení (což současně potvrzuje znění smlouvy uzavřené vybraným uchazečem a společností ÖBB-Personenverkehr AG dne 24. 2. 2006 a návrh smlouvy předložený vybraným uchazečem v jednacím řízení bez uveřejnění), vychází cena uvedená v nabídce vybraného uchazeče ze stejného principu (tzv. mechanismu klouzavé ceny), jako cena uvedená ve smlouvě uzavřené v roce 2006. Cena jednotek Railjet je tudíž shodná s cenou, za níž by předmětných 16 jednotek nakupovala od vybraného uchazeče společnost ÖBB-Personenverkehr AG. Vzhledem k tomu, že 16 vlakových souprav bylo součástí dodávky 67 jednotek Railjet, pořizovaných společností ÖBB-Personenverkehr AG, je nezbytné přihlédnout k obecnému východisku, podle něhož paušální náklady (především na vývoj a zahájení výroby vlakových souprav), jsou rozprostřeny do celé dodávky vlakových souprav. Proto v případě, pokud by zadavatel pořizoval 16 kusů jednotek samostatně, bylo by nutné

uvedené paušální náklady zahrnout pouze do počtu 16 kusů, což by nezbytně vedlo k navýšení ceny. Rovněž z tohoto pohledu lze tedy cenu 16 jednotek Railjet považovat za nižší než by v současné době činila obvyklá tržní cena.

98. Co se týče srovnání s vlakovými soupravami, které jsou dodávány navrhovatelem a které navrhovatel porovnává v podaném návrhu s jednotkami Railjet, Úřad uvádí, že ačkoli jejich cena, kterou uvedl v návrhu, je nižší než cena jednotek Railjet, nespĺňují tyto jednotky (tj. soupravy EXpression) minimálně požadavek na provozní rychlost 230 km/h, uvedený zadavatelem ve výzvě k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění. Současně Úřad uvádí, že navrhovatel v žádném písemném vyjádření či odborném stanovisku (příp. posudku) neuvedl žádný srovnatelný produkt, který by prokazoval, že se v případě ceny jednotek Railjet nabízených vybraným uchazečem zadavateli nejedná o cenu podstatně nižší než je obvyklá tržní cena (pozn. navrhovatel ani neuvedl cenové podmínky, za něž by byl případně ochoten daný předmět plnění dodat). Je třeba zdůraznit, že navrhovatelem uváděné produkty konstruované pro rychlost nižší než 230 km/h je nutno považovat pro účely šetřeného případu za zcela irelevantní, neboť se jedná o výrobky nespĺňující požadavky zadavatele. S produkty, které uvedený požadavek na konstrukční rychlost splňují, provedl Úřad srovnání s jednotkami Railjet v textu výše.
99. V souvislosti s tvrzeními navrhovatele týkajícími se nezbytného navýšení ceny nabízené vybraným uchazečem v podané nabídce v důsledku nespĺněných nároků na aktuální technické parametry, Úřad uvádí, že zadavatel ve výzvě k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění specifikoval, že *„jednotky musí disponovat schválením pro provoz minimálně v zemích Česká republika, Rakousko, Německo a Maďarsko. Jednotky musí splňovat závazné požadavky vztahných vyhlášek UIC, evropských norem i ostatní legislativy Evropské unie i národní legislativy výše uvedených států“*, a proto lze tato tvrzení navrhovatele považovat za irelevantní.
100. Ve vztahu k výše uvedenému Úřad poznamenává, že v kontextu šetřeného případu nelze považovat požadavek zadavatele na konstrukční rychlost 230 km/h za diskriminační, neboť je zcela zřejmé, že pokud zadavatel hodlá provozovat pořizované vlakové soupravy na tratích s touto rychlostí, je možné daný požadavek považovat za legitimní. V této souvislosti a v návaznosti na argumenty navrhovatele týkající se stanovení předmětu dané veřejné zakázky zadavatelem je nutno uvést, že vymezení předmětu veřejné zakázky je plně v kompetenci zadavatele, a proto nelze například přehodnocovat, zda by zadavateli nepostačovaly vlakové soupravy určené pro nižší než požadovanou konstrukční rychlost. Pro úplnost Úřad v reakci na písemné vyjádření navrhovatele ze dne 31. 8. 2011 doplňuje, že zadavatel ve výzvě k jednání v jednacím řízení bez uveřejnění specifikoval požadavek na konstrukční rychlost 230 km/h, a nikoli 200 – 230 km/h.
101. Další otázkou, kterou se Úřad při posouzení oprávněnosti použití jednacého řízení bez uveřejnění zabýval, je naplnění druhé podmínky vyplývající z ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona, tj. zda se v šetřeném případě jedná o podstatně nižší cenu nabízenou dodavatelem po velmi krátkou dobu.
102. V první řadě Úřad upozorňuje, že pojem „velmi krátká doba“ nelze obecně vymezit a naplnění dané podmínky je nutno posoudit vždy jednotlivě ve vztahu k šetřenému případu a po zvážení všech relevantních skutečností.

103. Z pohledu naplnění podmínky, zda se v šetřeném případě jedná o podstatně nižší cenu nabízenou dodavatelem po velmi krátkou dobu, je nutno vycházet z data, od kterého byla daná cena zadavateli nabízena. V šetřeném případě vybraný uchazeč písemným vyjádřením ve správním řízení ze dne 3. 8. 2011 potvrzuje, že zadavateli byla učiněna právně závazná nabídka až dne 7. 6. 2011. Na tomto místě Úřad zdůrazňuje, že ačkoli se zadavatel zajímal o podmínky dodávky jednotek Railjet již před datem 7. 6. 2011, nemohl s jistotou očekávat, že od vybraného uchazeče obdrží nabídku obsahující takové výhodné podmínky, o nichž před zahájením jednacího řízení bez uveřejnění s vybraným uchazečem jednal. Pokud po obdržení odborných posudků, jež si zadavatel nechal zpracovat, zjistil, že se v případě uvažované cenové nabídky vybraného uchazeče na dodávku jednotek Railjet jedná o cenu podstatně nižší než tržní, mohl zvažovat právě možnosti jejího pořízení v jednacím řízení bez uveřejnění. Nelze vyloučit, že pokud by zadavatel z odborných posudků zjistil, že cena jednotek Railjet je rovna obvyklé tržní ceně (či vyšší), vůbec by dané plnění (například s ohledem na své finanční možnosti) nepořizoval, či případně předmět veřejné zakázky zadal v otevřeném či užším řízení (příp. jednacím řízení s uveřejněním). Poté, co si zadavatel v šetřeném případě na základě závěrů jím zajištěných odborných posudků ověřil, že se jedná o možnost dodání vlakových souprav za cenu podstatně nižší než je cena obvyklá tržní, musel zadavatel při zvážení možností zadání veřejné zakázky v některém z druhů zadávacích řízení, vycházet z časového omezení trvání nabídky do 30. 6. 2011. Z těchto časových důvodů je přitom vyloučeno, aby daná veřejná zakázka byla zadána v jiném druhu zadávacího řízení, nežli v jednacím řízení bez uveřejnění.

104. Úřad uvádí, že nabídka vybraného uchazeče byla časově omezena ujednáním mezi společnostmi ÖBB-Personenverkehr AG a vybraným uchazečem do 30. 6. 2011, jak vyplývá mj. z písemného vyjádření vybraného uchazeče ze dne 3. 8. 2011, tak rozhodnutí zadavatele o námitkách navrhovatele. Skutečnost, že se v daném případě jedná o nabídku časově omezenou, potvrzuje i stanovisko vybraného uchazeče ze dne 9. 8. 2011, v němž uvádí, že *„stávající cena obsažená v nabídce vybraného uchazeče může být platná pouze za následujících podmínek:*

- *nedojde k podstatnému přerušení výroby předmětných vlakových souprav a tím k navýšení souvisejících vícenákladů s tím spojených jak vybraného uchazeče, tak jeho subdodavatelů; a*
- *nedojde k ukončení stávajících smluv se subdodavatelem, kdy tyto smlouvy byly uzavřeny na dodávky velkého množství materiálu během poměrně krátkého časového období s velkými množstevními slevami.“*

Výše uvedené skutečnosti lze v kontextu daného případu považovat za dostatečně vysvětlující důvody časového omezení nabídky vybraného uchazeče, neboť lze důvodně předpokládat, že jím uvedené nastalé okolnosti, budou mít za následek podstatný vliv na výši ceny. Například lze mít nepochybně za to, že v případě přerušení výroby nutně vznikají dodavateli náklady související s opětovným zahájením výroby, které by bylo nutno připočíst k nabídkové ceně.

105. K výše uvedenému Úřad doplňuje, že ačkoli vybraný uchazeč prodloužil svou nabídku koupě 16 kusů vlakových souprav do 30. 9. 2011, nemá tato skutečnost vliv na posouzení splnění podmínek použití jednacího řízení bez uveřejnění, pokud se o ní zadavatel dozvěděl až po

zahájení jednacího řízení bez uveřejnění a pokud současně i nadále trvá, že cena je nabízena po velmi krátkou dobu. Tyto okolnosti byly v daném případě splněny, jak dokládají mj. vyjádření zadavatele a vybraného uchazeče, a s přihlédnutím k tomu, že rovněž doba od 20. 7. 2011, kdy vybraný uchazeč dopisem informoval zadavatele o prodloužení nabídky do data 30. 9. 2011, neumožňuje s ohledem na zákonné lhůty a značnou specifickou předmětu plnění zadání veřejné zakázky v jiném druhu zadávacího řízení, nežli v jednacím řízení bez uveřejnění podle ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona.

106. K naplnění podmínky, zda se v šetřeném případě jedná o podstatně nižší cenu nabízenou dodavatelem po velmi krátkou dobu, Úřad dále uvádí, že z dokumentu společnosti ÖBB-Personenverkehr AG ze dne 7. 6. 2011, adresovaného vybranému uchazeči, vyplývá, že souhlasí s tím, aby zadavatel převzal smlouvu o dodání 16 vlakových souprav Railjet za podmínky, že převzetí smlouvy proběhne podle předloženého návrhu dohody, která bude uzavřena mezi společnostmi ÖBB-Personenverkehr AG, vybraným uchazečem a zadavatelem.
107. Úřad uvádí, že při uzavření smlouvy na dodávku v souhrnu 67 vlakových souprav vystupují jako smluvní strany společnost ÖBB-Personenverkehr AG a vybraný uchazeč. Jak v šetřeném případě potvrzují vyjádření zadavatele a vybraného uchazeče, i znění čl. 14.10 smlouvy uzavřené dne 24. 2. 2006 mezi zadavatelem a vybraným uchazečem, je pro vstup do smluvního vztahu daných dvou subjektů, nezbytný souhlas všech smluvních stran. Nelze tudíž mít za to, že zadavatel mohl zavazujícím způsobem jednat o podmínkách realizace dodávky, k níž je oprávněna společnost ÖBB-Personenverkehr AG, před tím, než tato společnost vysloví souhlas s přistoupením třetí strany do existujícího smluvního vztahu (resp. s převzetím smlouvy). Nelze přitom považovat za podstatné, že společnost ÖBB-Personenverkehr AG využila stornovacího práva k posledním 16 vlakovým soupravám (jak vyplývá mj. z dokumentu společnosti ÖBB-Personenverkehr AG ze dne 7. 6. 2011, adresovaného vybranému uchazeči) již dne 3. 12. 2010, neboť tímto úkonem byla vyslovena pouze případná ochota k souhlasu s převzetím smlouvy zadavatelem, nikoli však přímý souhlas s touto transakcí a především tímto nezískal zadavatel informaci o tom, že by předmětné plnění spočívající v dodávce 16 jednotek Railjet byl zadavateli ochoten dodat vybraný uchazeč. Stejně tak zadavatel nemohl ani s jistotou očekávat, že by vybraný uchazeč toto plnění zadavateli nabídl za cenu shodnou s cenou, za níž by dodávku pořizovala společnost ÖBB-Personenverkehr AG. Z dokumentu společnosti ÖBB-Personenverkehr AG ze dne 7. 6. 2011, adresovaného vybranému uchazeči je rovněž zřejmé, že souhlas s převzetím smlouvy společnost ÖBB-Personenverkehr AG podmínila ujednáními, které specifikovala v tomto dokumentu. Vybraný uchazeč tedy mohl učinit závazné kroky k převzetí smlouvy zadavatelem až po účinném souhlasu společnosti ÖBB-Personenverkehr AG.
108. K naplnění podmínek jednacího řízení bez uveřejnění v šetřeném případě Úřad dále uvádí, že z dokumentace o veřejné zakázce, i vyjádření zadavatele v průběhu správního řízení, je zcela zřejmé, že se zadavatel otázkou splnění podmínek použití jednacího řízení bez uveřejnění podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona zabýval, a to zejména, když před jeho zahájením zajistil tři posudky vysokých škol. Z obsahu těchto posudků je patrný jednoznačný názor o tom, že v případě ceny 12 529 mil. EUR za jednotku se jedná o cenu podstatně nižší, než je obvyklá tržní cena. V této souvislosti je nutno podotknout, že provedení průzkumu trhu před zahájením jednacího řízení bez uveřejnění nelze považovat za striktní podmínku pro prokázání oprávněnosti použití tohoto druhu zadávacího řízení, nýbrž pouze za jednu

z možností. Jak vyplývá z předložených posudků navrhovatele, je možné provedení průzkumu trhu považovat za značně komplikované, neboť se jedná o značně specifický druh plnění. V šetřeném případě se tedy jeví jako vhodné srovnání s již proběhlými nákupy obdobného zboží, jak tomu bylo učiněno v posudcích, které si zadavatel nechal zpracovat před zahájením jednacího řízení bez uveřejnění.

109. S ohledem na výše uvedené skutečnosti Úřad konstatuje, že v šetřeném případě byly splněny podmínky vyplývající z ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona, a zadavatel tudíž postupoval při použití jednacího řízení bez uveřejnění v souladu s ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona.
110. K navrhovatelem namítanému porušení základních zásad vyplývajících z ust. § 6 zákona (tj. zásady transparentnosti, nediskriminace a rovného zacházení) Úřad uvádí, vzhledem k tomu, že bylo prokázáno, že v šetřeném případě byly naplněny podmínky pro použití jednacího řízení bez uveřejnění podle ust. § 23 odst. 5 písm. e) zákona (viz výše) a současně je zákonem přímo umožněno v jednacím řízení bez uveřejnění vyzvat k jednání jediného uchazeče (viz ust. § 34 odst. 1 zákona), nelze v postupu zadavatele při jednání s vybraným uchazečem před zahájením jednacího řízení bez uveřejnění, shledat porušení ust. § 6 zákona.
111. V souvislosti s návrhem navrhovatele, aby Úřad vyzval zadavatele k předložení dohod, které by dokládaly dlouhodobější realizovatelnost provozování jednotek s životností 25 let na tratích v Německu a Rakousku Úřad uvádí, že pro posouzení oprávněnosti použití jednacího řízení bez uveřejnění nepovažuje předložení takových dohod za relevantní. Důvodem je především ta skutečnost, že uvedený návrh navrhovatele se týká oprávněnosti stanovení předmětu veřejné zakázky, k čemuž Úřad opakuje, že vymezení předmětu veřejné zakázky je plně v kompetenci zadavatele.
112. Co se týče argumentu, obsaženému v posudku předloženém navrhovatelem, podle něhož by sektorový zadavatel měl alespoň přibližně dodržovat pravidla podle § 23 odst. 5 písm. e) zákona platná pro veřejné zadavatele, Úřad uvádí, že taková povinnost z ustanovení zákona nevyplývá.

#### **K otázce, zda se v případě převzetí opce jedná o novou veřejnou zakázku**

113. Podle § 7 odst. 1 zákona je veřejnou zakázkou zakázka realizovaná na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo úplatné provedení stavebních prací. Veřejná zakázka, kterou je zadavatel povinen zadat podle tohoto zákona, musí být realizována na základě písemné smlouvy.
114. K otázce naplnění pojmových znaků dané veřejné zakázky Úřad uvádí, že základními pojmovými znaky veřejné zakázky vyplývajícími z definice uvedené v § 7 zákona jsou předmět a úplatnost. Předmětem veřejné zakázky se rozumí dodávky, služby nebo stavební práce, které slouží k naplnění záměrů zadavatele.
115. Z dokumentace o veřejné zakázce je zřejmé, že předmětem dané veřejné zakázky jsou dodávky, spočívající v pořízení vlakových souprav Railjet. Je rovněž zcela nepochybné, že se v daném případě jedná o plnění, za něž má být vybranému uchazeči na základě smlouvy ze strany zadavatele poskytnuta vybranému uchazeči úplata. Z pohledu naplnění znaků veřejné zakázky lze tedy dospět k závěru, že jak předmět, tak úplnost předmětu plnění potvrzují, že jsou naplněny podmínky podle ust. § 7 odst. 1 zákona a tudíž se jedná o veřejnou zakázku podle zákona.

116. Ve vztahu k tvrzením zadavatele, podle nichž v případě převzetí práv a povinností z existující smlouvy, uzavřené podle rakouského práva, Úřad uvádí, že česká právní úprava zadávání veřejných zakázek neobsahuje možnost pořízení dodávek bez provedení zadávacího řízení podle zákona, s odkazem, že daný předmět plnění již byl vysoutěžen jiným zadavatelem. Obecně lze konstatovat, že v případě, kdy zadavatel v České republice pořizuje jakékoli plnění, je povinen postupovat v souladu s platnou národní právní úpravou upravující zadávání veřejných zakázek.
117. V souvislosti s danou problematikou Úřad dále uvádí, že zákon přímo neupravuje situaci, kdy může dojít ke změně příjemce plnění z veřejné zakázky (tj. v osobě zadavatele), avšak z pohledu zákona je důležitá především ta skutečnost, zda postoupením smluvního závazku nejsou naplněny znaky nové smlouvy, která by měla být uzavřena na základě nového zadávacího řízení.
118. V tomto ohledu Úřad odkazuje na judikaturu Evropského soudního dvora, rozsudek C-454/06, presetext Nachrichtenagentur GmbH (zejm. body 40-52), ve kterém se soud vyslovuje v tom smyslu, že nahrazení smluvní strany, které byla veřejná zakázka přidělena, musí být obecně považováno za změnu základních podmínek, která znamená de facto nové zadání. Z odůvodnění soudu (viz bod 51 a násl. cit. rozsudku) sice dále vyplývá, že existují výjimečné případy jako jsou vnitřní reorganizace smluvní strany či změna v majetkové struktuře společnosti (např. prodej majoritní části akcií, event. prodej podniku), kdy by nemuselo jít o změnu původních podmínek znamenajících povinnost nového zadání, avšak takováto změna nesmí narušit hospodářskou soutěž mezi potenciálními dodavateli.
119. Uvedené závěry ESD jsou určitým vodítkem i pro případ, kdy dochází ke změně smluvního subjektu na straně zadavatele. Z obecného hlediska lze konstatovat, že analogicky by bylo akceptovatelné postoupení smlouvy v případě organizačních změn na straně zadavatele, avšak takováto reorganizační změna by musela být blíže konkretizována, aby bylo možné posoudit míru změny smluvního vztahu (předmětný rozsudek uvádí příklad dceřiné nikoliv však sesterské společnosti). V žádném případě však nelze připustit postoupení závazku za jiných než původních podmínek.
120. K postoupení smlouvy uzavřené mezi zahraničními subjekty Úřad dále uvádí, že ačkoli dodavatelé v rámci Evropské unie mají možnost přihlásit se do zadávacího řízení realizovaného kterýmkoli zadavatelem v Evropské unii, nelze vyloučit, že např. vzhledem k nákladům spojeným se zabezpečením obchodní činnosti v zahraničí či subjektivním a jiným okolnostem, se neúčastní zadávacího řízení pro zahraniční zadavatele, ačkoli by se zadávacího řízení pro národního zadavatele na shodný předmět plnění účastnit mohli a také se jej účastnili.
121. Úřad podotýká, že nelze připustit, aby orgán v rámci Evropské unie, který je podle národní právní úpravy oprávněn k přezkumu postupu zadavatelů při zadávání veřejných zakázek v dané zemi, pozbyl možnost takového přezkumu s odkazem na to, že zadavatel pořídil plnění od jiného zadavatele, který toto plnění pořídil podle jiné právní úpravy.
122. Úřad k odkazu zadavatele na rozhodovací praxi Úřadu v předmětné věci doplňuje, že rozhodnutí č. j.: VZ/S 99/02-152/3058/02-MB ze dne 26. 6. 2002 se otázkou převodu práv a povinností z uzavřené smlouvy nezabývá.

123. V návaznosti na výše uvedené skutečnosti Úřad konstatuje, že v šetřeném případě se jedná o veřejnou zakázku, při jejímž zadávání je zadavatel povinen postupovat podle zákona.
124. Pro úplnost Úřad uvádí, že rozklady proti usnesení č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12042/2011/510/HOd ze dne 4. 8. 2011, rozhodnutí o předběžném opatření č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-11661/2011/510/HOd ze dne 8. 8. 2011, a usnesení č. j. ÚOHS-S275/2011/VZ-12679/2011/510/HOd/MGr ze dne 12. 8. 2011 jsou předmětem řízení o rozkladech, o nichž bude předsedou Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže rozhodnuto.
125. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti Úřad návrh navrhovatele podle § 118 odst. 4 písm. a) zákona zamítl, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 zákona, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

## 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.

otisk úředního razítka

JUDr. Eva Kubišová  
místopředsedkyně

### Obdrží:

1. JUDr. Karel Muzikář, LL.M. (C.J.), advokát, WEIL, GOTSHAL & MANGES s. r. o., advokátní kancelář, Křižovnické nám. 193/2, 110 00 Praha 1
2. Mgr. Radek Pokorný, advokát, Advokátní kancelář Pokorný, Wagner & spol., Karolíny Světlé 301/8, 110 00 Praha 1
3. JUDr. Petra Veselá, Siemens, s. r. o., Siemensova 1, 155 00 Praha 13

### Vypraveno dne:

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