

## Rozhodnutí nabylo právní moci dne 10.11.2008

Č. j.: R152/2008/02-22071/2008/310-ZČ

V Brně dne 4. listopadu 2008

Ve správním řízení o rozkladu podaném dne 25.7.2008 společností

- **Iveco Czech Republic, a.s., IČ 48171131, se sídlem Dobrovského 74/II., 566 03 Vysoké Mýto**, zast. předsedou představenstva Ing. Danielem Patkou a místopředsedou představenstva Ing. Pavlem Pachovským,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 22.7.2008, č. j. S153/2008/VZ-14446/2008/530/Va, ve věci přezkoumání úkonů zadavatele - Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, IČ 00005886, se sídlem Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9, učiněných při zadávání veřejné zakázky „**Dodávka autobusů v letech 2008-2013**“ formou otevřeného řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jejíž oznámení bylo v informačním systému o veřejných zakázkách uveřejněno dne 21.12.2007 pod evidenčním číslem 60013800 a následně opraveno pod tímž evidenčním číslem dne 26.2.2008 a v Úředním věstníku Evropské unie pod evidenčním číslem 2007/S 248-304269 dne 27.12.2007 ve znění oprav uveřejněných dne 25.2.2008, ve kterém je dalším účastníkem správního řízení společnost

- **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČ 00005886, se sídlem Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9**, zast. předsedou představenstva Radovanem Šteinerem a místopředsedou představenstva Ing. Martinem Dvořákem,

jsem podle § 152 odst. 5 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., rozhodl takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 22.7.2008, č. j. S153/2008/VZ-14446/2008/530/Va

**p o t v r z u j i**

a podaný rozklad

**z a m í t á m.**

## O d ů v o d n ě n í

### I. Zadávací řízení a řízení před Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže

1. Zadavatel Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČ 00005886, se sídlem Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9, zast. předsedou představenstva Radovanem Šteinerem a místopředsedou představenstva Ing. Martinem Dvořákem (dále jen „zadavatel“), zadal podle § 146 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve pozdějších předpisech (dále jen „zákon“), veřejnou zakázku „Dodávka autobusů v letech 2008-2013“ formou otevřeného řízení, jejíž oznámení bylo v informačním systému o veřejných zakázkách uveřejněno dne 21.12.2007 pod evidenčním číslem 60013800 a následně opraveno pod tímž evidenčním číslem dne 26.2.2008 a v Úředním věstníku Evropské unie pod evidenčním číslem 2007/S 248-304269 dne 27.12.2007 ve znění oprav uveřejněných dne 25.2.2008. Zadavatel rozdělil plnění veřejné zakázky na tři části, které jsou označeny jako „část A“, „část B“ a „část C“ předmětu plnění.
2. V průběhu zadávacího řízení obdržel zadavatel dotaz týkající se zadávací dokumentace, části 5, konkrétně bodu 2.1.3. stanovícího požadavek, aby nabídnuté autobusy splňovaly emisní limity EEV, a bodu 14., ve kterém zadavatel požaduje, aby uchazeč uvedl spotřebu paliva podle normy UITP SORT cyklus 2 změřenou nezávislou autorizovanou zkušebnou. Dopisem ze dne 11.2.2008 zadavatel na tento dotaz odpověděl, že je potřeba tyto dvě podmínky naplnit současně, tedy že měření spotřeby paliva je nutné provést na autobusu splňujícím emisní limity EEV. Na další dotaz, týkající se téže problematiky a upozorňující na různé druhy motorů a jejich vlastnosti ve vztahu k výše uvedeným požadavkům, zadavatel dopisem ze dne 25.2.2008 původně upřesnil, že podmínky zadávací dokumentace naplňují i motory EURO 4, u nichž došlo k dosažení splnění limitů EEV změnou řídicího softwaru (bez přídatné montáže filtru pevných částic). V návaznosti na tuto odpověď podal jeden z uchazečů – Iveco Czech Republic, a. s., IČ 48171131, se sídlem Dobrovského 74/II., 566 03 Vysoké Mýto, zast. předsedou představenstva Ing. Danielem Patkou a místopředsedou představenstva Ing. Pavlem Pachovským (dále jen „navrhovatel“), dne 4.3.2008 námitky, ve kterých namítá nově stanovenou možnost měření spotřeby paliva na motorech EURO 4 jako nepřijatelnou modifikaci původních zadávacích podmínek. Současně uvádí, že svou odpovědí zadavatel zúžil povinnost naplnění emisních norem EEV pouze na motor a ne na autobus jako celek tak, jak bylo stanoveno původně. Dne 18.3.2008 zadavatel těmto námitkám vyhověl a za určující označil informaci ze dne 11.2.2008, tedy že měření spotřeby paliva je nutné provést na autobusu splňujícím emisní normu EEV.
3. Ve lhůtě pro podání nabídek obdržel zadavatel čtyři nabídky. Dne 23.4.2008 rozhodl zadavatel o vyloučení uchazeče EvoBus Bohemia s.r.o. v části B předmětu plnění z důvodu nedostatečné záruky provozuschopnosti dle bodu 6.3.4. technických podmínek.
4. Téhož dne zadavatel vyzval uchazeče, aby písemně doložili, že autobusy použité k měření spotřeby paliva dle požadované metodiky UITP SORT splňují emisní limity EEV, přičemž upřesnil možnost naplnění tohoto požadavku pro případ, kdy je typ motoru autobusu v protokolech o měření spotřeby identifikován, a pro případ, kdy tato identifikace chybí. Tento požadavek byl řádně všemi uchazeči naplněn. Přestože navrhovatel výše uvedenému požadavku zadavatele na písemné objasnění nabídky vyhověl, podal proti němu dne 5.5.2008 „druhé“ námitky, ve kterých opětovně napadá

rozpor tohoto požadavku se zadávací dokumentací a s dodatečnou informací ze dne 11.2.2008. Jak uvádí, chápe tento požadavek jako zúžení požadavku na plnění emisních limitů měřením autobusu, jehož pouze motor prokazatelně splňuje limity EEV. K nápravě tohoto stavu navrhuje, aby zadavatel stanovil uchazečům novou povinnost prokázat, že i zástavba motoru do autobusu je v souladu s emisní normou EEV.

5. Dne 13.5. 2008 vyloučil zadavatel ze zadávacího řízení uchazeče SOR Libchavy spol. s.r.o. v části B předmětu plnění a EvoBus Bohemia s.r.o. v části C předmětu plnění z důvodu nesplnění některých požadovaných kritérií.
6. Ve svém rozhodnutí o „druhých“ námitkách ze dne 14.5.2008 zadavatel opětovně vyslovil povinnost uchazečů doložit požadované měření na autobusu jako celku a vyvrátil možnost měření samostatného nezabudovaného motoru. Navrhovatelem navržené dodatečné výzvy k doložení homologace celého autobusu považuje zadavatel za nepřipustné další podmínky, které nebyly uvedeny v zadávací dokumentaci.
7. Dne 23.5.2008 obdržel od navrhovatele Úřad návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, na jehož základě bylo zahájeno správní řízení pod sp. zn. S153/2008, ve kterém jako účastníka správního řízení Úřad označil zadavatele a navrhovatele.
8. Na návrh navrhovatele vydal Úřad dne 12.6.2008 předběžné opatření č.j. S153/2008/VZ-11602/2008/530/Va, kterým zadavateli uložil zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení do doby nabytí právní moci rozhodnutí, kterým bude správní řízení ukončeno.

### **Napadené rozhodnutí**

9. Po přezkoumání všech rozhodných skutečností vydal Úřad dne 22.7.2008 rozhodnutí č. j. S153/2008/VZ-14446/2008/530/Va, ve kterém konstatoval, že se zadavatel při zadávání veřejné zakázky nedopustil porušení zákona a proto se správní řízení zastavuje v souladu s § 118 zákona.
10. V odůvodnění svého rozhodnutí Úřad uvádí, že po přezkoumání veškeré dokumentace považuje zadavatelův požadavek, aby nabídnuté autobusy splňovaly emisní limity EEV a aby měření spotřeby paliva podle normy UITP SORT bylo provedeno na autobusu, který má totožné parametry s nabízeným autobusem, za zřejmý. Formulace textu jednotlivých nabídek svědčí o pochopení tohoto požadavku i ze strany samotných uchazečů. Všichni uchazeči nechali provést měření spotřeby paliva v souladu s tímto požadavkem, tedy na autobusech splňujících limity EEV, což bylo následně potvrzeno i v rámci objasnění obsahu nabídek. Úřad nesouhlasí s názorem navrhovatele, že zadavatel svým požadavkem ze dne 23.4.2008 na písemné objasnění nabídek připouští, aby spotřeba byla měřena i na autobusu, jehož pouze motor splňuje požadované limity EEV, a nepovažuje tento zadavatelův požadavek za porušení zákazu diskriminace či zásady transparentnosti dle § 6 zákona.
11. Úřad se rovněž podrobně zabýval tím, zda zadavatel dodržel zákonem stanovenou lhůtu pro vyřízení námitek navrhovatele ze dne 4.3.2008. Jak Úřad uvádí, zadavatel při vyřizování těchto námitek zákon neporušil a námitky vyřídil v zákonem stanovené lhůtě a to tak, že jim vyhověl. Současně Úřad opětovně popírá namítané porušení zákazu

diskriminace, neboť jak všichni uchazeči prohlásili, měření spotřeby paliva zajistili na autobusech, které splňují emisní normu EEV.

12. Dále Úřad uvádí, že k vypracování zadávací dokumentace a vymezení konkrétních technických podmínek veřejné zakázky je v souladu s § 44 a § 45 zákona příslušný pouze zadavatel, který je současně za správnost a úplnost zadávací dokumentace odpovědný. Zadavatelem požadované upřesnění či objasnění informace, které jsou již obsažené v nabídkách, je potřeba odlišovat od dodatečného měnění zadávacích podmínek. Doložení homologace zástavby motoru do autobusu nebylo součástí zadávacích podmínek a není tedy možné je dodatečně vyžadovat, tak jak doporučuje navrhovatel.
13. Úřad rovněž vylučuje snahu zadavatele o zvýhodnění uchazeče SOR Libchavy. Po tomto uchazeči byly požadovány stejné informace a doklady, jako po ostatních uchazečích. V části B předmětu plnění, ve které uchazeči chybělo pro jeden typ autobusů požadované měření spotřeby paliva, byl tento uchazeč ze zadávacího řízení vyloučen. Rovněž, jak Úřad uvedl, nesouhlas tohoto uchazeče se zveřejněním nabídkových cen při otevírání obálek není v rozporu se zákonem. Dle názoru Úřadu se tedy zadavatel při zadávání veřejné zakázky nedopustil žádného porušení zákona.

## **II. Námitky rozkladu**

14. Dne 25.7.2008 podal navrhovatel proti výše uvedenému rozhodnutí rozklad. Uvedl v něm, že považuje napadené rozhodnutí Úřadu za nesprávné a nezákonné. Dle navrhovatele postupoval zadavatel ve vztahu k hodnotícímu kritériu „náklady na palivo na 1 km“ v rozporu s ustanovením § 6 zákona tím, že ujasnil své požadavky až po uplynutí lhůty pro podání nabídek, čímž způsobil právní nejistotu uchazečů, kteří nevěděli, zda bude jejich nabídka posouzena v souladu s vysvětlením ze dne 11.2.2008 nebo podle informací ze dne 25.2.2008. Navrhovatel nepovažuje za dostatečnou argumentaci Úřadu, že všichni uchazeči prohlásili, že měření spotřeby paliva zajistili na autobusech, které splňují emisní normu EEV, tedy v souladu s informací ze dne 11.2.2008. Dle názoru navrhovatele byla výše zmíněnou nejasností znevýhodněna společnost SOR Libchavy a přestože se tato necítí být subjektivně postupem zadavatele poškozena, je podstatné, že zadavatel nestanovil jednoznačná kritéria pro hodnocení nabídek.
15. Jak uvádí navrhovatel, autobus, který zcela splňuje normu EEV, má vyšší spotřebu paliva, než autobus, který ji neplní. Dle názoru navrhovatele tedy zadavatel svým jednáním zvýhodnil uchazeče, kteří mohli prokázat pouze soulad motoru, použitého v měřeném autobusu, s normami EEV, oproti uchazečům, kteří prokázali jak soulad motoru, tak způsobu jeho zástavby do autobusu s normami EEV. Na obhajobu svého tvrzení se zadavatel odvolává na definici „autobusu splňujícího normu EEV“, obsaženou v právních předpisech a dle jeho slov běžně aplikovanou například ministerstvem dopravy ČR při správních řízeních souvisejících s touto problematikou. Informaci zadavatele ze dne 23.4.2008 chápe jako nepřipustnou změnu zadávacích podmínek ve vztahu k formě prokázání naplnění požadované emisní normy. Rozsah a kvalitu posouzení této otázky Úřadem pak považuje navrhovatel za nedostatečné.
16. Navrhovatel opětovně namítá rozpory a nejasnosti v jednom z hodnotících kritérií – specifikace předmětu veřejné zakázky v části 5, oddíl A, odstavci 2.1.3. a odstavec 14

zadávací dokumentace – které dle něj, i přes dvě dodatečná vysvětlení, nebyly v okamžiku podání nabídek dostatečně jasné a neumožnili jemu ani ostatním uchazečům řádné zpracování nabídky. Navrhovatel v této souvislosti žádá, aby si Úřad obstaral odborné vyjádření kompetentních subjektů o technické povaze autobusu plnícího normy EEV a podmínkách uznání souladu autobusu s touto normou.

17. Navrhovatel dále upozorňuje na situaci, kdy nebyla sdělena výše nabídkové ceny uchazeče SOR Libchavy a uvádí, že dle něj došlo v tomto případě k porušení zásady transparentnosti dle § 6 zákona.
18. Navrhovatel rovněž namítá, že se Úřad nesprávně vypořádal s námitkou odvolatele uvedenou v předmětném rozhodnutí pod bodem 4), týkající se argumentace Úřadu v souvislosti s možností uchazečů podat nabídku na dodávku motoru EURO 5.
19. Závěrem se navrhovatel domáhá, aby Úřad svoje rozhodnutí č. j. S153/2008/VZ-14446/2008/530/Va zrušil a vrátil věc k novému projednání.

### **III. Řízení o rozkladu**

#### **Vyjádření zadavatele k rozkladu**

20. Dopisem ze dne 4.8.2008 se k podanému rozkladu vyjádřil zadavatel, který objasňuje navrhovatelem tvrzený rozpor v jednotlivých požadavcích zadavatele. Zadavatel zdůrazňuje, že je třeba důsledně odlišit dotazy uchazečů k zadávací dokumentaci včetně odpovědí zadavatele na tyto dotazy a požadavek zadavatele na písemné objasnění nabídek uchazečů, s přihlédnutím k chronologii jednotlivých kroků ve vztahu ke lhůtě pro podání nabídek. Současně zadavatel upozorňuje na nejednoznačnou roli uchazeče SOR Libchavy, který je navrhovatelem střídavě označován za zvýhodněného a následně za diskriminovaného ve vztahu k zadávacím podmínkám. Jak však zadavatel uvádí, k vyloučení tohoto uchazeče došlo výhradně z toho důvodu, že neučinil zkoušku na motoru zabudovaném do autobusu splňujícího normu EEV.
21. Dodatečný požadavek navrhovatele na homologaci zástavby motoru do autobusu není součástí zadávací dokumentace a jak zadavatel uvádí, „měření spotřeby paliva na zkušební dráze při homologaci není běžným provozem na pozemních komunikacích a nelze ji tedy vyvodit ani z obecně závazných právních předpisů“. Požadavek navrhovatele na homologaci autobusu je dle zadavatele irelevantní. Současně zadavatel odmítá navrhovatelem tvrzenou obecnost a nepřesnost specifikace veřejné zakázky ve vztahu k hodnotícímu kritériu „náklady na palivo na 1 km“. Zadavatel považuje celou zadávací dokumentaci za dostatečně konkrétní a po provedeném dotazovaném řízení i dostatečně přesnou. Toto své hodnocení opírá o relativně vysoké množství řádně podaných nabídek, včetně nabídky samotného navrhovatele.
22. K údajné nedostatečné technické odbornosti Úřadu a jeho postupu zadavatel uvádí, že je výhradně jeho povinností zkoumat, zda je doklad o provedení požadovaných zkoušek poskytnutý jednotlivými uchazeči validní či technicky správný. V případě pochyb o splnění daného požadavku je možné (v souladu s podmínkami stanovenými v zadávací dokumentaci) provést na žádost zadavatele opakované měření spotřeby paliva. S odkazem na platnou právní úpravu zadavatel následně konstatuje, že na rozdíl od

předchozí právní úpravy, navrhovatelem tvrzená povinnost sdělit výši nabídkových cen při otevírání obálek, nemá oporu v zákoně.

23. V závěru svého vyjádření k rozkladu zadavatel uvádí, že svým postupem neporušil zákon a navrhuje, aby byl předložený rozklad zamítnut a bylo potvrzeno rozhodnutí prvního stupně.

#### **Stanovisko předsedy Úřadu**

24. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech jsem podle § 89 odst. 2 správního řádu napadené rozhodnutí přezkoumal v rozsahu námitek uvedených v rozkladu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.
25. Úřad tím, že svým rozhodnutím č. j. S153/2008/VZ-14446/2008/530/Va ze dne 22.7.2008 rozhodl o zastavení správního řízení v souladu s § 118 zákona, rozhodl správně a v souladu se zákonem. Rovněž s odůvodněním napadeného rozhodnutí jsem se v plné míře ztotožnil.

#### **IV. K námítkám rozkladu**

26. Hlavní námitkou rozkladu je, že zadavatel nestanovil uchazečům dostatečně vymežující podmínky, když neujasnil své požadavky k hodnotícímu kritériu „náklady na palivo na 1 km“ do uplynutí lhůty pro podání nabídek. Dle názoru navrhovatele tak nebylo zřejmé, zda má být spotřeba měřena na autobusech, které splňují emisní normu EEV, či zda má být měřena na autobusech, u kterých splňují emisní normu EEV pouze motory. Navrhovatel se přitom odkazuje na definici „autobusu splňujícího normu EEV“, obsaženou v právních předpisech a dle jeho slov běžně aplikovanou například ministerstvem dopravy ČR při správních řízeních souvisejících s touto problematikou. K tomuto uvádím, že není v pravomoci Úřadu posuzovat, zda pro to, aby bylo možné prohlásit, že určitý autobus splňuje stanovené emisní limity, je potřeba, v souladu s příslušnou právní úpravou, kromě prohlášení o homologaci motoru dokládat homologaci i samotné zástavby motoru do autobusu. Nicméně skutečnost, že do podání nabídek nebyl tento požadavek nikým namítán a fakt, že všichni uchazeči své nabídky řádně předložili, svědčí o tom, že tento argument je ze strany navrhovatele čistě účelový, neboť v tomto případě, dle mého názoru a na rozdíl od tvrzení navrhovatele, nenastala právní nejistota uchazečů, ani nebyly jednotlivým uchazečům stanoveny rozdílné požadavky.
27. Ve svých námítkách ze dne 4.3.2008, navrhovatel namítá rozpor v informacích zadavatele ze dne 11.2.2008 a ze dne 25.2.2008. K tomuto uvádím, že požadavky zadavatele stanovené v zadávací dokumentaci a doplněné o odpovědi zadavatele na otázky uchazečů ze dne 11.2.2008 a ze dne 25.2.2008 a následně doplněné o rozhodnutí zadavatele o „prvních“ námítkách navrhovatele ze dne 18.3.2008, jednoznačně stanoví, že měření spotřeby paliva má být provedeno na autobusu splňujícím emisní limity EEV a nikoli na autobusu, u kterého tyto emisní limity splňuje pouze motor. V této souvislosti považuji za potřebné opětovně zdůraznit, že v souladu s tímto zadáním byly podány všechny nabídky, včetně nabídky samotného navrhovatele, což svědčí o tom, že

specifikace veřejné zakázky ve vztahu k hodnotícímu kritériu „náklady na palivo na 1 km“ byla dostatečně určitá a nastavena pro všechny uchazeče shodně.

28. K námitce navrhovatele, že Úřad v předmětném rozhodnutí nesprávně použil argument, že zadavatel v souladu s odpovědí ze dne 25.2.2008 nevyklučuje dodávku motoru EURO 5, neboť tuto svým rozhodnutím o námitkách ze dne 18.3.2008 zcela negoval, uvádím, že se s tímto názorem neztotožňuji. Jak bylo uvedeno výše, odpovědi ze dne 11.2.2008 i ze dne 25.2.2008 jsou nedílnou součástí zadávací dokumentace. Zároveň, z rozhodnutí zadavatele o námitkách ze dne 18.3.2008 nevyplývá, že by svou odpověď ze dne 25.2.2008 negoval zcela. Jak sám mimo jiné uvádí, je zadavatel přesvědčen, že touto svou odpovědí dodatečně zadávací podmínky neupravoval. Nicméně aby předešel možným sporům, námitce vyhověl. Dle mého názoru z tohoto textu nevyplývá, že uchazeči nemohou podat nabídky na autobusy s motory EURO 5, pokud tyto autobusy současně splňují veškeré požadavky zadavatele, zejména pak ve vztahu k emisním limitům. Následné posouzení technických parametrů motorů nabízených jednotlivými uchazeči je již v plné kompetenci zadavatele.
29. K požadavku navrhovatele, aby si Úřad obstaral odborné vyjádření kompetentních subjektů o technické povaze autobusu plnicího normy EEV a podmínkách uznání souladu autobusu s touto normou, uvádím, že stanovení technických parametrů autobusů nabízených jednotlivými uchazeči je povinností zadavatele. Příslušnost Úřadu k projednávání veřejné zakázky je dána § 112 a násl. zákona. Toto ustanovení upravuje příslušnost Úřadu k výkonu dohledu nad dodržováním zákona při zadávání veřejných zakázek. Při výkonu své zákonem stanovené povinnosti však Úřad nemůže překročit její rámec. Proto, pokud by pro právní posouzení věci bylo potřeba odborné vyjádření kompetentních subjektů o technické povaze autobusu plnicího normy EEV a podmínkách uznání souladu autobusu s touto normou, má Úřad možnost nechat zpracovat odborný znalecký posudek, případně požádat o stanovisko příslušný orgán státní správy, který je výkladovým garantem příslušné problematiky. Vzhledem k tomu, že stanovení technických parametrů autobusů a tedy definování předmětu veřejné zakázky je v pravomoci zadavatele a děje se ještě před zahájením správního řízení, Úřad není oprávněn tyto myšlenkové pochody zadavatele přezkoumávat. Tato skutečnost tak není rozhodná pro meritorní posouzení šetřeného případu a proto důkazy požadované navrhovatelem, které by tuto odbornou problematiku řešily, jsou v rámci dotčeného správního řízení bezpředmětné a požadavek navrhovatele je tak nedůvodný.
30. I pokud připustíme, že v době zhotovení nabídky disponovali uchazeči rozdílnými informacemi, shodně podané nabídky, které jsou všechny v souladu s informací zadavatele ze dne 11.2.2008, svědčí o skutečnosti, že dodatečná informace ze dne 25.2.2008 nebyla pro žádného z uchazečů zásadní a tudíž neovlivnila a ani nemohla ovlivnit právní jistotu uchazečů. Pokud by skutečně došlo k nejistotě ohledně obsahu těchto dvou informací, je pravděpodobné, že by uchazeči zvolili tu, která by jim umožnila podat výhodnější nabídku. Jak uvádí navrhovatel, autobusy plnicí normu EEV podle informací ze dne 11.2.2008 mají spotřebu vyšší, než autobusy připuštěné informací ze dne 25.2.2008. Je pravděpodobné, že by tedy uchazeči při zpracování svých nabídek vycházeli z informace, která je pro ně výhodnější, tedy z informace z pozdějšího data. Ze skutečnosti, že k tomuto nedošlo a z faktu, že i samotný navrhovatel podal nabídku odpovídající informaci dřívější, dovozují, že právní nejistota uchazečů v okamžiku zpracování a podání nabídek nenastala.

31. K námitce navrhovatele týkající se nesdělení výše nabídkové ceny u uchazeče SOR Libchavy uvádím, že zadavatel postupoval zcela v souladu se zákonem. Jak již bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, podle § 71 odst. 9 zákona sdělí komise (po provedení kontroly úplnosti každé nabídky podle § 71 odst. 8 zákona) přítomným uchazečům identifikační údaje uchazeče a informaci o tom, zda nabídka naplňuje zákonem stanovené požadavky. Z § 71 odst. 9 zákona, ani z jiného ustanovení zákona, však nevyplývá povinnost zadavatele sdělovat uchazečům při otevírání obálek i výši nabídkových cen jednotlivých uchazečů, na rozdíl od předchozí právní úpravy obsažené v zákoně o veřejných zakázkách č. 40/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Případné zveřejnění těchto cen by jistě mělo pozitivní vliv na zvýšení transparentnosti zadávacího řízení, nicméně toto rozhodnutí je v souladu se současnou právní úpravou čistě v pravomoci zadavatele. Opětovně tedy uvádím, že ke zvýhodnění uchazeče SOR Libchavy, který jako jediný nedal organizátorovi zadávacího řízení při otevírání obálek souhlas se zveřejněním výše nabídkové ceny, nedošlo, neboť navrhovatelem namítaná povinnost zadavatele zveřejňovat výši jednotlivých cen nemá oporu v zákoně. Současně bych rád upozornil na skutečnost, že navrhovatel v průběhu celého řízení označuje uchazeče SOR Libchavy střídavě za zvýhodněného či znevýhodněného podmínkami, které zadavatel stanovil, což nasvědčuje tomu, že argumentace navrhovatele je čistě účelová.
32. K rozhodnutí Úřadu o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení podle § 119 zákona uvádím, že podle § 1 vyhlášky č. 328/2006 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách, je zadavatel povinen uhradit náklady řízení o přezkoumání úkonů zadavatele paušální částkou v případě, že Úřad rozhodl podle § 118 zákona o zrušení zadání veřejné zakázky nebo jen jednotlivého úkonu zadavatele. Vzhledem k tomu, že jsem setrval na závěru, že se zadavatel při zadání veřejné zakázky porušení zákona nedopustil a nejsou tedy dány podmínky pro změnu rozhodnutí Úřadu o této povinnosti, není zadavatel povinen hradit náklady řízení.

## **V. Závěr**

33. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že Úřad postupoval v souladu se zákonem a správním řádem, jsem dospěl k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení nebo změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.
34. Vzhledem k výše uvedenému, když jsem neshledal důvody pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí, rozhodl jsem tak, jak je ve výroku uvedeno.

## **P o u č e n í**

Proti tomuto rozhodnutí se nelze podle § 91 odst. 1 správního řádu dále odvolat.

Ing. Martin Pecina, MBA  
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže



Obdrží:

1. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
2. Iveco Czech Republic, a.s., Dobrovského 74/II., 566 03 Vysoké Mýto
3. spis.

Vypraveno dne: viz otisk razítka na poštovní obálce