



UOHSX00BQHR3

USNESENÍ

Č. j.: ÚOHS-S0433/2018/VZ-32812/2018/533/BKu

Brno: 29. listopadu 2018

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle ustanovení § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 26. 10. 2018 z moci úřední, jehož účastníkem je

- obviněný – město Česká Lípa, IČO 00260428, se sídlem náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa, ve správním řízení zastoupeno na základě plné moci ze dne 27. 9. 2018 advokátní kancelář Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno,

ve věci možného spáchání přestupku podle § 268 odst. 1 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, při zadávání veřejné zakázky „Zajištění provozu MAD v České Lípě na období 10 let“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 8. 2018 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 13. 8. 2018 pod ev. č. Z2018-025105 a v Úředním věstníku Evropské Unie dne 14. 8. 2018 pod ev. č. 2018/S 155-356019, na jejíž plnění byla dne 5. 10. 2018 uzavřena smlouva označená jako „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů“,

vydává toto:

usnesení:

Správní řízení vedené pod sp. zn. S0433/2018/VZ ve věci možného spáchání přestupku podle § 268 odst. 1 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, obviněným – město Česká Lípa, IČO 00260428, se sídlem náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa – při zadávání veřejné zakázky „Zajištění provozu MAD v České Lípě na období 10 let“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 8. 2018 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 13. 8. 2018 pod ev. č. Z2018-025105 a v Úředním věstníku Evropské Unie dne 14. 8. 2018 pod ev. č. 2018/S 155-356019, na jejíž plnění byla dne 5. 10. 2018 uzavřena smlouva označená jako „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů“, ve věci

možného nezákonného nastavení požadavku k prokázání kritéria technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, v čl. 5. „Technická kvalifikace“ kvalifikační dokumentace spočívajícího ve zkušenosti s poskytováním služeb městské autobusové dopravy, **se podle § 257 písm. f) citovaného zákona zastavuje, neboť v předmětném správním řízení zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 268 citovaného zákona.**

ODŮVODNĚNÍ

I. POSTUP ÚŘADU PŘED ZAHÁJENÍM ŘÍZENÍ O PŘESTUPKU

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) jako orgán příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k výkonu dozoru nad dodržováním pravidel stanovených tímto zákonem a zadávacími podmínkami pro zadání podlimitní a nadlimitní veřejné zakázky, včetně koncese s výjimkou koncesí malého rozsahu podle § 178 zákona a pro zvláštní postupy podle části šesté zákona, obdržel podnět k přezkoumání postupu zadavatele – město Česká Lípa, IČO 00260428, se sídlem náměstí T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa, ve správním řízení zastoupeno na základě plné moci ze dne 27. 9. 2018 advokátní kanceláří Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno (dále jen „obviněný“) – při zadávání veřejné zakázky „Zajištění provozu MAD v České Lípě na období 10 let“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 8. 2018 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 13. 8. 2018 pod ev. č. Z2018-025105 a v Úředním věstníku Evropské Unie dne 14. 8. 2018 pod ev. č. 2018/S 155-356019 (dále jen „veřejná zakázka“), na jejíž plnění uzavřel obviněný dne 5. 10. 2018 s vybraným dodavatelem – BusLine MAD Česká Lípa s.r.o., IČO 05666112, se sídlem Na Rovinkách 211, 513 01 Semily (dále jen „vybraný dodavatel“ nebo též „stávající dopravce“) – smlouvu označenou jako „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů“ (dále jen „smlouva na veřejnou zakázku“).
2. Na základě skutečností obsažených v podnětu, po přezkoumání obsahu dokumentace o zadávacím řízení, kterou Úřad od obviněného obdržel a na základě vlastního uvážení, získal Úřad pochybnost, zda obviněný postupoval v souladu se zásadou přiměřenosti dle § 6 odst. 1 zákona v návaznosti na ustanovení § 73 odst. 6 písm. b) zákona, když v čl. 5. „Technická kvalifikace“ dokumentu „Příloha č. 3 dokumentace zadávacího řízení – Kvalifikační dokumentace“ (dále jen „kvalifikační dokumentace“) stanovil, že k prokázání kritéria technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona požaduje, aby dodavatel předložil seznam významných služeb spočívajících v pravidelném poskytování přepravních služeb v městské autobusové dopravě v minimálním objemu 1 500 000 km poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení na veřejnou zakázku, přičemž nepřipustil prokázání předmětného kritéria technické kvalifikace prostřednictvím předložení seznamu významných služeb spočívajících v poskytování jiných druhů přepravních služeb, neboť v důsledku takto stanoveného požadavku může docházet k diskriminaci některých dodavatelů, kteří by byli způsobilí k plnění veřejné zakázky, a zda se svým postupem

nedopustil přestupku ve smyslu § 268 odst. 1 písm. b) zákona. Na základě této pochybnosti Úřad zahájil správní řízení, resp. řízení o přestupku z moci úřední.

II. PRŮBĚH ŘÍZENÍ O PŘESTUPKU

3. Podle § 249 zákona ve spojení s § 78 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, je řízení o přestupku zahájeno doručením oznámení o zahájení řízení. Úřad obviněnému oznámení o zahájení řízení o přestupku č. j. ÚOHS-S0433/2018/VZ-31136/2018/533/BKu ze dne 25. 10. 2018 doručil dne 26. 10. 2018. Tímto dnem bylo zahájeno řízení o přestupku z moci úřední vedené u Úřadu pod sp. zn. S0433/2018/VZ.
4. Účastníkem řízení o přestupku je podle § 256 zákona obviněný.
5. Usnesením č. j. ÚOHS-S0433/2018/VZ-31157/2018/533/BKu ze dne 26. 10. 2018 Úřad v bodu 1. výroku určil obviněnému lhůtu k provedení úkonu – zaslání Úřadu originálu smlouvy na veřejnou zakázku – a v bodu 2. výroku určil Úřad obviněnému lhůtu, v níž byl podle § 36 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) oprávněn navrhopvat důkazy a činit jiné návrhy a podle § 36 odst. 2 správního řádu oprávněn vyjádřit v řízení své stanovisko.
6. Usnesením č. j. ÚOHS-S0433/2018/VZ-32941/2018/533/BKu ze dne 15. 11. 2018 určil Úřad obviněnému lhůtu, ve které se podle § 36 odst. 3 správního řádu mohl vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
7. Dne 21. 11. 2018 nahlédl právní zástupce obviněného do příslušného správního spisu vedeného pod sp. zn. S0433/2018/VZ.
8. Dne 22. 11. 2018 Úřad vydal usnesení č. j. ÚOHS-S0433/2018/VZ-34514/2018/533/BKu z téhož dne o částečném nevyhovění žádosti obviněného o nahlédnutí do správního spisu vedeného pod sp. zn. S0433/2018/VZ, a to v rozsahu částí dokumentace o zadávacím řízení, které nejsou podkladem pro vydání rozhodnutí, a které tvoří přílohu tohoto spisu.

Vyjádření obviněného ze dne 2. 11. 2018

9. Dne 2. 11. 2018 obdržel Úřad vyjádření obviněného z téhož dne, v němž obviněný odkazuje na své vyjádření ze dne 1. 10. 2018, které Úřadu doručil v souvislosti s šetřením podnětu, a dále uvádí následující.
10. Obviněný ve svém vyjádření uvádí, že nikdo kromě zadavatele není oprávněn posuzovat stanovení zadávacích podmínek veřejné zakázky, či se snažit o jejich změnu. V této souvislosti obviněný odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S437/2011/VZ-17139/2011/540/MKr ze dne 29. 2. 2012, ve kterém se uvádí, že vymezení předmětu plnění závisí výlučně na uvážení zadavatele, který je jako jediný schopen nejlépe definovat svoje potřeby a nikdo jiný není oprávněn předmět plnění posuzovat či se snažit o jeho změnu, neboť za jeho správné a úplné vymezení nese odpovědnost pouze zadavatel. Dále obviněný odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S437/2011/VZ-10215/2014/514/JNv ze dne 15. 5. 2014, ve kterém Úřad uvedl, že: „Podle Úřadu je tedy vždy nutné při zkoumání toho, zda zadavatel neporušil zásadu zákazu diskriminace tím, jakým způsobem vymezil předmět veřejné zakázky, vzít v úvahu všechny okolnosti daného případu. Je přitom třeba, též v souladu se závěry Nejvyššího správního soudu, poskytnout prostor i pro legitimní

ekonomickou úvahu zadavatele; skrytou diskriminaci je tak možno shledat v takovém případě, kdy zadavatel vymezil předmět veřejné zakázky skutečně excesivně, tj. tehdy, když je dopad na konkurenční prostředí zjevně nepřiměřený ve vztahu k legitimním důvodům, které zadavatele k danému vymezení předmětu plnění vedly a to zejména z pohledu technického a ekonomického, a tyto okolnosti následně posoudit jak jednotlivě, tak ve vzájemné souvislosti.“. Tento závěr lze dle obviněného shledat rovněž v rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 20/2008–152 ze dne 5. 6. 2008.

11. Obviněný rovněž odkazuje na rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R236/2013/VZ-9061/2014/310/LPa ze dne 30. 4. 2014, ve kterém předseda Úřadu uvedl, že volba podmínek zadání veřejné zakázky je záležitostí zadavatele, přičemž ze smyslu a účelu zákona vyplývá, že by zadávací dokumentace měla být odrazem zadavatelových potřeb a požadavků na plnění veřejné zakázky, když zákon dává zadavateli volnost stanovit si v zadávací dokumentaci jakékoli objektivní, transparentní a nediskriminační požadavky na plnění veřejné zakázky. Obdobné závěry vyplývají dle obviněného rovněž např. z rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S1016/2014/VZ-2715/2015/532/KSt ze dne 27. 1. 2015, či z rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0176,0179/2016/VZ-49377/2016/322/KBe ze dne 16. 12. 2016. Dále obviněný odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S437/2011/VZ-17139/2011/540/MKr ze dne 29. 2. 2012, kde Úřad uvedl, že smyslem zadávání veřejných zakázek v zadávacím řízení není hledání „optimálních“ zadávacích podmínek pro konkrétního dodavatele, resp. okruhy dodavatelů.
12. Obviněný je přesvědčen, že stanovil zadávací podmínky veřejné zakázky tak, aby odpovídaly jeho potřebám a refletovaly jeho požadavky na předmět plnění veřejné zakázky, přičemž je to právě zadavatel, kdo je oprávněn takto učinit. Obviněný odmítá, že by zadávací podmínky veřejné zakázky vymezil ve smyslu shora uvedené rozhodovací praxe Úřadu excesivně, tj. tak, že jejich dopad je na konkurenční prostředí zjevně nepřiměřený ve vztahu k legitimním důvodům, které obviněného k danému vymezení zadávacích podmínek veřejné zakázky vedly. Dále obviněný uvádí, že pochybnosti na straně Úřadu vzešly na základě tvrzení stěžovatele, který je však v této věci laikem, neboť dle obviněného stěžovatel nemá žádné praktické a zřejmě ani teoretické zkušenosti s veřejnými zakázkami či se skutečným poskytováním veřejných služeb spočívajících v zajištění přepravy cestujících městskou autobusovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti města.
13. Co se týče stanovení kritéria technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona, obviněný odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0248/2015/VZ-14772/2015/531/VČe ze dne 19. 6. 2015, v němž Úřad konstatoval, že: „(...) vymezení kvalifikačních předpokladů je výlučnou pravomocí zadavatele. Je to právě zadavatel, kdo by měl, z logiky věci, nejlépe vědět, co konkrétně má tvořit předmět veřejné zakázky a jaký okruh dodavatelů tak bude dostatečně kompetentní poptávaný předmět reálně plnit. Účelem požadavků na kvalifikaci je přitom objektivním, transparentním a nediskriminačním způsobem zajistit, aby zadavatel vybíral dodavatele veřejné zakázky pouze z okruhu subjektů, jež poskytují záruky o své schopnosti veřejnou zakázku řádně, včas a v odpovídající kvalitě realizovat. Požadavek na splnění minimálních kvalifikačních předpokladů má tudíž zajistit, že se soutěže o přidělení veřejné zakázky zúčastní pouze ti dodavatelé, kteří mají veškeré právní, finanční, ekonomické a technické předpoklady tuto zakázku po jejím přidělení též plnit.“. Ke stanovení požadavků

na kvalifikaci dále obviněný obdobně odkazuje na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0072/2018/VZ-10621/2018/532/KSt ze dne 12. 4. 2018.

14. K problematice namítaného porušení zásady zákazu diskriminace odkazuje obviněný na rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 29/2009 ze dne 16. 3. 2011, v němž Krajský soud v Brně uvedl, že: *„Zadavatel je oprávněn využít prostor daný zákonem a prostřednictvím stanovení úrovně ekonomických a finančních kvalifikačních předpokladů nebo technických kvalifikačních předpokladů znevýhodnit některé dodavatele, to však pouze za předpokladu, že je to odůvodněno objektivními okolnostmi a požadavky zadavatele nejsou nepřiměřené.“*
15. Obviněný konstatuje, že předmětné kritérium technické kvalifikace stanovil transparentním a nediskriminačním způsobem tak, aby zajistil, že bude vybírat dodavatele pouze z okruhu subjektů, které poskytují záruky o své schopnosti a způsobilosti veřejnou zakázku řádně, včas a v odpovídající kvalitě plnit a uvádí, že s dodavatelem, který nemá zkušenosti s poskytováním přepravy cestujících městskou autobusovou dopravou, nemá zájem smlouvu na veřejnou zakázku uzavřít.
16. Obviněný poukazuje na skutečnost, že předmětem veřejné zakázky je zajištění městské autobusové dopravy a nikoli tedy zajištění meziměstské nebo dálkové autobusové dopravy. Obviněnému proto není zřejmé, proč by měl v rámci technické kvalifikace v případě významných služeb podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona připustit takový předmět významné služby, který nesouvisí s předmětem veřejné zakázky, neboť takto stanovená kritéria technické kvalifikace by vůbec neověřovala, zda má příslušný dodavatel požadované schopnosti a zkušenosti.
17. Obviněný trvá na nutnosti rozlišování specifik městské autobusové dopravy od běžné pravidelné autobusové dopravy a v této souvislosti poukazuje na zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), který specifikuje městskou autobusovou dopravu jako samostatný předmět činnosti a od pravidelné autobusové dopravy ji výslovně v několika svých ustanoveních odlišuje. Předně obviněný odkazuje na § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě, který městskou autobusovou dopravu od pravidelné autobusové dopravy výslovně odlišuje pojmově, což je dle obviněného právě z důvodu, že se jedná o specifický předmět činnosti. Dále obviněný odkazuje na § 9a zákona o silniční dopravě, který upravuje zvláštní osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, což dle obviněného svědčí o samostatnosti a specifičnosti městské autobusové dopravy oproti pravidelné autobusové dopravě. Dále obviněný odkazuje na § 11 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě a na § 12 odst. 3 zákona o silniční dopravě, z nichž vyplývá, že žádost o licenci stejně tak jako rozhodnutí o udělení licence ve vztahu k provozování městské autobusové dopravy mají svá specifika, což dle obviněného potvrzuje skutečnost, že se jedná o samostatný a specifický předmět činnosti rozdílný od pravidelné autobusové dopravy.
18. Dále obviněný poukazuje na § 17 odst. 4 zákona o silniční dopravě, z něhož vyplývá, že změny jízdních řádů v rámci městské autobusové dopravy lze provádět také mimo termíny zveřejněné Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup, což dle obviněného svědčí o specifičnosti městské autobusové dopravy oproti pravidelné

autobusové dopravě. Dopravce poskytující veřejné služby v rámci městské autobusové dopravy se tak dle obviněného častěji a intenzivněji se zadavatelem podílí na koordinaci a organizaci koncepce a rozvržení dopravy v rámci města, na což mají vliv schopnosti a zkušenosti dopravce nabyté právě při zajišťování městské autobusové dopravy.

19. Obviněný rovněž poukazuje na skutečnost, že v oblasti městské autobusové dopravy vykonávají dle zákona o silniční dopravě státní správu rozdílné instituce, než v oblasti poskytování pravidelné autobusové dopravy. Tato skutečnost dle obviněného taktéž svědčí o specifčnosti městské autobusové dopravy. Obdobně obviněný poukazuje na § 8 vyhlášky č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, kde je upraveno zvláštní ustanovení pro uveřejňování jízdních řádů linek městské autobusové dopravy a linek zařazených do integrovaných veřejných služeb, a dále na vyhlášku č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která pro městskou autobusovou dopravu stanovuje zvláštní pravidla.
20. Obviněný rovněž uvádí další rozdíly mezi městskou autobusovou dopravou a pravidelnou autobusovou dopravou, např. že v případě městské autobusové dopravy je vyžadována vyšší náročnost na vlastní zajištění systému dopravy s ohledem na mnohonásobně vyšší počet denně vypravených spojů na malém území. Pro městskou autobusovou dopravu je dle obviněného specifická mnohem vyšší hustota provozu, velmi krátké vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami, přičemž v rámci větších měst je v rámci městské autobusové dopravy požadováno zajištění specifické doprovodné služby pro cestující poskytované přímo řidiči, jako např. prodej jízdenek, provádění kontroly jízdních dokladů, či znalost všech spojů a linek a zastávek daného města a poskytování informací velkému počtu cestujících. Zásadním specifikem městské autobusové dopravy je dle obviněného rozdílné zajištění dispečerského provozu. V rámci městské autobusové dopravy jsou dle obviněného na dopravce kladeny neporovnatelně vyšší požadavky na profesionální koordinaci poskytování dopravy, a to zejména s ohledem na velký počet spojů, velký počet vozidel provozovaných v jeden okamžik na relativně malém území města, velký počet cestujících vyžadujících přepravu v daný okamžik dle jízdního řádu a kumulaci velkého počtu cestujících na jedné zastávce, nebudou-li konkrétním spojem obslouženi. V rámci městské autobusové dopravy jsou také dle obviněného mnohem častější mimořádné události jako např. nehody či poruchy, které zvyšují nároky na již uvedené dispečerské a operativní řízení provozu.
21. Obviněný uvádí, že jeho záměrem je vynakládat veřejné prostředky hospodárně a efektivně, což je možné pouze za předpokladu, že veřejné služby spočívající v přepravě cestujících na území jeho města bude vykonávat dodavatel, který má s poskytováním takových služeb požadované zkušenosti, přičemž je přesvědčen, že v rámci kritérií technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona nestanovil požadavky na nic jiného, než aby měl dodavatel zkušenosti s předmětem plnění, které bude dodavatel obviněnému na základě smlouvy na veřejnou zakázku poskytovat. Obviněný nerozumí, proč by měl akceptovat dodavatele majícího zkušenosti s poskytováním jiného předmětu plnění, než který bude na základě smlouvy na veřejnou zakázku poskytován, neboť ad absurdum by pak mohlo být konstatováno, že obviněný měl umožnit rovněž významné služby v oblasti taxislužby, neboť ta je upravena ve stejném ustanovení zákona o silniční dopravě jako městská autobusová doprava a rovněž spočívá v převážení osob včetně jejich zavazadel.

22. Obviněný pro úplnost upozorňuje, že nijak neomezil významné služby např. co do počtu autobusů, velikosti města apod., ale že pouze požaduje, aby dopravce měl zkušenost s jakoukoli autobusovou městskou dopravou, a to navíc v rozsahu nerovnajícimu se ani polovině objemu kilometrů za tři roky souhrnně, a nikoliv pro jednoho objednatele.
23. Závěrem obviněný poukazuje na to, že jím stanovená kritéria technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona nejsou v oblasti veřejných zakázek na veřejné služby spočívající v přepravě cestujících v rámci městské autobusové dopravy nijak ojedinělá, ale jedná se o běžnou a zavedenou praxi, která doposud nebyla dle informací dostupných obviněnému žádným dopravcem napadána. Obviněný podotýká, že ani v tomto případě není požadavek na kvalifikaci napadán dopravcem, tedy subjektem z praxe, ale subjektem pohybujícím se v oblasti veřejných zakázek pouze v rovině teoretické. Obviněný poukazuje např. na veřejnou zakázku zadavatele město Milevsko s názvem „Výběr dopravce pro uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné městské autobusové linkové dopravě na území města Milevska“, v níž zadavatel rovněž stanovil, že dodavatel splňuje technický kvalifikační předpoklad, pokud v seznamu významných služeb poskytovaných v posledních 3 letech uvede, že realizoval alespoň 2 služby, jejichž předmětem bylo zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné městské autobusové linkové dopravě.
24. S ohledem na vše výše uvedené trvá obviněný na tom, že předmětné kritérium technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona stanovil v souladu se zákonem a výše citovanou rozhodovací praxí Úřadu a soudů. Na základě výše uvedeného proto obviněný navrhuje, aby Úřad rozhodl tak, že v řízení o přestupku zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření nebo pro uložení sankce, a toto řízení o přestupku zastavil.

Vyjádření obviněného k podkladům rozhodnutí ze dne 23. 11. 2018

25. Dne 23. 11. 2018 obdržel Úřad vyjádření obviněného k podkladům rozhodnutí z téhož dne, v němž obviněný odkazuje na svá předchozí vyjádření poskytnutá v řízení o přestupku a setrvává na stanovisku, že požadavky na prokázání technické kvalifikace nestanovil v rozporu se zákonem. Dále se obviněný vyjadřuje k úkonům Úřadu, které činil v rámci šetření podnětu a má za to, že by neměly být podkladem pro vydání rozhodnutí v předmětném řízení o přestupku.
26. Dále obviněný navrhuje ustanovit znalce za účelem vypracování znaleckého posudku pro posouzení odlišností jednotlivých druhů autobusové dopravy a žádá, aby znalci položené otázky byly jednoznačné, netendenční a určité. Obviněný je přesvědčen, že se jedná o důkaz, který je potřebný ke zjištění stavu věci ve smyslu § 52 správního řádu.
27. Obviněný trvá na tom, že předmětné kritérium technické kvalifikace stanovil v souladu se zákonem a rozhodovací praxí, na kterou odkazoval ve svých předchozích vyjádřeních a odmítá, že by zadávací podmínky ve vztahu k předmětnému kritériu technické kvalifikace stanovil excesivně. Z uvedeného důvodu obviněný navrhuje, aby Úřad rozhodl tak, že v řízení o přestupku zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce a toto řízení zastavil.

III. ZÁVĚRY ÚŘADU

28. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o zadávacím řízení, vyjádření obviněného a na základě vlastních zjištění rozhodl dle § 257 písm. f) zákona o zastavení správního řízení zahájeného z moci úřední ve věci možného spáchání přestupku podle § 268 odst. 1 písm. b) zákona obviněným, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 268 zákona.
29. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující skutečnosti.

K právnímu postavení obviněného

30. Úřad v šetřeném případě ověřil postavení obviněného (zadavatele) podle § 4 zákona.
31. Podle § 4 odst. 1 písm. d) zákona je veřejným zadavatelem územní samosprávný celek nebo jeho příspěvková organizace.
32. Obviněný svou činnost vykonává na základě zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů. Na základě uvedeného Úřad konstatuje, že obviněný je veřejným zadavatelem podle § 4 odst. 1 písm. d) zákona, neboť se jedná o územní samosprávný celek.

Relevantní ustanovení zákona

33. Dle § 6 odst. 1 zákona musí zadavatel při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
34. Dle § 6 odst. 2 zákona musí ve vztahu k dodavatelům zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
35. Dle § 36 odst. 1 zákona nesmí být zadávací podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
36. Dle § 73 odst. 6 zákona pokud zadavatel požaduje prokázání ekonomické nebo technické kvalifikace, musí v zadávací dokumentaci přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky stanovit,
- a) která kritéria ekonomické nebo technické kvalifikace požaduje a
 - b) minimální úroveň pro jejich splnění.
37. Dle § 79 odst. 1 zákona kritéria technické kvalifikace stanoví zadavatel za účelem prokázání lidských zdrojů, technických zdrojů nebo odborných schopností a zkušeností nezbytných pro plnění veřejné zakázky v odpovídající kvalitě. Zadavatel může považovat technickou kvalifikaci za neprokázanou, pokud prokáže, že dodavatel má protichůdné zájmy, které by mohly negativně ovlivnit plnění veřejné zakázky.
38. Dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona může zadavatel k prokázání kritérií technické kvalifikace požadovat seznam významných dodávek nebo významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatele; zadavatel může stanovit, že budou zohledněny doklady i za dobu

delší než poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení, pokud je to nezbytné pro zajištění přiměřené úrovně hospodářské soutěže.

39. Dle § 257 písm. f) zákona Úřad zahájené řízení usnesením zastaví, jestliže v řízení zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 263 zákona nebo pro uložení sankce podle § 268 zákona nebo § 269 zákona.

Relevantní ustanovení dalších právních předpisů

40. Dle § 1 odst. 1 zákona o silniční dopravě upravuje tento zákon v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.
41. Dle § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě je linková osobní doprava pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí
- a) veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu,
 - b) zvláštní linkovou dopravou doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.
42. Dle § 9a odst. 1 zákona o silniční dopravě osvědčení (osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, pozn. Úřadu) vydává příslušný dopravní úřad na základě žádosti dopravce. Dopravce musí mít ke dni zahájení provozu městské autobusové dopravy platné osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě.
43. Dle § 9a odst. 2 zákona o silniční dopravě se osvědčením o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě osvědčuje, že dopravce splňuje podmínky stanovené tímto zákonem pro provozování městské autobusové dopravy,
- a) je držitelem platné koncesní listiny s udáním její doby platnosti,
 - b) je držitelem platných licencí na provozování linek městské autobusové dopravy.
44. Dle § 10 odst. 1 zákona o silniční dopravě může vnitrostátní linkovou osobní dopravu provozovat jen podnikatel v silniční dopravě, který je držitelem licence k jejímu provozování vydané dopravním úřadem.
45. Dle § 11 odst. 2 zákona o silniční dopravě žádost o udělení licence vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahuje
- a) údaj o formě linkové osobní dopravy a, jde-li o městskou autobusovou dopravu, údaj o této skutečnosti,

b) trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplných názvů a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen „vedení linky“), a

c) datum, kdy žadatel hodlá zahájit provoz linkové osobní dopravy.

46. Dle § 12 odst. 3 zákona o silniční dopravě musí rozhodnutí o udělení licence vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahovat

a) údaj o formě linkové osobní dopravy a, jde-li o městskou autobusovou dopravu, údaj o této skutečnosti,

b) označení a vedení linky,

c) datum zahájení provozu linkové osobní dopravy,

d) doba, na kterou se licence uděluje,

e) kategorie cestujících, jde-li o zvláštní linkovou dopravu, a

f) identifikační údaje o smlouvách, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

47. Dle § 17 odst. 2 zákona o silniční dopravě změny jízdních řádů veřejné vnitrostátní linkové dopravy lze provádět pouze v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup.

48. Dle § 17 odst. 4 zákona o silniční dopravě se § 17 odst. 2 zákona o silniční dopravě nevztahuje na jízdní řády městské autobusové dopravy provozované na území města.

49. Dle § 34 odst. 1 zákona o silniční dopravě státní správu podle tohoto zákona vykonává Ministerstvo dopravy a dopravní úřady. Dopravními úřady jsou

a) Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby a

b) krajské úřady v ostatních věcech.

Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení

50. V bodě 5.4 „Předmět plnění veřejné zakázky“ části 5. „Předmět veřejné zakázky“ dokumentace zadávacího řízení (dále jen „zadávací dokumentace“) obviněný stanovil, že *„Předmětem tohoto zadávacího řízení je tak zajištění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti města Česká Lípa (příp. jeho příměstských oblastí) na období 10 let s předpokládaným počátkem od 01.01.2019 a s trváním do dne 31.12.2028.“*.

51. V bodě 5.8 „Rozsah veřejné zakázky a jeho možné změny“ zadávací dokumentace obviněný stanovil, že *„Rozsah veřejné zakázky je vyjádřen počtem kilometrů. Jeho celková předpokládaná výše za dobu platnosti Smlouvy činí 10 600 000 km. (...)“*.

52. V bodě 5.2 kvalifikační dokumentace obviněný stanovil že *„Zadavatel v souladu s § 79 odst. 2 písm. b) zákona požaduje, aby dodavatel předložil seznam významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení, včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatele.“*.

53. V bodě 5.4 kvalifikační dokumentace obviněný stanovil, že „Z předložených dokladů musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel ve stanovené době poskytnul významné služby spočívající v pravidelném poskytování přepravních služeb v městské autobusové dopravě v minimálním objemu 1 500 000 km.“.
54. V bodě 3.1.4.6. „Čtečky bezkontaktních čipových karet“ čl. 3. „Technické standardy“ Přílohy č. 3 návrhu smlouvy na veřejnou zakázku „Standardy kvality a bezpečnosti MAD Česká Lípa“ (dále jen „Standardy kvality a bezpečnosti“) je stanoveno následující:
- „1. Vozidla MAD musí být vybavena alespoň jednou čtečkou BČK.
2. Všechny čtečky BČK
- musí umožňovat čtení a zápis na BČK typu MIFARE Standard i MIRAFE DESFire,
 - musí umožňovat výdej elektronického jízdního dokladu minimálně do tarifních zón sousedících se zónou, ve které je vozidlo standardu MADCL1 používáno.“.

55. v bodě 3.1.4.18. „Nízkopodlažnost vozidla“ čl. 3. „Technické standardy“ dokumentu Standardy kvality a bezpečnosti je uvedeno, že „V den zahájení provozu musí být 100% vozidel dopravce využívaných provozovaných v MAD, Česká Lípa, tj. včetně záloh, vozidla nízkopodlažními.(...)“.

56. Z dokumentace o zadávacím řízení na veřejnou zakázku vyplývá, že obviněný uzavřel dne 5. 10. 2018 s vybraným dodavatelem smlouvu na veřejnou zakázku.

K výroku tohoto usnesení

57. Úřad uvádí, že předmětem řízení o přestupku je posouzení dodržení zásady přiměřenosti obviněným ve vztahu k tomu, zda obviněný stanovil minimální úroveň kritéria technické kvalifikace v čl. 5. „Technická kvalifikace“ kvalifikační dokumentace ve vztahu k požadavkům na seznam významných služeb (referencí) v souladu se zákonem, resp. v souladu se zásadou přiměřenosti.
58. Dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona může zadavatel k prokázání kritérií technické kvalifikace požadovat seznam významných dodávek nebo významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatele, přičemž dle § 73 odst. 6 zákona, pokud zadavatel požaduje prokázání technické kvalifikace, musí v zadávací dokumentaci přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky stanovit, která kritéria technické kvalifikace požaduje a rovněž minimální úroveň pro jejich splnění.
59. V šetřené veřejné zakázce obviněný stanovil požadavky na prokázání kritéria technické kvalifikace ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona v čl. 5. „Technická kvalifikace“ kvalifikační dokumentace, kde stanovil požadavek na předložení seznamu významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení na veřejnou zakázku (viz odstavce 52 odůvodnění tohoto usnesení), přičemž jako minimální úroveň pro splnění tohoto kritéria technické kvalifikace ve smyslu § 73 odst. 6 písm. b) zákona stanovil obviněný podmínku, že z dodavatelem předložených dokladů musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel ve stanovené době poskytnul významné služby spočívající v pravidelném poskytování

přepravených služeb v městské autobusové dopravě v minimálním objemu 1 500 000 km (viz odstavec 53 odůvodnění tohoto usnesení).

60. Úřad uvádí, že zakotvení zásady přiměřenosti do zákona vychází ze skutečnosti, že zákon ponechává zadavatelům značnou míru diskrece ohledně volby konkrétního postupu v zadávacím řízení. V zadávacím řízení se přitom z povahy věci střetávají dva protichůdné principy, totiž omezení dodavatelů (způsobené zejména nastavením zadávacích podmínek zadavatelem, zejména ve vztahu k podmínkám účasti) mezi nimiž může proběhnout soutěž o nejhodnější nabídku, pouze na ty, kteří splňují podmínky zadavatele a u nichž je tak dán předpoklad kvalitního plnění v budoucnu, a na druhé straně obecný zájem na co nejširším zachování hospodářské soutěže. Postup v souladu se zásadou přiměřenosti tedy primárně (nikoli však výlučně) spočívá v tom, že na jedné straně zadavateli poskytuje dostatečné záruky výběru dodavatele, který skutečně bude schopen veřejnou zakázku kvalitně a v požadovaných termínech realizovat, na druhou stranu se bude jednat o postup, který nad rámec garance výše uvedeného cíle nebude dále nedůvodně omezovat hospodářskou soutěž. Jedná se tak o zásadu, kterou by se měl zadavatel řídit ve všech fázích zadávacího řízení. Úřad uvádí, že tato zásada se však nejvíce uplatňuje při stanovení podmínek účasti v zadávacím řízení, typicky u podmínek kvalifikace, které přímo determinují okruh potenciálních dodavatelů, kteří by se mohli zúčastnit zadávacího řízení.
61. Úřad v rámci obecných východisek dále uvádí, že se zásadou přiměřenosti je úzce spjata zásada zákazu diskriminace, neboť pakliže zadavatel stanoví např. nepřiměřené podmínky kvalifikace, má tento postup zadavatele negativní dopad do okruhu potenciálních dodavatelů (zužuje je), a tedy dochází k diskriminaci dodavatelů, kteří by byli, pakliže by zadavatel vymezil své požadavky v souladu se zásadou přiměřenosti, způsobilí ucházet se o veřejnou zakázku a následně veřejnou zakázku plnit, pakliže by jim však byla dána (přiměřeným nastavením požadavků zadavatele) možnost se zadávacího řízení účastnit, resp. podat nabídku. Z uvedeného je tedy patrné, že zásada zákazu diskriminace je úzce spjata se zásadou přiměřenosti. Ostatně toto je patrné i z konstrukce ustanovení § 36 odst. 1 zákona, kde je stanoveno, že zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo či nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu, nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
62. Jakkoli tedy zákon ponechává na zadavateli, aby stanovil zadávací podmínky pro plnění předmětu veřejné zakázky tak, aby odpovídaly jeho konkrétním potřebám, neboť je to právě zadavatel, kdo má nejlepší povědomí o tom, co potřebuje, tento musí mít na zřeteli naplnění principu nediskriminace a přiměřenosti. Zákon tedy dává zadavateli volnost stanovit si v zadávací dokumentaci jakékoli nediskriminační požadavky na plnění veřejné zakázky, potažmo podmínky účasti, které by neodporovaly zákonu a byly odůvodněné předmětem plnění.
63. K samotnému významu kvalifikace, resp. kritérií kvalifikace Úřad uvádí, že tyto jsou „podmnožinou“ podmínek účasti, které je zadavatel oprávněn (či v některých případech povinen) stanovit. Kvalifikace umožňuje zadavateli ověřit si na základě vlastností vážících se k osobě dodavatele, zda bude tento dodavatel schopen s vyšší mírou pravděpodobnosti plnit závazky plynoucí z realizace předmětu veřejné zakázky. Zadavatel tedy získává určitou míru jistoty, že s dodavatelem, který požadovanou kvalifikaci splnil, a který je tedy

kvalifikovaný pro plnění veřejné zakázky, může uzavřít smlouvu na plnění předmětu veřejné zakázky bez větších pochybností o způsobilosti takového dodavatele splnit své závazky. Stanovení konkrétních kritérií technické kvalifikace je tak sice plně v gesci zadavatele, ten je však při jejich výběru nucen respektovat jednotlivá zákonná ustanovení, v nichž se zároveň odráží i základní zásady postupu zadavatele uvedené v § 6 zákona, které jsou ve vztahu ke kritériím technické kvalifikace promítnuty i do ustanovení § 73 odst. 6 zákona, které je projevem zásady přiměřenosti, když uvádí, že kritéria technické kvalifikace musí být stanovena přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky. Pokud by požadavky zadavatele vybočovaly z jeho oprávněných potřeb ve vztahu k předmětu veřejné zakázky, porušil by zadavatel jednu ze zásad postupu zadavatele vymezených v § 6 odst. 1 zákona, a sice zásadu přiměřenosti, přičemž takovým postupem by mohlo zároveň dojít i k porušení zásady zákazu diskriminace zakotvené v § 6 odst. 2 zákona, protože takové excesivní stanovení požadavků na technickou kvalifikaci by mohlo nedůvodně omezit okruh dodavatelů, kteří by se mohli zadávacího řízení zúčastnit.

64. Úřad se tedy při posouzení věci zabýval předmětem veřejné zakázky, který je stěžejním prvkem pro posouzení přiměřenosti šetřeného kritéria technické kvalifikace.
65. Úřad uvádí, že jak vyplývá ze zadávací dokumentace, předmětem veřejné zakázky je v daném případě zajištění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti města Česká Lípa (příp. jeho příměstských oblastí) na období 10 let (viz odstavec 50 odůvodnění tohoto usnesení), přičemž předpokládaný rozsah předmětu plnění obviněný stanovil na 10 600 000 km za dobu platnosti smlouvy na veřejnou zakázku, tj. za 10 let (viz odstavec 51 odůvodnění tohoto usnesení).
66. Z uvedeného tedy vyplývá, že za účelem výběru kvalifikovaného dodavatele, který bude schopný, způsobilý a natolik zkušený, aby předmět veřejné zakázky, tj. poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících spočívajících v provozu městské autobusové dopravy ve městě Česká Lípa, plnil řádně, včas a v odpovídající kvalitě, považoval obviněný za nezbytné prostřednictvím kritéria technické kvalifikace ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona ověřit, zda dodavatel, který má následně tento předmět veřejné zakázky plnit, má zkušenosti s plněním srovnatelné služby v minulosti, tj. s provozováním městské autobusové dopravy. Úřad k tomu uvádí, že je zcela legitimním právem zadavatele ověřit, zda dodavatel, který se uchází o uzavření smlouvy na veřejnou zakázku, má zkušenosti s poptávaným předmětem plnění, který bude na základě smlouvy na veřejnou zakázku zadavateli poskytovat, resp. toto je základním smyslem a účelem technické kvalifikace. Při výkonu tohoto svého práva je přitom zadavatel omezen základními zásadami zadávání veřejných zakázek, a to mj. zásadou přiměřenosti zakotvenou v § 6 odst. 1 zákona, která v souvislosti s technickou kvalifikací je odražena v ustanovení § 73 odst. 6 zákona, dle něhož, pokud zadavatel požaduje prokázání technické kvalifikace, musí zadavatel v zadávací dokumentaci přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky stanovit, která kritéria technické kvalifikace požaduje, a jaká je minimální úroveň pro jejich splnění. V obecné rovině nelze zcela automaticky činit závěr v tom smyslu, že přesně to, co je předmětem veřejné zakázky je možno požadovat k prokázání kritéria kvalifikace, a že takový požadavek bude zároveň souladný se zákonem. Je přitom nesporné, že primárním vodítkem pro stanovení technické kvalifikace je právě předmět veřejné zakázky. Vždy je však třeba zohlednit,

zda není např. možnost zajistit kvalifikovaného dodavatele i na základě širěji vymezeného požadavku na kvalifikaci a neomezovat se jen na totožnost s předmětem plnění veřejné zakázky; vždy je třeba zohlednit unikátnost a specifika předmětu veřejné zakázky a úměrně (přiměřeně) tomu stanovit právě např. požadavky na prokázání technické kvalifikace.

67. Jak vyplývá z již uvedeného, obviněný poptává plnění veřejné zakázky spočívající v poskytování městské autobusové dopravy, přičemž kvalifikovanost dodavatelů obviněný podmínil zkušeností spočívající mj. v realizaci významné služby, jejímž předmětem bylo poskytování městské autobusové dopravy, tj. v realizaci plnění věcně totožného, jako je předmět smlouvy na šetřenou veřejnou zakázku. Obviněný tedy předmětným kvalifikačním kritériem nestanovil požadavky na nic jiného, než aby měl budoucí dodavatel zkušenosti s předmětem plnění, které bude zadavateli na základě smlouvy na veřejnou zakázku následně poskytovat. Právě touto skutečností, tj. shodou předmětu plnění veřejné zakázky a požadavku na prokázání kritéria technické kvalifikace, obviněný v rámci šetření podnětu zdůvodňoval stanovení kritéria technické kvalifikace ve smyslu čl. 5 kvalifikační dokumentace. Úřad následně v rámci správního řízení (resp. řízení o přestupku) a to i s přihlédnutím k další (nové) argumentaci obviněného, posoudil, zda lze považovat požadavek obviněného na prokázání technické kvalifikace dle čl. 5 kvalifikační dokumentace (tzn. požadavek na zkušenost s provozováním městské autobusové dopravy) za stanovený v souladu se zákonem.
68. Úřad v rámci vedeného správního řízení dospěl k závěru, že lze konstatovat, že předmět šetřené veřejné zakázky, tj. poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících formou městské autobusové dopravy, je natolik specifickým a samostatným předmětem odlišujícím se od ostatních druhů silniční dopravy, že může být odůvodněný postup obviněného, kdy tento k prokázání výše uvedeného kritéria technické kvalifikace připustil pouze předložení seznamu významných služeb spočívajících v poskytování přepravních služeb v městské autobusové dopravě a nikoli jiného druhu služeb přepravy osob. K tomuto závěru Úřad dospěl vzhledem ke specifikům a odlišnosti charakteru městské autobusové dopravy od jiných druhů silniční dopravy. Dle názoru Úřadu nelze obviněnému klást k tíži, že pro veřejnou zakázku spočívající v poskytování služeb městské autobusové dopravy nechtěl ověřovat kvalifikaci dodavatelů prostřednictvím zkušeností s poskytováním jiných, charakterově odlišných, druhů silniční dopravy, resp. přepravy osob, které mají oproti městské autobusové dopravě rovněž svá specifika, neboť takové zkušenosti by samy o sobě nemusely osvědčovat, že služby městské autobusové dopravy budou poskytovány osobou skutečně kvalifikovanou pro plnění výše uvedeného předmětu veřejné zakázky. Tu Úřad doplňuje, že je mu z úřední činnosti známo, že zadavatelé ve veřejných zakázkách s obdobným předmětem plnění připouští prokázání zkušeností i prostřednictvím linkové autobusové dopravy. Záleží však na konkrétním zadavateli, jak přísně (v intencích zákona) přistoupí ke stanovení kritéria technické kvalifikace, které ostatně ani zadavatel stanovovat ze zákona nemusí, pakliže nepožaduje doložení předchozích zkušeností; zákon ověřování předchozích zkušeností povinně nevyžaduje. Jestliže v daném případě obviněný stanovil daný požadavek přísněji (úžeji), neboť obviněný chce mít vzhledem ke specifikům městské autobusové dopravy ověřeny právě tyto zkušenosti, nelze v tomto spatřovat ničeho negativního, pakliže, jak vyplývá i z odůvodnění tohoto usnesení, byl k takovému stanovení kritéria technické kvalifikace obviněný oprávněn, tzn. lze takový požadavek považovat

za přiměřený. Níže Úřad shrnuje některá nejzásadnější specifika městské autobusové dopravy, kterými se tento druh silniční dopravy odlišuje od ostatních druhů.

69. Úřad předně uvádí, že není pochyb o tom, že provoz městské autobusové dopravy je specifický co do velkého množství vypravených spojů v krátkém časovém úseku na území města a počtu cestujících vyžadujících přepravu a odbavení v daný časový okamžik. Další specifika městské autobusové dopravy vyplývají dle Úřadu ze samotné skutečnosti, že se jedná o službu provozovanou téměř výhradně pouze ve městě [s výjimkou příměstských částí, které však i dle § 2 odst. 7 písm. a) zákona o silniční dopravě spadají pod městskou autobusovou dopravu], tj. v kompaktní a koncentrované zástavbě, kde dochází k vyšší hustotě a intenzitě provozu a z toho plynoucí množství případných mimořádných dopravních i jiných provozních situací, s nimiž se musí dopravce při poskytování dopravy ve městě potýkat (např. dopravní nehody, dopravní omezení a vyluky spojů, nutnost reagovat na vyšší počet účastníků silničního provozu, zvýšený počet chodců apod.). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a specifikům městské autobusové dopravy lze tedy nepochybně konstatovat, že celodenní provoz ve městě je pro řidiče specifický co do náročnosti, resp. klade vysoké nároky na schopnosti těchto osob. Jedná se tedy zejm. o jiný ráz dopravního prostředí oproti např. meziměstské linkové dopravě, kde dochází např. k vyššímu nájezdu kilometrů, nicméně nejedná se o tak vysokou koncentraci různých faktorů v jeden okamžik na daném území (jízda po dálnici vs. jízda v městské části s vysokou hustotou obydlivosti) apod. Stejně tak nelze přehlédnout, že vozidla provozovaná za účelem městské autobusové dopravy jsou odlišná od vozidel používaných v rámci jiných typů (druhů) autobusové dopravy a rovněž způsob odbavení cestujících není zcela shodný.
70. V dalším (kromě faktických odlišností mezi jednotlivými typy autobusové dopravy) lze akcentovat, že i zákonodárce v jednotlivých právních předpisech rovněž svým způsobem „vyčleňuje“ městskou autobusovou dopravu; i v tomto kontextu je třeba nahlížet na městskou autobusovou dopravu, a to v tom ohledu, že se nejedná o unifikovaný systém dopravy s dalšími druhy.
71. Ke specifikům městské autobusové dopravy v tomto smyslu Úřad odkazuje na zákon o silniční dopravě, tj. na zásadní právní předpis, který upravuje mj. podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly na území České republiky. V ustanovení § 2 definuje zákon o silniční dopravě mj. jednotlivé druhy silniční dopravy v České republice, přičemž v § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě je uvedeno, že linková osobní doprava spočívá v pravidelném poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách, a kdy linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní, přičemž veřejnou linkovou dopravou se rozumí doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu, a zvláštní linkovou dopravou se rozumí doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.

72. Z uvedené definice městské autobusové dopravy zakotvené v § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě tedy dle Úřadu jednoznačně vyplývá, že zákonodárce přímo zákonem vymezil městskou autobusovou dopravu jako relativně samostatný druh linkové osobní dopravy, resp. pojmově odlišil městskou autobusovou dopravu od ostatních druhů silniční dopravy. Tzn. zákonodárce sám tímto pojmovým odlišením od ostatních druhů silniční dopravy dává explicitně najevo, že v případě městské autobusové dopravy se skutečně jedná o určitou množinu, resp. podmnožinu, silniční dopravy, která se od ostatních druhů silniční dopravy natolik odlišuje, že je třeba ji oproti ostatním druhům silniční dopravy odlišit a vymezit pojmově samostatně. Jak ovšem Úřad uvádí níže v odůvodnění tohoto usnesení, městská autobusová doprava není v zákoně o silniční dopravě odlišena od ostatních druhů silniční dopravy pouze pojmově, naopak ve vícero ustanoveních zákona o silniční dopravě jsou vymezeny specifické podmínky (resp. práva a povinnosti) vážící se k provozování městské autobusové dopravy, odlišné od podmínek platných pro provozování ostatních druhů silniční dopravy.
73. Úřad odkazuje např. na ustanovení § 9a zákona o silniční dopravě, ze kterého vyplývá, že ke dni zahájení provozu městské autobusové dopravy musí mít příslušný dopravce platné osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, resp. bez tohoto oprávnění nemůže dopravce služby městské autobusové dopravy poskytovat. Zákonodárce tedy upravuje podmínky k podnikání v městské autobusové dopravě samostatně a speciálně vůči ostatním druhům silniční dopravy, a rozlišuje tedy městskou autobusovou dopravu i s ohledem na doklad potřebný pro provozování tohoto druhu silniční dopravy. Z uvedeného tedy vyplývá, že zákon o silniční dopravě klade na provozovatele městské autobusové dopravy z důvodu specifického charakteru tohoto druhu dopravy určité speciální požadavky, jimiž podmiňuje samotný výkon tohoto druhu dopravy, a jež na provozovatele jiných druhů silniční dopravy neklade. Uvedené tedy bezpochyby rovněž svědčí o specifičnosti městské autobusové dopravy.
74. Úřad odkazuje rovněž na § 10 a násl. zákona o silniční dopravě, které upravují podmínky získání licence od dopravního úřadu k provozování vnitrostátní osobní linkové dopravy, přičemž dle ustanovení § 11 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě platí, že konkrétně pouze provozovatel městské autobusové dopravy je v žádosti o tuto licenci povinen vedle obecných náležitostí podle správního řádu výslovně uvést údaj o formě linkové osobní dopravy a jde-li o městskou autobusovou dopravu, údaj o této skutečnosti; tyto skutečnosti rovněž musejí být dle ustanovení § 12 odst. 3 písm. a) zákona o silniční dopravě uvedeny v následném rozhodnutí o udělení licence, které vydává dopravní úřad. Z uvedeného tedy dle Úřadu vyplývá, že žádost o licenci k provozování vnitrostátní osobní linkové dopravy má v případě městské autobusové dopravy speciální režim odlišný od ostatních druhů vnitrostátní osobní linkové dopravy, tj. vztahuje se k městské autobusové dopravě vždy speciálně. Z uvedeného je tedy zřejmé, že žadatel o získání licence k provozování městské autobusové dopravy má speciální povinnosti pro získání licence od dopravního úřadu.
75. Obdobně Úřad odkazuje na ustanovení § 17 zákona o silniční dopravě, kdy § 17 odst. 2 zákona o silniční dopravě je v souvislosti se změnou jízdního řádu stanoveno, že změny jízdních řádů veřejné vnitrostátní linkové dopravy lze provádět pouze v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž § 17

odst. 4 zákona o silniční dopravě stanoví výjimku z tohoto pravidla pouze pro provozovatele městské autobusové dopravy, když udává, že § 17 odst. 2 zákona o silniční dopravě se nevztahuje na jízdní řády městské autobusové dopravy provozované na území města. Z uvedeného lze dle Úřadu opět dovodit důraz zákonodárce na odlišnost a specifičnost městské autobusové dopravy oproti jiným druhům veřejné linkové osobní dopravy, neboť pakliže by byla městská autobusová doprava rovnocenná, resp. měla stejný charakter, jako ostatní druhy veřejné linkové osobní dopravy, nebylo by třeba v zákoně o silniční dopravě vymezovat speciální pravidla (resp. práva a povinnosti) vztahující se pouze k tomuto druhu dopravy. Z uvedeného ustanovení zákona o silniční dopravě je zřejmé, že změny jízdních řádů v rámci městské autobusové dopravy lze provádět také mimo termíny zveřejněné Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup, což dle Úřadu může nasvědčovat i tomu, že zákonodárce klade větší požadavky na schopnosti a zkušenosti právě dopravce poskytujícího městskou autobusovou dopravu, neboť dle výjimky z § 17 odst. 2 zákona o silniční dopravě může ke změnám jízdních řádů v městské autobusové dopravě docházet v podstatě kdykoli a dopravce poskytující městskou autobusovou dopravu musí být schopen na toto flexibilně reagovat.

76. Úřad ve vztahu k zákonu o silniční dopravě rovněž odkazuje na ustanovení § 34 odst. 1 tohoto zákona, které definuje příslušný subjekt výkonu státní správy v oblasti silniční dopravy, když stanoví, že státní správu podle zákona o silniční dopravě vykonává Ministerstvo dopravy a dopravní úřady, přičemž dopravními úřady jsou Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst, a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby, a krajské úřady v ostatních věcech. Skutečnost, že výkon státní správy v oblasti městské autobusové dopravy svěřil zákonodárce jiným subjektům než výkon státní správy v ostatních oblastech silniční dopravy, svědčí dle Úřadu rovněž o závěru, že služby městské autobusové dopravy mají specifický charakter a je možné je objektivně odlišovat od ostatních druhů silniční dopravy.
77. Vzhledem k výše uvedenému tedy Úřad uzavírá, že není pochyb o tom, že městská autobusová doprava je specifickým a relativně samostatným druhem silniční dopravy, který se od ostatních druhů silniční dopravy odlišuje určitými specifickými aspekty, jak Úřad dovodil výše v odůvodnění tohoto usnesení. S ohledem na uvedené tedy nelze mít postup obviněného, kdy tento podmínil uzavření smlouvy na veřejnou zakázku s plněním spočívajícím v poskytování městské autobusové dopravy předložením seznamu významných služeb spočívajících v poskytování městské autobusové dopravy a neumožnil předložení seznamu významných služeb spočívajících v poskytování jiného druhu silniční dopravy, za jednání v rozporu se zákonem, neboť na základě reference osvědčující zkušenosti dodavatele s jiným druhem silniční dopravy by vzhledem k odlišnostem a specifikům městské autobusové dopravy oproti jiným druhům silniční dopravy obviněný jako zadavatel nemusel být schopen ověřit reálné zkušenosti dodavatele s předmětem plnění, které má být podle smlouvy na veřejnou zakázku skutečně poskytováno.
78. Nelze rovněž přehlédnout, že určitá specifika městské autobusové dopravy obviněný promítl i do samotných věcných požadavků na plnění veřejné zakázky, když např. v bodě 3.1.4.6. dokumentu Standardy kvality a bezpečnosti, který tvoří součást zadávací dokumentace je stanoveno, že vozidla dodavatele plnění veřejné zakázky musí být vybavena čtečkami

bezkontaktních čipových karet a dále např. v bodě 3.1.4.18. předmětného dokumentu je stanoveno, že všechna vozidla dodavatele plnění veřejné zakázky musí být nízkopodlažní (viz odstavce 54 a 55 odůvodnění tohoto usnesení), přičemž je zřejmé, že obdobné požadavky se vztahují téměř výhradně k vozidlům určeným k poskytování městské autobusové dopravy a naopak nejsou obvyklé ve vztahu k vozidlům určeným pro plnění jiných druhů silniční dopravy.

79. Stejně tak, jak Úřad uvedl výše, že mu jsou známy veřejné zakázky s obdobným předmětem plnění, kde zadavatelé umožňují prokázání technické kvalifikace širším způsobem (tzn. nejen výlučně prostřednictvím zkušeností s městskou autobusovou dopravou), jsou Úřadu známa i zadávací řízení, v nichž jsou požadavky na prokázání technické kvalifikace stanoveny obdobně jako v šetřené veřejné zakázce. V tomto ohledu je možno odkázat např. na veřejnou zakázku „Výběr dopravce pro uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné městské autobusové linkové dopravě na území města Milevska“ zadávanou zadavatelem – město Milevsko, IČO 00249831, se sídlem nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko – ve zjednodušeném podlimitním řízení na základě výzvy k podání nabídek ze dne 26. 7. 2017 uveřejněné na profilu uvedeného zadavatele téhož dne, na jejíž plnění byla dne 27. 12. 2017 uzavřena smlouva s vybraným dodavatelem, kde uvedený zadavatel stanovil v zadávací dokumentaci za účelem prokázání kritéria technické kvalifikace ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona obdobně jako v šetřené veřejné zakázce požadavek na předložení seznamu významných služeb spočívajících v provozu městské autobusové dopravy.
80. Úřad dále nepřehlédl, že obviněný v rámci požadavku na technickou kvalifikaci ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona stanovil ve vztahu k seznamu významných služeb rovněž požadavek, že tato musí být v minimálním objemu 1 500 000 km za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení ne veřejnou zakázku (viz odstavce 52 - 53 odůvodnění tohoto usnesení). K tomu Úřad uvádí následující. Jak vyplývá z dokumentace o zadávacím řízení, obviněný předpokládá, že za celkovou dobu platnosti smlouvy na veřejnou zakázku, tj. za 10 let, bude rozsah veřejné zakázky, vyjádřený počtem kilometrů, činit přibližně 10 600 000 km (viz odstavec 51 odůvodnění tohoto usnesení). Výpočtem lze dospět k tomu, že předpokládaný rozsah plnění ze smlouvy na veřejnou zakázku za jeden rok má dle obviněného činit přibližně 1 060 000 km, tj. za 3 roky přibližně 3 180 000 km. Vzhledem ke skutečnosti, že obviněný požadoval pro posouzení technické kvalifikace dle § 79 odst. 2 písm. b) zákona předložení významné služby s rozsahem 1 500 000 km za 3 roky, přičemž samotné plnění ze smlouvy na veřejnou zakázku předpokládá obviněný v rozsahu 3 180 000 za totéž období, tj. za 3 roky, nelze dle Úřadu konstatovat, že uvedený požadavek obviněného na objem významné služby vyjádřený počtem kilometrů byl stanoven vzhledem k rozsahu a složitosti předmětu plnění veřejné zakázky nepřiměřeně, neboť tento nedosahuje ani poloviny rozsahu plnění ze smlouvy na veřejnou zakázku za stejné období, tj. za 3 roky.
81. Rovněž Úřad podotýká, že obviněný splnění výše uvedeného kritéria technické kvalifikace spočívajícího v požadavku na předložení seznamu významných služeb neomezil žádnými dalšími podmínkami, tj. nestanovil žádné požadavky na dodavatele ve smyslu např. určitého minimálního počtu autobusů, kterými dodavatel předmětné služby poskytoval, či kterými

dodavatel disponuje, bez ohledu na rozlohu města, v němž byla významná služba poskytována, či na počet obyvatel takového města. Obviněný rovněž v rámci uvedeného kritéria technické kvalifikace ani nikterak neomezil či nestanovil konkrétní počet objednatelů, pro něž měl dodavatel významnou službu poskytovat. Tj. dodavatel mohl předmětný kvalifikační požadavek obviněného naplnit jak předložením jedné významné služby spočívající v poskytování služeb městské autobusové dopravy realizované v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení na šetřenou veřejnou zakázku v objemu 1 500 000 km, ale rovněž i předložením několika významných služeb spočívajících v poskytování služeb městské autobusové dopravy realizovaných v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení na šetřenou veřejnou zakázku v objemu 1 500 000 km sečteném i z několika jednotlivých plnění pro různé objednatele, a to v kterémkoli městě bez ohledu na jeho rozlohu či počet obyvatel a na počet autobusů, jimiž dodavatel takové významné služby plnil, či jimiž v relevantním období disponoval.

82. Úřad na tomto místě opětovně podotýká, že je to zadavatel, kdo nejlépe zná své potřeby, a proto je jeho výlučným právem stanovit zadávací podmínky veřejné zakázky tak, aby odpovídaly těmto jeho potřebám a reflektovaly jeho požadavky na předmět plnění veřejné zakázky a osobu dodavatele, který bude daný předmět veřejné zakázky plnit. Tyto možnosti zadavatele však nejsou bezbřehé a nesmí tím docházet k porušení zákona. Jelikož Úřad získal pochybnosti o zákonnosti postupu obviněného, resp. o souladnosti stanoveného požadavku na prokázání technické kvalifikace se zákonem, zahájil předmětné řízení. V průběhu správního řízení, po zhodnocení všech skutkových okolností dospěl Úřad k závěru, že pochybnosti o zákonnosti postupu byly vyvráceny, a je možno postup zadavatele (stanovenou podmínku účasti) považovat za souladný se zákonem. V šetřeném případě tedy bylo výlučným právem obviněného a rovněž jeho legitimním zájmem stanovit podmínky kvalifikace tak, aby mu umožňovaly vybrat takového kvalifikovaného dodavatele, který bude schopný, způsobilý a natolik zkušený, aby předmět veřejné zakázky plnil řádně a v odpovídající kvalitě. Jak vyplývá z dokumentace o zadávacím řízení, a i z vyjádření obviněného, za tímto účelem obviněný stanovil mj. v čl. 5. „Technická kvalifikace“ kvalifikační dokumentace kritérium technické kvalifikace spočívající v požadavku na předložení seznamu významných služeb poskytovaných v městské autobusové dopravě. Obviněný vyhodnotil, že pro plnění předmětu veřejné zakázky spočívajícího v poskytování služeb městské autobusové dopravy bude s ohledem na specifika tohoto předmětu plnění nejlépe kvalifikovaný ten dodavatel, který prokáže zkušenosti s plněním takové (stejně) služby v minulosti. Úřad je názoru, že obviněný při stanovení předmětného kritéria technické kvalifikace ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona hodlal ověřit co nejbližší referenční zkušenosti. Byť je možno požadavek na kvalifikaci stanovit v tomto ohledu i širěji, nelze obviněnému klást k tíži to, že tak neučinil, a že za kvalifikovaného nepovažuje dodavatele, který např. fakticky nikdy služby městské autobusové dopravy neposkytoval, avšak by měl zkušenosti s poskytováním jiných služeb silniční dopravy, např. veřejné linkové dopravy. V takovém případě by obviněný sice mohl rozšířit okruh potencionálních dodavatelů veřejné zakázky, ovšem na druhé straně by musel logicky přijmout určitou míru rizika, že bude vybírat dodavatele pro plnění služeb městské autobusové dopravy z okruhu dodavatelů, kteří s poskytováním poptávaného plnění nemají vůbec žádné zkušenosti, z čehož by mohly v konečném důsledku pro obviněného vyplývat potencionální problémy a rizika při samotné

realizaci veřejné zakázky (kterou je možno označit za významnou a podstatnou veřejnou službu v rámci chodu města). Obviněný takto ovšem neučinil a jak Úřad popsal výše, stanovil požadavek na prokázání technické kvalifikace ve smyslu § 79 odst. 2 písm. b) zákona tak, aby se kryl s předmětem plnění veřejné zakázky, která má svá nenahraditelná specifika a je tedy takový požadavek přiměřený, což rovněž odpovídá požadavkům stanoveným v § 73 odst. 6 zákona. Takto obviněný rovněž odůvodňuje svůj postup při stanovení šetřeného kritéria technické kvalifikace v rámci svého vyjádření, když z tohoto vyplývá, že byl veden zájmem o bezproblémové plnění veřejné zakázky zkušeným dodavatelem. Taková úvaha je plně v kompetenci obviněného a Úřad její obecná východiska popsal v úvodu právního posouzení případu. Úřad podotýká, že v daném případě se obviněnému zjevně jednalo o to, aby se případný dodavatel kvalifikoval realizací věcně totožného plnění, jelikož toto má svá jedinečná specifika, přičemž však současný požadavek na počet najetých (referenčních) kilometrů vymezil poměrně mírně a žádné další limitující požadavky neučinil. Tedy při takovém posouzení šetřeného kritéria technické kvalifikace nelze dospět k závěru, že by bylo možno jej označit za přísné či excesivní, resp. mimo mantinely přiměřenosti.

83. K návrhu obviněného na provedení důkazu znaleckým posudkem Úřad uvádí, že s ohledem na výsledek předmětného řízení, kterým je zastavení správního řízení, považuje Úřad za nadbytečné ustanovit znalce, jak požadoval obviněný. Stejně tak Úřad považuje s ohledem na výsledek vedeného správního řízení za nadbytečné vypořádávat další argumentaci obviněného.
84. Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem tedy Úřad konstatuje, že se v předmětném případě obviněný nedopustil porušení zásady přiměřenosti dle § 6 odst. 1 zákona v návaznosti na ustanovení § 73 odst. 6 písm. b) zákona, když v čl. 5. „Technická kvalifikace“ kvalifikační dokumentace stanovil, že k prokázání kritéria technické kvalifikace podle § 79 odst. 2 písm. b) zákona požaduje, aby dodavatel předložil seznam významných služeb spočívajících v pravidelném poskytování přepravních služeb v městské autobusové dopravě v minimálním objemu 1 500 000 km poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení na veřejnou zakázku, přičemž nepřipustil prokázání předmětného kritéria technické kvalifikace prostřednictvím předložení seznamu významných služeb spočívajících v poskytování jiných druhů přepravních služeb.
85. S ohledem na výše uvedené skutečnosti tedy Úřad ve výroku tohoto usnesení řízení o přestupku podle § 257 písm. f) zákona zastavil, neboť v předmětném řízení o přestupku zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 268 zákona.

POUČENÍ

Proti tomuto usnesení lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – Sekce veřejných zakázek. Rozklad nemá podle § 76 odst. 5 správního řádu odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona

činí výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

JUDr. Eva Kubišová
místopředsedkyně

Obdrží:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., Helfertova 2040/13, 613 00 Brno

Vypraveno dne:

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