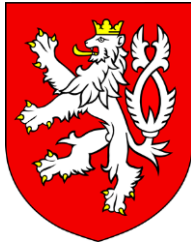




UOHSX008IV96

PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-R373/2015/VZ-27027/2016/323/KKř

Brno 29. června 2016

Ve správním řízení o rozkladu ze dne 16. 11. 2015, doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže dne 18. 11. 2015, podaném objednatelem –

- **Česká republika – Ministerstvo dopravy**, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha – Nové Město,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0585/2015/VZ-37580/2015/532/KSt ze dne 3. 11. 2015, ve věci přezkoumání postupu objednatele v nabídkovém řízení „**Veřejné služby v přepravě cestujících v drážní dopravě na lince R16 Plzeň - Most**“, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 5. 2. 2015 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 6. 2. 2015 pod ev. č. 507313, na návrh navrhovatele –

- **České dráhy, a. s.**, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha – Nové Město, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 18. 8. 2015 JUDr. Petrou Buzkovou, advokátkou, Vyroubal Krajhanzl Školout, advokátní kancelář, s. r. o., IČO 27635554, se sídlem Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1,

jsem podle § 152 odst. 5 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě návrhu rozkladové komise, jmenované podle § 152 odst. 3 téhož zákona, rozhodl takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0585/2015/VZ-37580/2015/532/KSt ze dne 3. 11. 2015,

p o t v r z u j i

a podaný rozklad

z a m í t á m.

ODŮVODNĚNÍ

I. Nabídkové řízení a správní řízení vedené Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže

1. Česká republika – Ministerstvo dopravy, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha – Nové Město (dále jen „**objednatel**“), zahájila podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „**zákon o veřejných službách**“) nabídkové řízení s názvem „Veřejné služby v přepravě cestujících v drážní dopravě na lince R16 Plzeň - Most“, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 5. 2. 2015 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 6. 2. 2015 pod ev. č. 507313 (dále jen „**nabídkové řízení**“).
2. Objednatel při koncipování Závazného návrhu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince R16 Plzeň – Most (dále jen „**návrh smlouvy**“), který je přílohou č. 7 dokumentace nabídkového řízení, mimo jiné stanovil článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy následujícího znění: *„Ve vztahu ke zmocnění Objednatele stanovit ceny jízdného a přepravného podle ustanovení § 33 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizace Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, se smluvní strany dohodly, že výše jízdného a přepravného u Dopravních výkonů bude odpovídat tarifu Dopravce a že Dopravcem prováděné změny tarifu nebudou důvodem pro úpravu kompenzace.“*
3. Dne 18. 8. 2015 doručil navrhovatel – České dráhy, a. s., IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha – Nové Město (dále jen „**navrhovatel**“), objednateli námítky z téhož dne proti podmínkám nabídkového řízení. Po přezkoumání oprávněnosti námitek navrhovatele objednatel těmto nevyhověl, a to rozhodnutím ze dne 28. 8. 2015.
4. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval vyřízení námitek za učiněné v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o veřejných zakázkách**“)¹, podal k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

¹ Pokud je v rozhodnutí uveden odkaz na zákon, jedná se vždy o znění účinné ke dni zahájení šetřeného zadávacího řízení ve smyslu § 26 zákona v návaznosti na § 158 odst. 1 a 2 zákona.

(dále jen „**Úřad**“), návrh ze dne 7. 9. 2015 na zahájení řízení o přezkoumání úkonů objednatele.

5. Úřad, jakožto orgán příslušný podle § 25 odst. 1 zákona o veřejných službách k výkonu dohledu nad dodržováním postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním a jejích změnách podle zákona o veřejných službách, obdržel dne 7. 9. 2015 návrh navrhovatele, kterým se navrhovatel domáhal, aby Úřad uložil podle § 31 zákona o veřejných službách nápravné opatření a nabídkové řízení zrušil. Současně navrhovatel navrhl, aby Úřad vydal předběžné opatření, kterým by nabídkové řízení pozastavil a kterým by objednateli zakázal uzavřít smlouvu v nabídkovém řízení.
6. Podle § 26 zákona o veřejných službách ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) bylo zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů objednatele, a to dnem 7. 9. 2015, kdy Úřad obdržel návrh navrhovatele.

II. **Napadené rozhodnutí**

7. Po přezkoumání všech rozhodných skutečností vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0585/2015/VZ-37580/2015/532/KSt ze dne 3. 11. 2015 (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), kterým ve výroku I. konstatoval, že objednatel nedodržel postup stanovený v § 10 odst. 3 zákona o veřejných službách, v návaznosti na § 44 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách, ve spojení s § 6 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách tím, že v článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy vymezil výše citovanou podmínku (viz bod 2. odůvodnění tohoto rozhodnutí), čímž došlo k porušení zásady zákazu diskriminace vůči navrhovateli, přičemž tento postup mohl ovlivnit výběr nejhodnější nabídky. Vzhledem k tomu, že dosud nedošlo k uzavření smlouvy, zrušil Úřad výrokem II. napadeného rozhodnutí, jakožto opatření k nápravě nezákonného postupu objednatele podle § 31 odst. 1 zákona o veřejných službách, nabídkové řízení a výrokem III. napadeného rozhodnutí uložil navrhovateli uhradit náklady řízení ve výši 30.000 Kč.
8. V odůvodnění napadeného rozhodnutí se Úřad nejdříve vyjádřil obecně k otázce zadávací dokumentace, jakožto souhrnu veškerých dokumentů, ve kterých objednatel specifikuje předmět plnění v nabídkovém řízení. Následně Úřad v souvislosti s článkem 16 odst. 5 návrhu smlouvy a ustanovením § 33 zákona č. 77/2002 Sb., akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o ČD**“) dospěl ke zjištění, že osoby, kterým bylo na základě zákona o ČD přiznáno režijní jízdné, jsou oprávněny pouze u navrhovatele cestovat za toto režijní jízdné, a nejsou povinny hradit na jednotlivých tratích výši jízdného odpovídající běžnému tarifu. V případě, že by však tyto osoby cestovaly s jiným dopravcem, než je navrhovatel, pak by byly povinny uhradit běžnou výši jízdného. Z toho je dle Úřadu zřejmé, že by navrhovatel v šetřeném nabídkovém řízení získal za přepravu cestujících oproti jiným dopravcům nižší výnosy z jízdného. Na uvedeném ničehož nemění skutečnost, že by do budoucna objednatel mohl udělat změnu, kterou by došlo ke změně povinnosti vyplývající pro navrhovatele z § 33 zákona o ČD, neboť navrhovatel může v nabídkovém řízení podat jen takovou nabídku, která vychází z platných právních předpisů a nemůže

zohlednit záměr objednatele spočívající v možné budoucí úpravě povinnosti vyplývající z § 33 zákona o ČD.

9. Podmínka obsažená v článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy je pro navrhovatele diskriminační a to v zásadě ze dvou důvodů. První důvod lze dle Úřadu shledávat ve skutečnosti, že navrhovatel nese zvýšené náklady při přepravě cestujících, když zákonem o ČD vybraný okruh cestujících musí přepravovat za režijní jízdné, což má nepochybně přímý vliv na výnos z jízdného navrhovatele. Druhý důvod znevýhodnění navrhovatele lze pak spatřovat v tom, že objednatel výslovně vyloučil možnost započtení režijního jízdného do kompenzace, kdy však i případná možnost kompenzace takto zákonem zvýšených nákladů navrhovatele by na něj měla negativní dopad, neboť pro účely hodnocení nabídek v rámci předmětného nabídkového řízení chtěný stav nabídek spočívá v kompenzaci určené ve výši co nejnižší, přičemž navrhovateli by do výše kompenzace vždy přistupovala i další hodnota ovlivňující výši vypočtené kompenzace oproti ostatním uchazečům (dopravcům).
10. Úřad se následně vyjádřil k zásadě zákazu diskriminace, jejíž porušení dovodil ze skutečnosti, kdy navrhovatel má zákonem o ČD stanovenou určitou povinnost (povinnost poskytovat vůči určitým osobám dopravu za sníženou sazbu), přičemž tuto povinnost žádný jiný dopravce nemá a objednatel tento stav žádným způsobem nezohlednil, když uvedl, že náklady na režijní jízdné není navrhovatel oprávněn zahrnout do kompenzace. Tím tedy objednatel navrhovateli znemožnil účast v nabídkovém řízení za stejných podmínek jako ostatní uchazeči a zároveň tím ztížil možnost navrhovatele podat nejvýhodnější nabídku. Úřad rovněž dovodil, že závadný postup objednatele může mít vliv na výběr nejvhodnější nabídky, byť třeba jen v potenciální rovině.
11. Vzhledem ke skutečnosti, že Úřad shledal v postupu objednatele výše uvedené pochybení, v souladu se svou rozhodovací praxí již nezkoumal ostatní navrhovatelem namítané chyby v postupu objednatele, neboť by to bylo nadbytečné. Podle Úřadu je tak nabídkové řízení zatíženo již od samého počátku vadou, kterou nelze zhojit jinak, než jeho zrušením.

III. Námitky rozkladu

12. Dne 18. 11. 2015 obdržel Úřad rozklad objednatele ze dne 16. 11. 2015. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo objednateli doručeno dne 3. 11. 2015. Rozklad byl tedy podán v zákonné lhůtě.
13. Objednatel je přesvědčen, že je napadené rozhodnutí založeno na věcně nesprávném odůvodnění, v důsledku čehož není ani výrok napadeného rozhodnutí v souladu s právními předpisy. Předně k uvedenému tvrzení objednatel uvádí, že ze znění § 33 zákona o ČD plyne toliko oprávnění Ministerstva dopravy (tedy objednatele) stanovit tarify pro přepravu zvýhodněných osob a dále, že tarifní rozhodnutí musí navrhovatel oproti jiným dopravcům akceptovat. V této souvislosti objednatel dále uvádí, že zákon o ČD nestanoví ani podrobný proces „stanovování“ tarifu, ani jeho věcný obsah, a tedy že není vůči objednateli vytýčen žádný limit ve vztahu k zakotvení tarifu. Tarif jízdného přitom může být stanoven i ve výši tarifu dopravce, čímž nebude docházet k diskriminaci navrhovatele, i když nebudou žádné dopravní služby z tarifu režijního jízdného vyjmuty. Ostatně ke stanovení tarifu jízdného ve výši tarifu dopravce se objednatel článkem 16 odst. 5 návrhu smlouvy zavazuje, což explicitně konstatuje v bodě 7. rozkladu. Dodává přitom, že k tomu, aby nedošlo k faktické

diskriminaci navrhovatele, má objednatel veškerá oprávnění, proto nezná důvodu, pro nějž by svůj závazek promítnutý do článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy nenaplnil.

14. Úřad v této souvislosti dle objednatele v napadeném rozhodnutí zcela nesprávně dovozuje závěr o výši výnosů navrhovatele ve srovnání s jinými dopravci, aniž by zohlednil, že je objednatel oprávněn stanovit tarif režijního jízdného ve výši tarifu dopravce. I na dalších místech rozkladu se objednatel ohrazuje proti tomu, že by byl navrhovatel v době plnění předmětu nabídkového řízení nucen osoby spadající do tarifu režijního jízdného přepravovat bez toho, že by tyto osoby byly povinny uhradit „běžnou výši“ jízdného. Podle objednatele měl tedy navrhovatel zpracovat svou nabídku v intencích nabídkového řízení, které jednoznačně předpokládá, že žádné ekonomicky nevýhodné závazky na základě oprávnění objednatele v § 33 zákona o ČD nebudou navrhovateli uloženy po celou dobu plnění předmětných veřejných služeb.
15. V rozkladu objednatel rovněž uvedl, že Úřadem užívaný pojem „režijní jízdné“ nepředstavuje přesný právní pojem, což při posuzování předmětné věci může vést k určitým zkreslením.
16. Objednatel dále uvádí, že je nesprávný závěr Úřadu, podle nějž přepravce není oprávněn tarif dle § 33 zákona o ČD zahrnout do kompenzace, což dle Úřadu vyjadřuje právě článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy. Podle objednatele lze naopak do kompenzace zahrnout jakýkoliv tarif, resp. jakoukoliv cenu jízdních dokladů, která je v souladu s příslušnými cenovými předpisy nabízena. Pokud tedy článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy uvádí, že „*[d]opravcem prováděné změny tarifu nebudou důvodem pro úpravu kompenzace*“, pak tím pouze vyjadřuje logickou a vyváženou zásadu, že pokud objednatel žádný tarifní závazek nestanoví, pak nebude nést ani riziko ekonomických důsledků takových změn tarifu (např. „věrnostní“ jízdné), ke kterým dopravce nebude nucen.
17. V tomto kontextu objednatel opakuje, že ke stanovení tarifu jízdného ve výši tarifu dopravce se objednatel zavázal článkem 16 odst. 5 návrhu smlouvy, přičemž prostřednictvím závěrů uvedených v bodě 75. odůvodnění napadeného rozhodnutí Úřad zcela nepodloženě presumuje, že objednatel svému závazku plynoucímu z článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy nedostojí. K tomu dodává, že z předmětného článku návrhu smlouvy zároveň nevyplývá, že by navrhovatel nebyl oprávněn některé své slevy zahrnout do ekonomického modelu, a tedy i do návrhu kompenzace.
18. S odkazem na bod 79. odůvodnění napadeného rozhodnutí objednatel uvádí, že navrhovatel nemá (vzhledem k již uvedenému) žádný důvod kalkulovat ztrátu plynoucí z potenciálně nevýhodných tarifů do nákladových položek (kde tato nemá své místo), nýbrž naopak má do ekonomického modelu zahrnout odhad předpokládaných výnosů i nákladů v reálně očekávané výši.
19. Objednatel citoval i z bodu 80. odůvodnění napadeného rozhodnutí vůči čemuž sdělil, že nemůže být odpovědný za nastavení výše tarifů ze strany dopravců nad rámec podmínek cenové regulace. Je naopak přesvědčen, že článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy vytváří rovné podmínky pro všechny uchazeče, díky čemuž je argumentace Úřadu irelevantní.
20. Logickou chybu úvahy Úřadu prezentovanou v bodě 81. odůvodnění napadeného rozhodnutí spatřuje objednatel v tom, že nelze navrhovateli předepisovat, jaký je běžný „tarif“, který pro jednotlivé skupiny cestujících zvolí. Bude přítom na navrhovateli, zda a v jakém rozsahu bude

v rámci svého běžného tarifu poskytovat cestujícím benefity týkající se cen za přepravní služby.

21. Podle názoru objednatele je pro zákonnost nabídkového řízení určující skutečnost, že v zadávacích podmínkách tento stanovil předpoklady, které respektují veškeré zásady postupu objednatele plynoucí z právních předpisů a nijak nediskriminují navrhovatele. K tomu objednatel dodává, že by bylo nelogické, kdyby tarif režijního jízdného upravil dříve před tím, než by potenciálně vybral jako nejvhodnějšího pro plnění předmětu nabídkového řízení nabídku navrhovatele.
22. Co se týče otázky porušení zásady zákazu diskriminace, uvádí objednatel, že dovození jeho údajného diskriminačního chování vůči navrhovateli je založeno na nesprávných věcných závěrech Úřadu, vycházejících z nesprávně aplikovaných tuzemských i evropských právních předpisů. Nadto akceptování argumentace Úřadu by založilo stav, kdy by navrhovatel v jakémkoliv nabídkovém řízení v železniční dopravě mohl tvrdit, že je diskriminován právní povinností uznávat režijní jízdní doklady, což by se mohlo nepříznivě odrazit na soutěži veřejných služeb v železniční dopravě. Závěrem objednatel shrnuje své přesvědčení o řádnosti svého postupu a dodává, že je nadále přesvědčen, že v důsledku namítaných skutečností nezpůsobil navrhovateli tvrzenou újmu na jeho právech a právem chráněných zájmech a ani že tato nehrozí.

Závěr rozkladu

23. Ve světle skutečností uvedených v rozkladu objednatel navrhuje, aby předseda Úřadu rozhodl podle § 152 odst. 5 písm. a) správního řádu o změně napadeného rozhodnutí tak, že návrh navrhovatele na zrušení nabídkového řízení zamítne a zároveň zruší předběžné opatření vydané Úřadem dne 30. 9. 2015, případně navrhuje, aby předseda Úřadu rozhodl podle § 152 odst. 5 písm. a) správního řádu s přihlédnutím k § 152 odst. 4 ve spojení s § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu o zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci Úřadu k novému projednání.

IV. Řízení o rozkladu

24. Úřad po doručení rozkladu neshledal podmínky pro postup podle § 87 správního řádu, a podle § 88 odst. 1 správního řádu předal spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladu.

Vyjádření navrhovatele k rozkladu objednatele

25. Úřad obdržel vyjádření navrhovatele k rozkladu objednatele ze dne 30. 11. 2015, v němž tento mimo jiné uvedl, že odůvodnění napadeného rozhodnutí splňuje veškeré nároky kladené na takovýto správní akt ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu. Dále navrhovatel konstatuje, že i když se Úřad z důvodu procesní ekonomie nezabýval ostatními jeho námitkami, nadále je považuje za důvodné a je přesvědčen, že i ony odůvodňují zrušení nabídkového řízení.
26. V následující části svého vyjádření navrhovatel rozporuje zejména argumentaci objednatele směřující proti stěžejním důvodům, na nichž Úřad napadené rozhodnutí postavil. Z formulace vyjádření je tak zřejmé, že se navrhovatel ztotožňuje s vypořádáním objednatelem namítaných skutečností i s věcným a právním posouzením dané věci ze strany

Úřadu, k čemuž uvádí další relevantní skutečnosti. V ostatním pak odkazuje na svá dřívější podání.

27. Závěrem vyjádření navrhovatel v souvislosti s tvrzenými skutečnostmi navrhuje, aby předseda Úřadu rozklad objednatel zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

Stanovisko předsedy Úřadu

28. 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 přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání napadeného rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy a dále správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v rozkladu objednatel a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise jsem dospěl k následujícímu závěru.
29. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, jak je uvedeno v jeho výrocích, rozhodl správně a v souladu se zákonem.
30. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí budou v podrobnostech rozvedeny důvody, proč jsem nepřistoupil ke zrušení, případně změně napadeného rozhodnutí.

V. K námitkám rozkladu

31. Nejprve konstatuji, že rozklad nepřináší žádnou novou právní argumentaci, na základě níž by bylo možné dospět k odlišnému posouzení věci samé, neboť obsahuje převážně argumenty, které již byly vzneseny ve správním řízení prvního stupně, přičemž Úřad se s nimi vyčerpávajícím způsobem vypořádal v napadeném rozhodnutí.
32. Zároveň předesílám, že přestože objednatel své námitky vznáší k jednotlivým konstatováním Úřadu, jde obsahově o totožná tvrzení, proto v tomto kontextu upozorňuji na skutečnost, že *„podle ustálené judikatury nelze povinnost soudu řádně odůvodnit rozhodnutí chápat tak, že musí být na každý argument strany podrobně reagováno (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 15. 1. 2008, sp. zn. IV. ÚS 1903/07, nálezy Ústavního soudu ze dne 16. 5. 2007, sp. zn. IV. ÚS 493/06, rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ze dne 19. 4. 1994, Van de Hurk v. Nizozemí, stížnost č. 16034/90, bod 61, rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ze dne 9. 12. 1994, Ruiz Torija v. Španělsko, stížnost č. 18390/91, bod 29). Nejvyšší správní soud má v posuzované věci za to, že ve světle citované judikatury krajský soud odůvodnil své rozhodnutí dostačujícím způsobem a se snahou postihnout žalobní body komplexně tak, aby reagoval na všechny výtky stěžovatele proti napadenému rozhodnutí. Na každé rozhodnutí je přitom nutno nahlížet jako na celek; není-li konkrétní žalobní námitka vypořádána samostatně (ale je součástí širšího hodnocení posuzované problematiky), nelze o nepřezkoumatelnosti takového rozsudku vůbec uvažovat. (...) Z odůvodnění rozsudku je zřejmé, že krajský soud uvedl srozumitelné a logicky na sebe navazující důvody ve prospěch právního názoru, k němuž dospěl, a vyjádřil se i ke stěžejním argumentům stěžovatele. Krajský soud sice výslovně nereagoval na každý dílčí argument stěžovatele, z jeho celkové úvahy je však zcela zřejmé, proč se s právním názorem stěžovatele neztotožnil.“*, jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 2 As 134/2011 – 200 ze dne 27. 8. 2013. Ačkoliv se předmětný rozsudek vztahuje k přezkoumávání rozhodnutí správního soudu, jde obdobný princip analogicky použít i ve vztahu k vypořádání námitek správním orgánem. Pokud tedy

objednatel uvádí v rozkladu tytéž námitky k jednotlivým závěrům Úřadu, je nadbytečné, aby se správní orgán jednotlivě s takovými námitkami podrobně vypořádával, pokud komplexně postihne gros rozkladové argumentace. Předoslání takového závěru však v žádném případě neznamena ani neznačí, že bych se dále v odůvodnění tohoto rozhodnutí účelově nezabýval některými podstatnými otázkami či námitkami, které objednatel vznesl v rozkladu.

33. Objednatel v rozkladu předně uvádí, že ze znění § 33 zákona o ČD plyne toliko oprávnění Ministerstva dopravy (tedy objednatele) stanovit tarify pro přepravu zvýhodněných osob a dále, že tarifní rozhodnutí musí navrhovatel oproti jiným dopravcům akceptovat. Je skutečně pravdou, že objednatel je věcně příslušný orgán ke stanovení ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění (tarify) pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování, provozování drážní dopravy, poživatelů důchodů, kteří pracovali v oblasti drážní dopravy, jakož i jejich rodinných příslušníků. Ztotožňuji se s objednatelem i v tom, že § 33 zákona o ČD nestanoví sám o sobě žádné nároky na jízdní a přepravní výhody, neboť se jedná o ustanovení toliko zmocňovacího charakteru, které pouze určuje, kdo (který orgán), co (které právní vztahy) a pro který okruh adresátů má předpisem nižší právní síly upravit. O těchto otázkách, resp. výkladu předmětného ustanovení zákona o ČD tedy není sporu. Problematickým se však jeví v tomto světle údajný „závazek“ objednatele, který objednatel interpretuje tak, že se prostřednictvím článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy zavazuje vůči navrhovateli, za předpokladu jeho úspěchu v nabídkovém řízení, stanovit tarif (režijního či zvýhodněného) jízdného ve výši tarifu dopravce.
34. Nedomnívám se však, že by z článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy objednatelem v rozkladu několikrát zmiňovaný závazek stanovit tarif režijního jízdného ve výši tarifu dopravce skutečně vyplýval či že by vyplýval z jiných listin, které jsou součástí dokumentace nabídkového řízení. Z článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy vyplývá pouze tolik, že se smluvní strany dohodly, že výše jízdného a přepravného u dopravních výkonů bude odpovídat tarifu dopravce a že dopravcem prováděné změny tarifu nebudou důvodem pro úpravu kompenzace. To tedy, z pohledu gramatického a ostatně i teleologického výkladu, znamená pouze to, že navrhovatel není oprávněn tarif dle § 33 zákona o ČD zahrnout do kompenzace, přičemž i všichni ostatní uchazeči nejsou oprávněni následně jednat o úpravě kompenzace, pokud se rozhodnou dobrovolně poskytovat jakékoliv bonusy či benefity nejen svým zaměstnancům, ale třeba i stálým cestujícím. Podstatný rozdíl mezi ostatními uchazeči a navrhovatelem je však ten, že zatímco navrhovatel je dle § 33 zákona o ČD povinen akceptovat objednatel stanovené režijní jízdné pro určitý okruh osob, ostatní uchazeči k takovým benefitům nejsou na základě žádných právních předpisů povinni, když je na jejich autonomním rozhodnutí, zda budou poskytovat nějaké výhody, a pokud ano, tak vůči komu a v jakém rozsahu, případně za jakých podmínek. Jinými slovy řečeno, je zcela v dispozici ostatních uchazečů, jakou obchodní strategii v otázce případných „slev“ na jízdném zvolí, naproti tomu navrhovateli takovou strategii autoritativně určuje vždy třetí osoba, tj. zákonodárce, pokud se týče okruhu osob, na něž se podle § 33 zákona o ČD vztahuje režijní jízdné, a objednatel, jakožto věcně příslušný orgán ke stanovení ceny jízdného a přepravného a podmínek pro jejich uplatnění při přepravě osob vymezených zákonem o ČD.

35. V této souvislosti pro odstranění jakýchkoliv pochybností předesílám, že samotné ustanovení § 33 zákona o ČD a na základě takového zmocnění objednatelem vydaný podzákoný předpis stanoví konkrétní podmínky vzniku práv a povinností určitých osob, jakož i jejich obsah, není a priori problematickým z hlediska diskriminace navrhovatele. Narušení zásady zákazu zjevné i skryté diskriminace spočívá ve formulaci článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy, tedy v postupu objednatele v nabídkovém řízení.
36. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že navrhovatel je, jako jediný uchazeč, povinen vůči osobám vymezeným podle § 33 zákona o ČD uplatňovat režijní jízdné stanovené cenovým rozhodnutím objednatele, aniž by byl schopen tuto skutečnost jakkoliv ovlivnit. Ostatní dopravci mají v této otázce svobodnou volbu, avšak pro všechny dle článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy platí stejná podmínka, že se smluvní strany dohodly, že výše jízdného a přepravného u dopravních výkonů bude odpovídat tarifu dopravce a že dopravcem prováděné změny tarifu nebudou důvodem pro úpravu kompenzace. I pokud by se však ostatní uchazeči rozhodli uplatňovat vůči jimi vymezenému okruhu osob jakékoliv slevy na jízdném, v případě jejich úspěchu v nabídkovém řízení, nelze to stavět na roveň neoddiskutovatelné povinnosti navrhovatele poskytovat režijní jízdné osobám vymezeným v § 33 zákona o ČD spolu s cenovým rozhodnutím objednatele. Na rozdíl od ostatních uchazečů totiž není na uvážení navrhovatele, jakého konkrétního obsahu je závazné stanovení tarifu objednatelem, ani není v pravomoci navrhovatele určit si okruh osob, vůči nimž se režijní jízdné uplatňuje. Uvedené však objednatel nijak nezohlednil, čímž se dopustil diskriminačního jednání, avšak to pouze ve vztahu k navrhovateli.
37. Jak jsem již naznačil výše, neshledal jsem, že by z dokumentace nabídkového řízení vyplýval jakýkoliv závazek objednatele, že při úspěchu navrhovatele v nabídkovém řízení stanoví tarif režijního jízdného ve výši tarifu dopravce, čímž by dle svých slov zhojil skutečnost, že navrhovatel je povinen poskytovat určitému okruhu osob režijní jízdné. Uvedené neplyne ani z objednatelem uváděného článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy. Takový výklad by totiž šel zcela nad rámec skutečného obsahu předmětného článku návrhu smlouvy a navrhovatel by se jej jen stěží mohl následně dovolávat. Mám za to, že objednatel článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy účelově dezinterpretoval pro „potřeby správního řízení“, aniž by jeho výklad měl oporu v jazykovém textu jmenovaného ustanovení návrhu smlouvy. Ve vztahu k jiné rozkladové námitce objednatele mohu na tomto místě konstatovat, že nedošlo v rámci posouzení dané věci Úřadem k presumci, že objednatel „svému závazku plynoucímu z článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy nedostojí“, nýbrž došlo ke zjištění, že žádný takový závazek objednatele ve vztahu k navrhovateli z dokumentace nabídkového řízení neplyne.
38. Ve shodě s Úřadem přitom mohu konstatovat, že i kdybych se přiklonil k tvrzení objednatele, že v budoucnu provede obměnu, kterou by došlo ke změně povinnosti vyplývající pro navrhovatele z § 33 zákona o ČD, nemá to pro rozhodnutí navrhovatele o účasti v předmětném nabídkovém řízení žádnou relevanci, neboť navrhovatel nemůže nikdy dopředu znát, ba ani předpokládat konečnou podobu stanovení tarifu režijního jízdného. Po navrhovateli tak nelze spravedlivě požadovat, aby předjímal budoucí postupy objednatele směřující k případnému narovnání příčiny diskriminace a podstupoval riziko, že se tak eventuálně nestane. Právem navrhovatele je (stejně jako ostatních uchazečů), aby objednatel v rámci nabídkového řízení postupoval v souladu se zákonem o veřejných zakázkách (potažmo zákonem o veřejných službách) a zejména aby tento

respektoval základní zásady podávané v § 6 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách. Zároveň navrhovatel může v nabídkovém řízení podat jen takovou nabídku, která vychází z platných právních předpisů a nemůže zohlednit záměr objednatele spočívající v možné budoucí úpravě závazků navrhovatele vůči osobám jmenovaným v ustanovení § 33 zákona o ČD.

39. Mohu v této souvislosti upozornit též na skutečnost, že přestože je návrh smlouvy (jenž je součástí nabídkového řízení) pro objednatele a potenciálního vybraného dopravce závazný, neznámá to, že by před platným a účinným uzavřením smlouvy její návrh vymahatelně zavazoval objednatele k jakýmkoliv prohlášením, které z něj nadto, jak bylo dovozeno výše, nevyplývají.
40. Objednatel v rozkladu dále uvádí, že má veškeré oprávnění k tomu, aby k faktické diskriminaci navrhovatele nedošlo. Jak vyplývá ze shora uvedeného, objednateli nelze upřít, že je věcně příslušným orgánem ke stanovení ceny jízdného a přepravného a podmínek pro jejich uplatnění při přepravě osob jmenovaných v § 33 zákona o ČD. Avšak to nemá ve vztahu k současnému stavu žádného významu. Navrhovatel nemůže při odpovědném a odpovídajícím sestavení nabídky, potažmo ekonomického modelu, vycházet z „příslibu“ objednatele spočívajícím v následném odstranění nastalého diskriminačního stavu. Z hlediska přezkumu zákonnosti postupu objednatele ze strany Úřadu je totiž v daném případě podstatné již to, že v nabídkovém řízení takový stav vůbec nastal a tento by s jistotou nebyl do doby ukončení nabídkového řízení odstraněn, přičemž by zůstalo na vůli objednatele, zda by byl, dle jeho slov, fakticky odstraněn po uzavření smlouvy s navrhovatelem, pokud by se tento stal vítězným uchazečem. V právním státě nelze akceptovat takovou nejistotu navrhovatele vyvolanou právě článkem 16 odst. 5 návrhu smlouvy, který znemožňuje navrhovateli relevantně koncipovat svou nabídku z hlediska výše kompenzace.
41. Neztotožňuji se ani s argumentem objednatele, že by Úřad nesprávně dovozoval závěr o vyšší výnosů navrhovatele ve srovnání s jinými dopravci, aniž by zohlednil, že je objednatel oprávněn stanovit tarif režijního jízdného ve výši tarifu dopravce. Naopak mám za to, že závěr Úřadu o nižších výnosech z jízdného za přepravu osob spadajících pod § 33 zákona o ČD oproti ostatním dopravcům, kteří nemají takovou povinnost vyplývající ze jmenovaného ustanovení, je zcela logický, správný a (v souladu s výše uvedeným) zohledňující současný „legislativní“ stav. Je nepochybné, že při přepravě zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování, provozování drážní dopravy, poživatelů důchodů, kteří pracovali v oblasti drážní dopravy, jakož i jejich rodinných příslušníků by navrhovatel dosahoval nižších výnosů z jízdného oproti jiným, k těmto osobám nepovinným dopravcům, neboť jmenované osoby požívají výhod spočívajících v režijním jízdném, a to ve spojích, které provozuje navrhovatel. Důsledkem režijního jízdného, které není tarifem dopravce ve smyslu článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy, a tedy na základě tohoto ustanovení návrhu smlouvy nemůže být zohledněno v kompenzaci, by byl navrhovatel ve „ztrátě“ ve výši rozdílu mezi tarifem dopravce a tarifem režijního jízdného za každou osobu přepravenou v tomto režimu. Tak lze hovořit o současném stavu, kdy je v platnosti a účinnosti objednatel vyhlášený tarif stanovící režijní jízdné. Na základě aktuálního stavu, který jediný je rozhodný pro zpracování nabídky navrhovatele, pak jednoznačně dochází ke znevýhodnění navrhovatele oproti jiným dopravcům. Znovu opakuji, že navrhovatel

nemůže předjímat budoucí vývoj v otázce režijního jízdného, a to nejen z hlediska samotné podoby, resp. výše režijního jízdného, ale i z pohledu časového, tedy pokud by došlo k vyrovnání tarifu režijního jízdného s tarifem dopravce, tak v jakém časovém horizontu by k faktickému srovnání obou tarifů došlo. Navrhovatel nemůže odpovědně kalkulovat svou nabídku zohledňující jakýkoliv budoucí stav, pokud nemá odpovídající či konkrétní výchozí hodnoty. Proto je zcela logické, že navrhovatel musí vycházet pouze z aktuálního stavu, který jediný je relevantní pro rozhodnutí navrhovatele o účasti v nabídkovém řízení.

42. Právě uvedené úzce souvisí s konstatováním objednatele, podle něž měl navrhovatel zpracovat svou nabídku v intencích nabídkového řízení, které předpokládá, že žádné ekonomicky nevýhodné závazky na základě oprávnění objednatele v § 33 zákona o ČD nebudou navrhovateli uloženy po celou dobu plnění předmětných veřejných služeb. Vzhledem k tomu, co již bylo dovozeno ve vztahu k nepředjímání potenciálních budoucích úprav tarifu režijního jízdného, a dále s o hledem na to, že z žádného dokumentu, jenž je součástí dokumentace nabídkového řízení, neplyne jakýkoliv závazek objednatele vyrovnat tarif režijního jízdného s tarifem dopravce, mohu tuto námitku jako nedůvodnou odmítnout. Nad rámec mohu dále konstatovat, že dokumentaci nabídkového řízení není ani, dle mého názoru, možno považovat za takový dokument, jímž lze tarif režijního jízdného ve smyslu § 33 zákona o ČD pozměnit, či jím přislíbit případnou změnu, která se provádí aktem svou povahou veřejnoprávním.
43. V rozkladu objednatel rovněž uvedl, že Úřadem užívaný pojem „režijní jízdné“ nepředstavuje přesný právní pojem, což při posuzování předmětné věci může vést k určitým zkreslením. Nedomnívám se však, že by pojem „režijní jízdné“, zavedený v bodě 8. odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakožto zkratka pro obsah § 33 zákona o ČD, mohl působit jakékoliv pochyby o jeho významu či že by snaha Úřadu opakovaně neopisovat určité skutečnosti mohla vést k nezákonnosti nebo nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Používání zkratk v rozhodnutích, není-li pochyb o jejich obsahu, což v daném případě není, je zcela běžnou praxí nejen Úřadu, ale zřejmě všech správních orgánů či soudů. Z tohoto pohledu není tedy podstatné, co předmětná zkratka může případně u některých osob evokovat, ale důležité je, co má obsahově vyjadřovat konkrétně v napadeném rozhodnutí.
44. Objednatel brojí i proti závěru Úřadu, podle něž přepravce není oprávněn tarif dle § 33 zákona o ČD zahrnout do kompenzace, což dle Úřadu vyjadřuje právě článek 16 odst. 5 návrhu smlouvy. Podle objednatele lze naopak do kompenzace zahrnout jakýkoliv tarif, resp. jakoukoliv cenu jízdních dokladů, která je v souladu s příslušnými cenovými předpisy nabízena. Tento argument objednatele však zcela opomíjí skutečnost, že předmětem správního řízení nebyla otázka vyloučení možnosti dopravce poskytovat na soutěžené trati, v případě jeho úspěchu, slevy na jízdném či jiné bonusy, nýbrž otázka diskriminace navrhovatele, který je ze zákona o ČD (spolu s předpisem objednatele stanovícím konkrétní výši režijního jízdného) povinen uznávat tarif stanovící režijní jízdné, a musí tak nést s tím spojené zvýšené náklady. Přitom, jak Úřad správně poznamenává, i kdyby navrhovatel byl oprávněn zvýšené náklady spojené s uplatňováním specifického tarifu nařízeného objednatelem dle § 33 zákona o ČD zohlednit ve výši kompenzace navrhnuté ve své nabídce, pak by ani taková podmínka nebyla pro navrhovatele stejná jako pro ostatní dopravce, neboť by se tím znatelně zvýšila částka kompenzace, která je předmětem hodnocení a navrhovatel by tak měl menší šanci v nabídkovém řízení uspět.

45. Argumentem objednatele je i tvrzení, že navrhovatel nemá žádný důvod kalkulovat ztrátu plynoucí z potenciálně nevýhodných tarifů do nákladových položek (kde tato nemá své místo), nýbrž naopak má do ekonomického modelu zahrnout odhad předpokládaných výnosů i nákladů v reálně očekávané výši. Pokud však navrhovatel musí vycházet ze stávajícího stavu, tedy bezvýhradně akceptovat ustanovení § 33 zákona o ČD a platný tarif režijního jízdného vyhlášený objednatelem, pak musí kalkulovat s nižšími výnosy na jízdném při přepravě osob spadajících do kategorizace předestřené § 33 zákona o ČD, přičemž však nebude oprávněn tuto skutečnost ve své nabídce reflektovat, popřípadě by mu to šlo k tíži, jak správně dovodil Úřad v bodě 80. odůvodnění napadeného rozhodnutí. Co se týče otázky oprávněnosti navrhovatele započíst si ztrátu vznikuvší z povinnosti poskytovat určitým osobám jmenovaným v § 33 zákona o ČD režijní jízdné do nákladů, jak uvedl v napadeném rozhodnutí Úřad, mohu uvést, že problematiku sestavování finančních modelů upravuje vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Z ní pak nevyplývá, že by navrhovatel nebyl oprávněn takovou položku zahrnout mezi náklady, například ostatní přímé náklady či cestovné, jež nejsou předmětnou vyhláškou blíže konkretizované a je na uvážení jednotlivých dopravců, co v ní oprávněně zohlední.
46. Dle textu rozkladu (viz bod 23. rozkladu) se objednatel necítí být odpovědný za nastavení výše tarifů ze strany dopravců nad rámec podmínek cenové regulace. K tomu uvádím, že toto konstatování objednatele je ve vztahu k posuzované problematice zcela irelevantní, bez jakéhokoliv vlivu na skutečnost, že jediný navrhovatel je povinen dodržovat ustanovení § 33 zákona o ČD a platný tarif režijního jízdného vyhlášený objednatelem, aniž by toto mohl vlastním volním jednáním ovlivnit. Právě této povinnosti se příčí znění článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy, které ve svém důsledku navrhovatele nedůvodně diskriminuje a oproti přesvědčení objednatele vytváří mezi uchazeči a navrhovatelem nerovné podmínky, jak byly popsány shora.
47. Obdobný závěr lze učinit i o tvrzení objednatele, že nelze navrhovateli předepisovat, jaký je běžný tarif, který pro jednotlivé skupiny cestujících zvolí a jaké jim v jeho rámci bude poskytovat benefity. Objednatel zde totiž směšuje dva zásadně odlišné režimy. Jednak režim, jenž je předmětem správního řízení, tj. poskytování režijního jízdného na základě § 33 zákona o ČD a jednak další případné benefity pro běžné cestující, kteří nejsou osobami podle § 33 zákona o ČD. Zatímco v druhém jmenovaném případě, tj. dobrovolné poskytování slev na jízdném či jiných výhod, by ustanovení článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy nepůsobilo diskriminačně, v případě zákonných režijních úlev na jízdném je tomu jinak (jak opět shora popsáno). Pro úplnost k tomu dodávám, že z hlediska porušení zásady zákazu diskriminace je nedůležité, zda se takového pochybení objednatel dopustil úmyslně či z nedbalosti. Podstatné je, že k němu došlo, což je nesporné i ve světle doléhající judikatury, podle níž *„[p]orušení zásady nediskriminace zadávacího řízení by nesporně nastalo, pokud by zadavatel v téže situaci a v týchž otázkách přistupoval k některým uchazečům o veřejnou zakázku procedurálně nebo obsahově jinak než ke zbylým, popř. pokud by v důsledku zadavatelova postupu bylo některým uchazečům objektivně znemožněno nebo ztíženo ucházet se o veřejnou zakázku za podmínek, za nichž se o ni mohou ucházet jiní uchazeči“*, jak konstatoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 12. 5. 2008, č. j. 5 Afs 131/2007 – 131.

48. V rámci svých konstatování objednatel okrajově dodal, že by bylo nelogické, kdyby tarif režijního jízdného upravil dříve před tím, než by potenciálně vybral jako nejvhodnějšího uchazeče pro plnění předmětu nabídkového řízení navrhovatele. Úřad v napadeném rozhodnutí na žádném místě neuvedl, že měl objednatel upravit tarif režijního jízdného a kdy tak měl učinit, nýbrž pouze konstatoval, že objednatel měl v dokumentaci nabídkového řízení zohlednit skutečnost, že navrhovatel je na základě § 33 zákona o ČD povinen poskytovat určitým osobám režijní jízdné. Samotné „zohlednění“ však je a musí být ponecháno na objednateli, neboť Úřad, jakožto orgán dohledu, nemá zavazovat objednatele ke konkrétním krokům, k nimž jsou tito povinni, aby vyhověli ustanovením relevantních právních předpisů a základním zásadám podávaným v § 6 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách.
49. Neztotožňuji se s objednatelem ani v jeho závěrečných tvrzeních, kde tento uvádí, že Úřad své závěry založil na nesprávných věcných úvahách, vycházejících z nesprávně aplikovaných tuzemských i evropských právních předpisů. Naopak se domnívám, že Úřad správně vyhodnotil všechny podstatné skutečnosti, zohlednil platné a účinné právní předpisy, a protože neshledal jinou možnost, jak zhojit vadu, jíž je nabídkové řízení od samého počátku zatíženo, uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení předmětného nabídkového řízení.
50. S navrhovatelem se rozcháším i v konstatování, že akceptování argumentace Úřadu by založilo stav, kdy by navrhovatel v jakémkoliv nabídkovém řízení v železniční dopravě mohl tvrdit, že je diskriminován právní povinností uznávat režijní jízdní doklady, což by se mohlo nepříznivě odrazit na soutěži veřejných služeb v železniční dopravě. Jak bylo uvedeno výše, samotné ustanovení § 33 zákona o ČD a na základě takového zmocnění objednatelem vyhlášený tarif režijního jízdného, není a priori problematickým z hlediska diskriminace navrhovatele. Narušení zásady zákazu diskriminace ve smyslu § 6 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách spočívá ve formulaci článku 16 odst. 5 návrhu smlouvy, tedy v postupu objednatele v nabídkovém řízení. Protože tedy jde o pochybení konkrétního objednatele v konkrétním nabídkovém řízení, není možné „paušalizovat“ tímto vzniklý závadný stav na jakákoliv jiná nabídková řízení.
51. Ve smyslu § 89 odst. 2 správního řádu jsem tedy přezkoumal zákonnost napadeného rozhodnutí v jeho výrocích a jeho věcnou správnost v rozsahu vznesených námitek a současně jsem přezkoumal i zákonnost postupu Úřadu, když napadené rozhodnutí jsem shledal zákonným a věcně správným. Úřad ve správním řízení dostatečně zjistil skutkový stav věci tak, aby mohl posoudit, zda se v daném případě objednatel dopustil porušení zákona. Současně Úřad všechny podklady pro vydání rozhodnutí řádně označil a uvedl závěry, které z těchto podkladů zjistil a které ho vedly k závěru, že byly splněny podmínky pro uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení nabídkového řízení, přičemž zjištěný skutkový stav přezkoumal z hlediska naplnění zákonných ustanovení. Dále Úřad uvedl všechny právní normy, které v dané věci aplikoval a současně dostatečně odůvodnil jejich použití. Nelze tedy po přezkoumání napadeného rozhodnutí přisvědčit tvrzení objednatele, že napadené rozhodnutí je nesprávné z důvodu nesprávného posouzení věci a dále z důvodu nesprávně aplikovaných tuzemských i evropských právních předpisů.

Závěr

52. 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.
53. Vzhledem k výše uvedenému, když jsem neshledal důvody, pro které by bylo nutno napadené rozhodnutí změnit nebo zrušit, rozhodl jsem tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se nelze podle § 91 odst. 1 ve spojení s § 152 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů dále odvolat.

otisk úředního razítka

Ing. Petr Rafaj
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží:

1. JUDr. Petra Buzková, advokátka ve Vyroubal Krajhanzl Školout, advokátní kancelář, s. r. o., Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1
2. Česká republika – Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha – Nové Město

Vypraveno dne:

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