



UOHSX008TBZH

## PŘEDSEDA ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Č.j.: ÚOHS-R0176,0179/2016/VZ-49377/2016/322/KBe

Brno 16. prosince 2016

Ve správním řízení o rozkladu, který dne 14. 6. 2016 doručil Úřadu pro ochranu hospodářské  
navrhovatel –

- **Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.**, IČO 25220683, se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, 301 00 Plzeň-Východní Předměstí, ve správním řízení zastoupený na základě plné moci ze dne 26. 3. 2015 JUDr. Tomášem Tomšíčkem, advokátem, ev. č. ČAK 10451, se sídlem Vlastina 602/23, 323 00 Plzeň

a o rozkladu, který dne 21. 6. 2016 doručili objednatelé –

- **obec Vejprnice**, IČO 00258474, se sídlem Mírová 17, 330 27 Vejprnice,
- **obec Tlučná**, IČO 00258385, se sídlem Hlavní 25, 330 26 Tlučná,  
ve správním řízení zastoupeni na základě plných mocí ze dne 30. 10. 2014 JUDr. Tatianou Jiráskovou, advokátkou, ev. č. ČAK 11196, AK Svejkovský, Kabelková a spol., se sídlem Kamenická 1, 301 12 Plzeň,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. ÚOHS-S0895/2014/VZ-22836/2016/543/JWe ze dne 27. 5. 2016 vydanému ve správním řízení vedeném ve věci přezkoumání úkonů objednatelů učiněných v nabídkovém řízení s názvem „**Zajištění dopravní obslužnosti na trase Plzeň-Vejprnice-Tlučná**“, zadávané v nabídkovém řízení, jehož oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 7. 8. 2014 pod evidenčním číslem 494155 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 9. 8. 2014 pod ev. č. 2014/S 152-273917,

jsem na základě návrhu rozkladové komise jmenované podle § 152 odst. 3 téhož zákona, rozhodl takto:

**I.**

Výrok II. rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. ÚOHS-S0895/2014/VZ-22836/2016/543/JWe ze dne 27. 5. 2016 podle § 152 odst. 5 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

**potvrzují**

a rozklad navrhovatele – Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., IČO 25220683, se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, 301 00 Plzeň-Východní Předměstí, ve správním řízení zastoupeného na základě plné moci ze dne 26. 3. 2015 JUDr. Tomášem Tomšíčkem, advokátem, ev. č. ČAK 10451, se sídlem Vlastina 602/23, 323 00 Plzeň

**zamítám.**

**II.**

Výrok I., III. a IV. rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0895/2014/VZ-22836/2016/543/JWe ze dne 27. 5. 2016 podle § 152 odst. 5 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

**potvrzují**

a rozklad objednatelů – obec Vejprnice, IČO 00258474, se sídlem Mírová 17, 330 27 Vejprnice, a obec Tlučná, IČO 00258385, se sídlem Hlavní 25, 330 26 Tlučná, ve správním řízení zastoupených na základě plných mocí ze dne 30. 10. 2014 JUDr. Tatianou Jiráskovou, advokátkou, ev. č. ČAK 11196, AK Svejkovský, Kabelková a spol., se sídlem Kamenická 1, 301 12 Plzeň,

**zamítám.**

## **ODŮVODNĚNÍ**

### **I. Zadávací řízení a správní řízení vedené Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže**

1. Dne 27. 10. 2014 obdržel Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) příslušný podle § 25 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“)<sup>1</sup>, k výkonu dohledu nad dodržováním postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

---

<sup>1</sup> Pokud je v rozhodnutí uveden odkaz na zákon, jedná se vždy o znění účinné ke dni zahájení šetřeného nabídkového řízení ve smyslu § 10 zákona v návaznosti na § 35 odst. 1 zákona, podle tohoto znění se posuzují úkony objednatele a dopravců v nabídkovém řízení. Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek se nepoužije s ohledem na ustanovení § 273 odst. 1 tohoto zákona.

na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním, návrh navrhovatele – Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., IČO 25220683, se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, 301 00 Plzeň-Východní Předměstí, ve správním řízení zastoupeného na základě plné moci ze dne 26. 3. 2015 JUDr. Tomášem Tomšíčkem, advokátem, ev. č. ČAK 10451, se sídlem Vlastina 602/23, 323 00 Plzeň (dále jen „**navrhovatel**“), na přezkoumání úkonů objednatelů – obec Vejprnice, IČO 00258474, se sídlem Mírová 17, 330 27 Vejprnice, a obec Tlučná, IČO 00258385, se sídlem Hlavní 25, 330 26 Tlučná, ve správním řízení zastoupených na základě plných mocí ze dne 30. 10. 2014 JUDr. Tatianou Jiráskovou, advokátkou, ev. č. ČAK 11196, AK Svejkovský, Kabelková a spol., se sídlem Kamenická 1, 301 12 Plzeň (dále jen „**objednatelé**“), učiněných v nabídkovém řízení s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti na trase Plzeň-Vejprnice-Tlučná“, jehož oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 7. 8. 2014 pod evidenčním číslem 494155 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 9. 8. 2014 pod ev. č. 2014/S 152-273917 (dále jen „**veřejná zakázka**“).

2. Dne 27. 10. 2014, kdy byl Úřadu doručen návrh navrhovatele, bylo podle § 26 zákona ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“), zahájeno toto správní řízení ve věci přezkoumání úkonů objednatelů. Návrhem se navrhovatel u Úřadu domáhal, aby Úřad rozhodl o zrušení nabídkového řízení podle § 31 odst. 1 zákona, neboť jiným způsobem není podle jeho názoru možno dosáhnout nápravy. Navrhovatel v podaném návrhu brojil proti požadavku objednatelů, aby měl dopravce po celou dobu plnění smlouvy k dispozici 8 základních vozidel splňujících definované standardy kvality a zároveň dostatečný počet zálohových vozidel, jelikož dle navrhovatele je tento požadavek nepřiměřený a diskriminující, protože má navrhovatel za to, že k řádnému plnění předmětu nabídkového řízení postačuje 5 základních vozidel.
3. Dne 18. 11. 2014 vydal Úřad rozhodnutí o předběžném opatření č. j. ÚOHS-S895/2014/VZ-24406/2014/543/JWe, kterým nařídil na návrh navrhovatele předběžné opatření, jímž byl objednatelům uloženo uzavřít smlouvu v nabídkovém řízení. Týmž rozhodnutím Úřad zamítl návrh navrhovatele na uložení předběžného opatření spočívajícího v pozastavení nabídkového řízení, neboť pozastavení nabídkového řízení neshledal v tomto případě jako účelné.
4. Po přezkoumání případu vydal Úřad rozhodnutí ve věci č. j. ÚOHS-S895/2014/VZ-27479/2014/543/JWe ze dne 19. 12. 2014, kterým ve výroku I. rozhodl, že objednatelé v nabídkovém řízení veřejné zakázky nedodrželi postup stanovený v § 10 odst. 3 zákona v návaznosti na § 44 odst. 6 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZVZ**“) tím, že v dokumentaci nabídkového řízení veřejné zakázky vymezili procentuálně, a nikoliv věcně část plnění předmětu nabídkového řízení, která nesmí být plněna subdodavatelem, přičemž tento postup mohl ovlivnit výběr nevhodnější nabídky, a dosud nedošlo k uzavření smlouvy. Výrokem II. tohoto rozhodnutí jako opatření k nápravě nezákonného postupu objednatelů Úřad podle § 31 odst. 1 zákona zrušil nabídkové řízení. Ve výroku III. tohoto rozhodnutí Úřad uložil objednatelům podle § 32 zákona v návaznosti a § 119 odst. 2 ZVZ a podle § 1 odst. 1 vyhlášky č. 328/2006 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách uhradit náklady řízení ve výši 30 000 Kč.
5. Rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R456/2014/VZ-10304/2016/321/EDy ze dne 16. 3. 2016 bylo rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S895/2014/VZ-27479/2014/543/JWe ze dne

19. 12. 2014 zrušeno a věc vrácena Úřadu k novému projednání, jelikož bylo rozhodnutí Úřadu v důsledku nesprávného právního posouzení v rozporu s právními předpisy. Předseda Úřadu v jeho rozhodnutí dospěl k závěru, že postup objednatelů spočívající v procentuálním vymezení míry použití subdodávek, resp. v procentuálním stanovení objemu služeb předmětu nabídkového řízení, které je povinen dopravce realizovat sám, byl v tomto případě v souladu s právními předpisy upravujícími veřejné služby v dopravě cestujících.

## II. Napadené rozhodnutí

6. Po novém projednání vydal Úřad dne 27. 5. 2016 rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0895/2014/VZ-22836/2016/543/JWe (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), kterým rozhodl výrokem I. tak, že objednatelé nedodrželi postup stanovený v § 10 odst. 3 zákona, v návaznosti na § 45 odst. 3 ZVZ tím, že v dokumentaci nabídkového řízení veřejné zakázky požadovali, aby dopravce měl po celou dobu plnění smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti na trase Plzeň-Vejprnice-Tlučná pro účely plnění této smlouvy k dispozici 8 základních vozidel splňujících standardy kvality a bezpečnosti dle přílohy č. 2 jmenované smlouvy, jako například požadované stáří či vnější design, přičemž 2 z těchto základních vozidel uvedených charakteristik požadovali nad rámec potřeb pro plnění předmětu předmětného nabídkového řízení, za účelem zajištění neočekávaných situací, přestože tyto neočekávané situace bylo dle podmínek předmětného nabídkového řízení možno řešit použitím zálohových vozidel, čímž stanovili technické podmínky tak, že vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, přičemž tento postup mohl ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky, a dosud nedošlo k uzavření smlouvy.
7. Výrokem II. napadeného rozhodnutí Úřad rozhodl tak, že se návrh navrhovatele podle § 31 odst. 2 zákona ve zbývajících částech bodu III. návrhu a v bodu IV. návrhu zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 31 odst. 1 zákona.
8. Výrokem III. napadeného rozhodnutí uložil Úřad jako opatření k nápravě nezákonného postupu objednatelů uvedeného ve výroku I. napadeného rozhodnutí podle § 31 odst. 1 zákona zrušení nabídkového řízení veřejné zakázky.
9. Výrokem IV. napadeného rozhodnutí uložil Úřad objednatelům, podle § 32 zákona v návaznosti na § 119 odst. 2 ZVZ a podle § 1 odst. 1 vyhlášky č. 328/2006 Sb., kterou se stanoví paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele pro účely zákona o veřejných zakázkách, uhradit náklady řízení ve výši 30 000 Kč.

## III. Námitky rozkladu navrhovatele

10. Dne 30. 5. 2016 bylo napadené rozhodnutí doručeno navrhovateli. Dne 14. 6. 2016 Úřad obdržel rozklad navrhovatele ze dne 13. 6. 2016, kterým navrhovatel napadl výrok II. napadeného rozhodnutí. Rozklad tak byl podán v zákonné lhůtě.
11. Navrhovatel se neztotožňuje s názorem Úřadu, že objednatelé stanovili rozsah služeb formou poskytnutí konkrétního jízdního řádu, který plně vyhovoval jejich potřebám a je tedy pouze na dopravcích, aby tyto oprávněné požadavky objednatelů splnili. Navrhovatel v této souvislosti odkazuje na svá tvrzení uvedená ve vyjádření ze dne 15. 4. 2016 založeném ve spise. Požadavek objednatelů dále považuje za neoprávněný a nepřiměřený, jelikož byly jízdní řády kompletně sestaveny společností ČSAD autobusy Plzeň a.s., IČO 48362611,

se sídlem V Malé Doubravce 27, 312 00 Plzeň (dále jen „**stávající dopravce**“), aby mu maximálně vyhovovaly. Proto navrhovatel trvá na tom, že přesné stanovení jízdních řádů přináší stávajícímu dopravci výhodu.

12. Navrhovatel dále namítá, že Úřad se při konstatování, že zpoplatnění vjezdu do areálu Centrálního autobusového nádraží v Plzni (dále jen „**CAN**“) nelze považovat za podmínku omezující dopravce v podání nabídky nebo zvýhodňující některého možného dopravce, nezabýval přenesením rizika možné změny poplatků na dopravce. Přičemž je dle navrhovatele zcela zřejmé, že majetkovým propojením stávajícího dopravce s vlastníkem areálu CAN má tento dopravce výhodnější postavení, jelikož si zcela jistě nemusel naceňovat riziko změny poplatku, se kterým ostatní dopravci museli počítat. Toto tvrzení je dle navrhovatele dokresleno i zjištěním Úřadu, dle kterého Úřad získal pochybnosti o vzájemné porovnatelnosti nabídek, když ve výchozím finančním modelu v kolonce „Úhrada za použití infrastruktury“ uváděli jednotliví dopravci jako roční náklad částky v rozsahu 0 až 2 360 tis. Kč, ač by do této kolonky měly spadat i náklady za poplatky za vjezd do CAN, které jsou dle názoru Úřadu jednoznačně objednateli vyjádřeny.
13. Navrhovatel dále odkazuje na svá tvrzení uvedená ve vyjádření ze dne 15. 4. 2016 založeném ve spise a zejména na skutečnost, že dle navrhovatele dostupných kalkulací je zřejmé, že stávající dopravce si odpovídající částku 5 Kč/km za vjezd do areálu CAN nekalkuloval, neboť v relevantní položce ve smlouvě o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících mezi objednateli a stávajícím dopravcem ze dne 12. 3. 2012, na základě které jsou nyní stávajícím dopravcem předmětné služby poskytovány, je uvedena částka 0,01 Kč/km. Dle navrhovatele se lze tedy důvodně domnívat, že stávající dopravce tuto částku nezahrnul ani v kalkulaci pro nabídkové řízení veřejné zakázky, jelikož je stávající dopravce majetkově spřízněn s provozovatelem CAN a může mu poskytnout konkurenční výhodu.

#### **Závěr rozkladu navrhovatele**

14. Navrhovatel se rozkladem domáhá, aby předseda Úřadu výrok II. napadeného rozhodnutí změnil tak, že návrhu navrhovatele vyhoví v plném rozsahu, případně aby výrok II. napadeného rozhodnutí zrušil a věc vrátil Úřadu k novému projednání.

#### **IV. Námitky rozkladu objednatelů**

15. Dne 6. 6. 2016 bylo napadené rozhodnutí doručeno objednatelům. Dne 21. 6. 2016 Úřad obdržel rozklad objednatelů z téhož dne, kterým objednatelé napadli výroky I., III. a IV. napadeného rozhodnutí. Rozklad tak byl podán v zákonné lhůtě.
16. Objednatelé uvádí, že v dokumentaci nabídkového řízení veřejné zakázky byly umožněny změny jízdních řádů tak, že může dojít k ponížení dopravního výkonu nebo přidání nových spojů. Navýšení poté může být pouze do takové výše, aby jej bylo možné zajistit 8 základními vozy požadovanými pro plnění smlouvy. Během dodatečných informací bylo objednateli konstatováno, že k zajištění dopravy dle jízdních řádů je potřeba 6 základních vozidel a dále byl sdělen předpoklad navýšení dopravního výkonu.
17. Objednatelé v této souvislosti namítají, že již v současné době mohou prohlásit, že původní jízdní řády neodpovídají potřebám objednatelů, a proto uvažují o zavedení nových spojů do celkového počtu 8 základních vozidel. Objednatelé dále uvádí demonstrativní posílení dopravy, přičemž uvedené spoje představují denní navýšení výkonu o 70 km.

Dle objednatelů toto navýšení koresponduje s požadavkem na dodržení limitní hranice navýšení objemu v souladu s § 16 zákona, jelikož celková kompenzace dodatečných služeb nepřekročí 20 % z celkové původní kompenzace. Objednatelé tedy namítají, že museli počítat s navýšením dopravního výkonu a vytvořit tak určitou rezervu, aby k němu mohli přistoupit, přičemž s touto možností byli dopravci seznámeni jednak v samotné smlouvě a rovněž v rámci dodatečných informací.

#### **Závěr rozkladu objednatelů**

18. Objednatelé navrhují, aby předseda Úřadu napadený výrok I. změnil tak, že návrh zamítne a výroky III. a IV. zrušil, případně aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání.

#### **Vyjádření navrhovatele k rozkladu objednatelů**

19. Navrhovatel ve svém vyjádření k rozkladu objednatelů uvádí, že pokud smlouva na plnění veřejné zakázky zavazuje dopravce přistoupit na případné změny jízdních řádů, které navrhnou objednatelé, pak toto smluvní ustanovení neodůvodňuje potřebu dopravce mít oněkolik základních vozidel navíc při samotném zahájení plnění předmětu veřejné zakázky. Navrhovatel se dále neztotožňuje s tvrzením objednatelů, dle kterých se při zamýšlené změně jedná o dodatečné veřejné služby podle § 16 zákona a že právě pro tyto služby objednatelé od počátku požadují vyšší počet základních vozidel. Dle navrhovatele potřeba dodatečných služeb musí vzniknout až po zahájení nabídkového řízení, a proto není možné tyto služby zahrnout do zadávací dokumentace veřejné zakázky a požadovat vozidla navíc. Potřeba dodatečných služeb musí být nepředvídatelná a nelze tyto dodatečné služby propojovat s požadavkem na počet základních vozů pro plnění předmětu původního nabídkového řízení.
20. Navrhovatel dále uvádí, že objednatelé nesprávně tvrdí, že po doplnění uvažovaných spojů dojde k plnému využití požadovaných 8 vozidel a je toho názoru, že navýšením dopravního výkonu nemusí dojít vždy automaticky k nutnosti přidání dalšího vozidla. Dle navrhovatele pro pokrytí jízdního řádu stanoveného v rozkladu objednatelů postačí sedm vozidel, přičemž lze využít i vozidel v záloze. Navrhovatel uvádí, že tvrzení objednatelů ohledně doplňování spojů je ryze účelové. Dle navrhovatele nemůžou objednatelé určit počet základních vozidel bez ohledu na jejich skutečnou aktuální potřebu, jinak by to zvýhodnilo ty dopravce, kteří by pro nadbytečné vozy našli i jiné využití po zbytek dne. Objednatelé avizovali navýšení dopravního výkonu o 17 640 km, přičemž dle navrhovatele toto navýšení nemůže odůvodnit oprávněnost požadavku na vyšší než nutný počet vozidel.

#### **V. Řízení o rozkladech**

21. Úřad po doručení rozkladů 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 rozkladech.

#### **Stanovisko předsedy Úřadu**

22. Po projednání rozkladů 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 jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise jsem dospěl k následujícímu závěru.

23. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, jak je uvedeno výše, rozhodl správně a v souladu s právními předpisy. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí jsou v podrobnostech rozvedeny důvody, pro které jsem přistoupil k potvrzení napadeného rozhodnutí a k zamítnutí rozkladu navrhovatele a rozkladu objednatelů.

## **VI. K námitkám rozkladů**

### *K rozkladu navrhovatele*

24. Úvodem svého rozkladu navrhovatel nesouhlasí se závěrem Úřadu o oprávněnosti požadavku objednatelů na rozsah služeb ve formě konkrétních jízdních řádů a v této souvislosti odkazuje na svá tvrzení uvedená ve vyjádření ze dne 15. 4. 2016. K tomu konstatuji, že Úřad se všemi rozhodnými skutečnostmi a argumenty navrhovatele uvedenými v jeho vyjádření ze dne 15. 4. 2016 vyčerpávajícím způsobem vypořádal v napadeném rozhodnutí, přičemž jsem dospěl k závěru, že posouzení oprávněnosti výše uvedeného požadavku objednatelů na služby ve formě konkrétních jízdních řádů provedené Úřadem je ze skutkového i právního hlediska správné, a proto neshledávám důvody, proč se od jeho závěrů odchýlit.
25. Navrhovatel k tomu dále namítá, že objednatelem požadované dodržování stávajících jízdních řádů poskytuje stávajícímu dopravci konkurenční výhodu, jelikož jím byly komplexně sestaveny, aby mu maximálně vyhovovaly. K danému uvádím následující.
26. Pro posouzení toho, zda lze uvedený požadavek považovat za zvýhodňující určitého dopravce, tedy za diskriminační, je třeba vycházet ze základních zákonných východisek, přičemž konstatuji, že se podle § 10 odst. 3 zákona pro obsah dokumentace nabídkového řízení použijí příslušná ustanovení ZVZ obdobně, a to v podrobnostech stanovených v tomto ustanovení. To tedy mimo jiné znamená, že zadávací dokumentace v nabídkovém řízení se řídí ZVZ, stejně tak na takové posouzení doléhají i závěry právní teorie v řešené otázce a v neposlední řadě relevantní judikatura správních soudů vztahující se k zadávací dokumentaci.
27. Podle § 44 odst. 1 ZVZ je zadávací dokumentace soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek zadavatele vymezujících předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky. Za správnost a úplnost dokumentace odpovídá zadavatel.
28. Podle § 45 odst. 1 ZVZ se technickými podmínkami rozumí vymezení charakteristik a požadavků na dodávky nebo služby stanovené objektivně a jednoznačně způsobem vyjadřujícím účel využití požadovaného plnění zamýšlený zadavatelem.
29. Podle § 45 odst. 3 ZVZ nesmí být technické podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže.
30. V obecné rovině se k oprávnění zadavatele vymezit zadávací podmínky vyjadřoval Úřad např. v rozhodnutí ze dne 29. 2. 2012 ve věci sp. zn. ÚOHS-S437/2011, kde uvedl: „*Účelem a smyslem zadání VZ v zadávacím řízení je zajistit splnění zadavatelem stanovených*

*požadavků na předmět VZ, při dodržení co možná nejvýhodnějších podmínek pro zadavatele. Smyslem zadávání VZ v zadávacím řízení tudíž není hledání „optimálních“ zadávacích podmínek pro konkrétního dodavatele, resp. okruhy dodavatelů tak, aby tito dodavatelé byli např. „ušetřeni“ aktivního hledání spolupráce s jinými dodavateli, řešení smluvních vztahů v rámci podávání společných dodávek, řešení subdodavatelských vztahů, apod. právem zadavatele.“*

31. Ke stanovení technických podmínek dále uvádím, že vymezení předmětu plnění veřejné zakázky závisí výlučně na uvážení objednatelů, jelikož ti jediní mají představu o požadovaných vlastnostech předmětu plnění, mají znalost o souhrnu všech těchto požadavků a jsou schopni nejlépe definovat svoje potřeby, přičemž ostatní osoby nemohou posoudit, na základě jakých skutečností objednatelé své potřeby takto definovali. Za jednoznačné, správné a úplné vymezení předmětu veřejné zakázky nesou odpovědnost pouze objednatelé. Předmět veřejné zakázky vychází z potřeb objednatelů a může mít nejrůznorodější charakter daný jeho věcným obsahem, potřebami objednatelů, jeho finančními možnostmi, apod. Je tak zřejmé, že zákon umožňuje objednatelům vymežit technické podmínky předmětu veřejné zakázky podle jejich vlastních požadavků, tak aby co nejlépe naplňoval jejich přání a potřeby, přičemž je tato autonomie vůle objednatelů do jisté míry omezena požadavkem na zachování funkční hospodářské soutěže.
32. Otázku případné diskriminačnosti požadavků stanovených objednateli, je třeba dále posoudit z hlediska případného porušení výše uvedených zákonných ustanovení. Podle odborné literatury, konkrétně publikace Jurčík, R. Zákon o veřejných zakázkách. Komentář. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, 319-320 s.: „*V případě veřejných zakázek na dodávky a na služby se za technické podmínky považují veškeré charakteristiky a požadavky zadavatele na poskytování dodávek či služeb. Technické podmínky mají charakter výkonových charakteristik poptávaného předmětu, parametrů, rozměrů, apod (...)* Zadavatel je povinen při formulaci technických podmínek dodržovat zásady nediskriminace – nesmí tudíž vymezením technických podmínek zvýhodnit některé dodavatele či jakýmkoliv způsobem bránit hospodářské soutěži.“ S ohledem na uvedené je potřebné posoudit, zda technické požadavky stanovené objednateli nevytvořily neodůvodněné překážky v hospodářské soutěži či, zda nezvýhodnili některého z dopravců.
33. Po posouzení této otázky jsem dospěl k závěru, že požadavek objednatelů na poskytování služeb formou stanovených konkrétních jízdních řádů je v souladu se zákonem. K tomu uvádím, že obecně ve všech případech, ve kterých je před vyhlášením zadávacího řízení veřejná zakázka plněna určitým dodavatelem, se lze domnívat, že tento dodavatel disponuje určitou výhodou oproti ostatním uchazečům o veřejnou zakázku spočívající v přístupu k informacím, které vyplývají z faktu, že dodavatel v současné době plnění poskytuje. V takovém případě má uchazeč, který předmětné služby v minulosti poskytoval, určitou faktickou výhodu, nicméně tuto nelze automaticky považovat za neoprávněnou, resp. v rozporu se zákonem a ZVZ. V projednávané věci je požadavek objednatelů na dodržení stávajících jízdních řádů zdůvodnitelný skutečností, že jednotlivé spoje zcela vyhovují potřebám objednatelů, a to s ohledem na zvolenou trasu spojů, obsluhu zastávek a časový průběh spojů. Povinností objednatelů je dále dle § 10 odst. 3 zákona vymežit předmět veřejné zakázky tak, aby veřejné služby tvořily ucelené technické a provozní soubory a byly dopravně provázané s jinými veřejnými službami v přepravě cestujících.



Jestliže spoje uvedené ve stanovených jízdních řádech tyto povinnosti reflektují, považuji tento požadavek za oprávněný. K tomu dále dodávám, že jízdní řády musely být stávajícím dopravcem vytvořeny až po dohodě s objednateli tak, aby byly zohledněny časové potřeby cestujících a návaznosti dalších spojů. Uvedené vyplývá právě i ze skutečnosti, že objednatelé dodržování stávajících jízdních řádů požadují i ve veřejné zakázce, jelikož vyhovují všem jejich požadavkům. Objednatelé tedy stanovili jízdní řády tak, aby vyhovovaly cestujícím, nikoli stávajícímu dopravci. S námitkou navrhovatele, že jízdní řády byly vytvořeny stávajícím dopravcem, aby jemu maximálně vyhovovaly, se proto neztotožňuji.

34. K tomu odkazuji na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 9. 2014, č. j. 62 Af 43/2013-106: *„Pokud jde o otázku faktického zvýhodnění toho dodavatele, který totožné plnění zadavateli v minulosti již dodával, určitý prvek zvýhodnění se i zdejšímu soudu jeví jako patrný. Znalost reálných podmínek a okolností plnění v minulosti je přirozeným rysem nově poskytovaného plnění, jež je poskytováno poté, co totožné plnění již jednou poskytováno bylo, a to bez ohledu na to, zda plnění je veřejnou zakázkou či plněním mimo dosah ZVZ (...) pak zároveň dospívá k závěru, že faktické zvýhodnění dosavadního dodavatele nepřekračuje běžné podnikatelské zvýhodnění; takové zvýhodnění tu není bezprostředním důsledkem postupu zadavatele, nýbrž důsledkem pouhého faktu, že má být naceňováno plnění, jež má být poskytováno poté, co totožné plnění již jednou (jedním z dodavatelů) poskytováno bylo.“*
35. Dále podotýkám, že objednatelé nejsou povinni a ze zákona také nevyplývá, že by měli stanovovat, resp. přizpůsobovat, předmět veřejné zakázky nikoliv svým potřebám, ale nárokům nebo možnostem jednotlivých dopravců (navrhovatele). Je totiž zřejmé, že různým dopravcům by se jevily nediskriminační různé technické požadavky zadavatele, a to odvisle od provozní vytiženosti vozidel dopravce. Obecně by tak každý dopravce mohl považovat za diskriminační takové technické podmínky, které by neodpovídaly jeho zavedenému provoznímu oběhu vozidel.
36. Lze tedy shrnout, že stanovení rozsahu služeb formou konkrétních jízdních řádů je oprávněným požadavkem objednatelů, jelikož plně vyhovuje jejich potřebám, přičemž tento požadavek neposkytuje neodůvodněnou konkurenční výhodu stávajícímu dopravci. K tomu lze dále uvést, že nebyla dotčena ani zásada rovného zacházení zahrnující v sobě rovnost příležitostí všech dopravců, neboť nabídky všech dopravců podléhaly stejně nastaveným podmínkám a je tak plně na nich, aby tyto stejné výchozí podmínky ve svých nabídkách splnily. Závěr Úřadu, že objednatelé postupovali v souladu se zákonem i se ZVZ, když zahrnuli do dokumentace nabídkového řízení veřejné zakázky jízdní řády s konkrétními časy příjezdů a odjezdů pro stanovení rozsahu poptávaných služeb, proto považuji za správný a zákonný.
37. Další námitky navrhovatele brojí proti závěru Úřadu, že zpoplatnění vjezdu do areálu CAN nelze považovat za zvýhodňující některého z dopravců. K tomu navrhovatel předně namítá, že riziko možné změny poplatků je přeneseno na dopravce, přičemž tím, že stávající dopravce je majetkově propojen s vlastníkem areálu CAN, nemusí si toto riziko naceňovat oproti ostatním dopravcům.
38. K této námitce odkazuji na výše uvedené, přičemž opakuji, že stanovení zadávacích podmínek je výhradně v pravomoci objednatelů, jelikož účelem každého nabídkového řízení je uspokojení potřeb objednatelů a za jednoznačné, správné a úplné vymezení zadávací dokumentace nesou odpovědnost pouze objednatelé. Při vytváření zadávací dokumentace

jsou přitom objednatelé omezeni zákazem zvýhodnění určitého dodavatele či omezováním hospodářské soutěže.

39. Objednatelé svůj požadavek na užívání CAN odůvodnili ve svém vyjádření ze dne 3. 11. 2014 tak, že CAN byl zvolen jako výchozí zastávka proto, že se jedná o významný přestupní uzel s potřebným zázemím pro cestující i řidiče a je zde umožněno i odstavení autobusů mezi spoji. Vedení linek do jiného místa v centru Plzně by dle objednatelů znamenalo nárůst objednávaných kilometrů výkonu, a tím i finanční náročnosti služby. Z uvedeného je tak zřejmé, že objednatelé nepožadovali použití CAN neodůvodněně, pouze s cílem zvýhodnit některého z dopravců. Úřad dále dospěl ke správnému závěru, že objednatelé tímto požadavkem žádného z dopravců nezvýhodnili, jelikož výši poplatku za využití CAN všem dopravcům sdělili, přičemž všichni dopravci měli povinnost tento poplatek do svých nabídek zakomponovat.
40. K námitce o majetkovém propojení stávajícího dopravce s majitelem CAN tedy uvádím, že tato skutečnost bez dalšího neznámá, že je porušováno soutěžní prostředí. Všichni dopravci byli objednateli informováni ve stejné míře o jednotných poplatcích stanovených pro všechny dopravce, majetkové propojení stávajícího dopravce s vlastníkem CAN je však objektivní skutečností, vyplývající z aktuálního stavu, kterou objednatelé nemohou nikterak ovlivnit. S ohledem na to, že poplatky stanovené za užívání CAN jsou stanoveny pro všechny dopravce stejně a všichni dopravci měli povinnost tento poplatek do svých nabídek zakomponovat, nelze dospět k závěru, že by postup objednatelů zvýhodňoval některého z dopravců. Majetkové propojení stávajícího dopravce s majitelem CAN tedy nelze samo o sobě hodnotit jako jeho konkurenční výhodu právě s ohledem na to, že všichni dopravci včetně stávajícího dopravce měli povinnost poplatek za užívání CAN do nabídkové ceny zahrnout.
41. K tomu dále uvádím, že majetkové propojení stávajícího dopravce s majitelem CAN automaticky neznámá, že stávající dopravce nebude povinen poplatek platit či že na něj riziko změny poplatků nedopadá, jelikož se i přes uvedené majetkové propojení jedná o dva samostatné subjekty hospodařící se samostatnými rozpočty. Nelze tak z pouhého majetkového propojení dovodit, že stávající dopravce nebude povinen poplatek za užívání CAN hradit. Jestliže by však bylo shledáno, že je stávající dopravce zvýhodněn tím, že si nemusí naceňovat riziko změny poplatků, tak k tomu dodávám, že by se jednalo o faktickou výhodu způsobenou oprávněnými požadavky objednatelů. K tomu poté odkazuji na již zmíněný rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 26. 9. 2014, č. j. 62 Af 43/2013-106, dle kterého pokud je dodavatel zvýhodněn na základě určitých objektivních okolností, nemůže být tato skutečnost důvodem pro konstatování, že je postup zadavatele v rozporu se ZVZ.
42. Navrhovatel v této souvislosti dále odkazuje na bod 130 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který má dle navrhovatele potvrzovat zvýhodnění stávajícího dopravce. V tomto bodu Úřad uvedl, že poplatek za vjezd do CAN má být v příloze č. 5 smlouvy označen jako „Výchozí finanční model“ zahrnut do řádku „Úhrada za použití infrastruktury“. Dle Úřadu by se samotné zpoplatnění vjezdu do CAN mělo projevit ve výši cca 5 Kč na jeden km výkonu, přičemž z předložených nabídek a z velkého rozpětí částek uvedených v tomto řádku Úřad získal určité pochybnosti o vzájemné porovnatelnosti nabídek.

43. K tomu uvádím, že pochybnosti Úřadu o vzájemné porovnatelnosti nabídek jsou oprávněné, přičemž, jak Úřad správně uvedl, objednatelé by v novém nabídkovém řízení měli upřesnit pravidla pro vyplnění finančního modelu tak, aby jednotlivé nabídkové ceny byly porovnatelné nejen v celkových částkách, ale i v dílčích položkách. Tato skutečnost však nepotvrzuje domněnku navrhovatele o zvýhodnění stávajícího dopravce, spíše vypovídá o nesprávném vyplnění finančního modelu ze strany dopravců. Jak totiž vyplývá z nabídek dopravců, stávající dopravce uvedl v příslušném řádku částku 0,08 Kč/km, dopravce Autobusy VJK s.r.o., IČO: 27244181, se sídlem Pobřežní 16/18, Praha 186 00, uvedl částku 4,22 Kč/km, dopravce Autobusová doprava- Miroslav Hrouda s.r.o., IČO: 25166522, se sídlem Bezručova 244, 338 08 Zbiroh uvedl částku 9,12 Kč/km a dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s. IČO: 25332473, se sídlem Sportovní 4, 360 09 Karlovy Vary neuvedl částku žádnou, tedy 0 Kč/km. Z logiky uvedené navrhovatelem by tak vyplývalo, že nejen stávající dopravce, ale i dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s. má konkurenční výhodu oproti ostatním dopravcům, jelikož v tomto řádku uvedl nulovou hodnotu. Oproti tomu dopravce Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. uvedl hodnotu dvojnásobnou, než v jaké výši by se měl poplatek za využití CAN v této položce projevit. Jelikož tedy všichni dopravci uvedli v příslušném řádku finančního modelu velmi rozdílné částky, tak lze říci, že tato skutečnost byla zapříčiněna nepochopením zadávacích podmínek pro vyplnění finančního modelu ze strany dopravců, popř. nejasným vymezením těchto pravidel ze strany objednatelů. Nelze však z toho dále vyvozovat závěr o zvýhodnění stávajícího dopravce, a proto tuto námitku považuji za nedůvodnou. K tomu dále opakuji, že předmětný bod 130 napadeného rozhodnutí byl Úřadem uveden jen jako *obiter dictum*.
44. Navrhovatel dále opětovně odkazuje na svá tvrzení uvedená ve vyjádření ze dne 15. 4. 2016 a to zejména na skutečnost, že dle navrhovatele dostupných kalkulací je zřejmé, že si stávající dopravce částku za vjezd do areálu CAN v kalkulaci nereflektuje ani v současné době při plnění smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících mezi objednateli a stávajícím dopravcem ze dne 12. 3. 2012. Dle navrhovatele se tak lze důvodně domnívat, že tuto částku nezahrnul ani v kalkulaci pro nabídkové řízení veřejné zakázky.
45. K uvedené námitce předně opakuji, že s argumenty navrhovatele uvedenými v jeho vyjádření ze dne 15. 4. 2016 se Úřad v napadeném rozhodnutí dostatečně a zákonně vypořádal. Dále uvádím, že skutečnost, zda stávající dopravce má ve své kalkulaci nákladů promítnut poplatek za vjezd do areálu CAN při plnění stávající smlouvy, na základě které jsou poskytovány stejné služby jako předmět plnění v šetřené veřejné zakázce, je irelevantní. Uvedené nevypovídá nic o tom, zda byl postup objednatelů v souladu se zákonem či nikoli, když v nabídkovém řízení veřejné zakázky požadovali jako výchozí zastávku CAN, přičemž finančně vyjádřili poplatek za použití této zastávky a stanovili povinnost tento náklad do nabídek zakomponovat. Předmětem tohoto správního řízení je totiž přezkum postupu objednatelů v nabídkovém řízení veřejné zakázky, nikoli přezkum jednání objednatelů ve věci předchozího závazku se stávajícím dopravcem. Tato skutečnost by tak mohla být relevantní například v případě, že by stávající dopravce podal nabídku v rozporu s dokumentací nabídkového řízení, tj. nabídku bez zohlednění tohoto poplatku v nabídkové ceně, a objednatelé by tuto nabídku nevyřadili.
46. S ohledem na výše uvedené tedy mám za to, že argumentace a námitky navrhovatele nelze považovat za důvodné, přičemž jsem tak neshledal, že by napadené rozhodnutí ve výroku II.

trpělo nezákonností či nesprávným právním posouzením z hlediska námitek uplatněných v rozkladu podaném navrhovatelem.

*K rozkladu objednatelů*

47. Stěžejní námitkou objednatelů je, že při zahájení nabídkového řízení veřejné zakázky předpokládali dodatečné navýšení dopravního výkonu, a proto požadovali pro plnění smlouvy 8 základních vozů, ačkoli k zajištění plnění smlouvy postačovalo 6 základních vozů. K tomu uvádím následující.
48. Požadavek objednatelů na zajištění osmi základních vozidel pro účely plnění smlouvy na veřejnou zakázku svým obsahem odpovídá technickým podmínkám ve smyslu § 45 ZVZ, a proto se při jeho posouzení aplikují všechny závěry týkající se vymezení technických podmínek, které již byly v tomto rozhodnutí uvedeny. K tomu tedy opakuji, že podle § 45 odst. 1 ZVZ musí být technické podmínky stanoveny objektivně a jednoznačně způsobem vyjadřujícím účel využití požadovaného plnění zamýšlený objednatelům a podle § 45 odst. 3 ZVZ nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže.
49. Jak vyplývá z dokumentace nabídkového řízení, pro plnění předmětu smlouvy ve stanoveném rozsahu jízdních řádů postačí pět až šest základních vozidel, přičemž dvě základní vozidla objednatelé požadují nad rámec potřeb pro plnění smlouvy v podstatě jako vozidla rezervní. Jak však správně uvedl Úřad v napadeném rozhodnutí, je takový požadavek v rozporu se zákonem, jelikož objednatelé fakticky požadují dvě vozidla, která nejsou nezbytná k plnění předmětu smlouvy, jelikož pro neočekávané situace zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil dvě zálohová vozidla, tedy tento požadavek není objednateli objektivně zdůvodněn. K námitce dodatečného navýšení výkonu poté uvádím následující.
50. Podle § 16 odst. 1 zákona lze smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou na základě nabídkového řízení doplnit o dodatečné veřejné služby, které nebyly obsaženy v zadávacích podmínkách původního nabídkového řízení, za předpokladu, že objednatel oznámí písemnou výzvou záměr o doplnění dodatečné veřejné služby dopravci, se kterým je smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena, potřeba dodatečných veřejných služeb vznikla v důsledku okolností objektivně nepředvídatelných při zahájení původního nabídkového řízení, dodatečné veřejné služby nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od veřejných služeb obsažených v zadávacích podmínkách původního nabídkového řízení bez způsobení závažné ekonomické újmy objednateli a celková kompenzace za dodatečné veřejné služby nepřekročí 20 % z celkové výše kompenzace za veřejné služby obsažené v zadávacích podmínkách původního nabídkového řízení.
51. Ustanovení § 16 odst. 1 zákona tedy stanoví předpoklady, které musí objednatel kumulativně splnit, aby byl oprávněn doplnit smlouvu o veřejných službách o dodatečné veřejné služby. Jednou z těchto zákonných podmínek je i vznik potřeby dodatečných služeb až po zahájení nabídkového řízení, přičemž objednatel tuto potřebu nemohl objektivně předvídat. Objednatel musí být schopen odůvodnit a prokázat, že v době zahájení nabídkového řízení nemohl objektivně předvídat, že vyvstane v budoucnu potřeba zadání dodatečných veřejných služeb, a proto nebylo možné tyto služby zahrnout do dokumentace

nabídkového řízení. Dodatečné veřejné služby tedy musí vyvstat jako potřebné za předem neodhadnutelných okolností.

52. S ohledem na uvedené tak nelze požadavek objednatelů na dva základní vozy nad rámec potřeb pro plnění předmětu veřejné zakázky považovat za oprávněný z důvodu dodatečných veřejných služeb (tzn. z důvodu navýšení výkonu), jelikož tento požadavek byl vznesen již v dokumentaci nabídkového řízení veřejné zakázky. Objednatelé by však pro dodržení ustanovení § 16 zákona museli mimo jiné prokázat, že potřebu navýšení výkonu při zahájení nabídkového řízení nemohli objektivně předvídat, a proto tento výkon nezahrnuli do předmětu nabídkového řízení veřejné zakázky, což s ohledem na uvedení požadavku na dva základní vozy v dokumentaci nabídkového řízení nemůže být považováno za splněné.
53. Jelikož tedy podmínka objektivní nepředvídatelnosti navýšení dopravního výkonu nebyla splněna, tak není potřebné nadále zkoumat, zda byly ostatní podmínky uvedené v § 16 zákona splněny. Zákon totiž vyžaduje naplnění všech podmínek uvedených v § 16 kumulativně a nesplnění byť jen jedné z nich znemožňuje doplnění smlouvy o dodatečné veřejné služby. Námitku objednatelů, že předpokládané dopravní navýšení výkonu splňovalo podmínku dodržení limitní hranice uvedené v § 16 odst. 1 písm. d) zákona, jelikož celková kompenzace dodatečných služeb nepřekročí 20 % z celkové původní kompenzace, proto považují za irelevantní.
54. Námitku objednatelů, že si museli vytvořit určitou rezervu pro případné navýšení dopravního výkonu, považují dále za nedůvodnou, jelikož objednatelé mohli případné budoucí navýšení dopravního výkonu včetně zvýšení počtu základních vozidel zajistit jiným způsobem, kterým by nebyly vytvářeny neodůvodněné překážky hospodářské soutěže. Objednatelé totiž mohli v dokumentaci nabídkového řízení specifikovat, za jakých okolností a jakým způsobem může dojít k navýšení dopravního výkonu a jaké povinnosti dopravci při tomto navýšení vznikají (včetně povinnosti zajistit další dva základní vozy, pokud budou pro toto navýšení potřebné). Předpoklad objednatelů ohledně budoucího případného navýšení výkonu však nemůže odůvodňovat požadavek objednatelů na zajištění dvou základních vozidel nad rámec potřeb pro plnění smlouvy již při zahájení nabídkového řízení, ve kterém je předpokládaný objem služeb konkrétně stanoven.
55. V této souvislosti je námitka objednatelů, že již nyní mohou prohlásit, že původní jízdní řády neodpovídají potřebám objednatelů a uvažují o zavedení nových spojů do celkového počtu osmi vozidel, irelevantní. Uvedené totiž nemění nic na skutečnosti, že v době zahájení nabídkového řízení veřejné zakázky byl požadavek na osm základních vozidel s ohledem na rozsah služeb v něm poptávaných objektivně nezdůvodněný, jelikož dvě základní vozidla by zůstaly běžně nevyužity. Dodatečně vzniklá potřeba objednatelů tedy nemůže odůvodnit požadavek na dvě nepotřebná vozidla pro plnění předmětu veřejné zakázky již v době zahájení nabídkového řízení.
56. Obdobně považují za irelevantní i námitku objednatelů, že dopravci byli s možností navýšení dopravního výkonu seznámeni v návrhu samotné smlouvy i v poskytnutých dodatečných informacích. Objednatelé vymezili zadávací podmínky v rozporu se zákonem, jelikož požadovali v zadávacích podmínkách osm základních vozidel, i když pro plnění předmětu veřejné zakázky postačovalo 6 základních vozidel. Tím vytvořily neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, přičemž tento postup mohl ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky,

jelikož mohl odradit ty dopravce, kteří by byli schopni předmět veřejné zakázky řádně plnit s nižším než požadovaným, ale dostatečným počtem základních vozidel. Odpovědnosti za postup v rozporu se zákonem se objednatelé přitom nemohou zprostit odkazem na to, že dopravce o svém nezákonném postupu informovali. K tomu dodávám, že i přes informování o možném navýšení výkonu mohli být dopravci požadavkem na dvě základní vozidla běžně nevyužívaná k plnění předmětu veřejné zakázky odrazení, jelikož nasazením dalších základních vozidel by se dopravci bezdůvodně zvýšily náklady bez jakékoli garance, zda budou tyto vozidla využity a zda tak bude tento nárůst nákladů kompenzován.

57. S ohledem na výše uvedené tedy mám za to, že je správný závěr Úřadu, že uvedený požadavek objednatelů překračuje meze dané zákonem, neboť objednatelé fakticky požadují od dopravců pořízení dvou vozidel, která nejsou nezbytná k plnění předmětu nabídkového řízení a jejichž běžné využití by tedy vybraný dopravce musel zajišťovat sám s rizikem, že se mu jejich trvalý provoz pro jiného objednatele zajistit nepodaří. Argumentace a námitky objednatelů nelze dále považovat za důvodné, přičemž jsem tak neshledal, že by napadené rozhodnutí ve výroku I., III. a IV. trpělo nezákonností či nesprávným právním posouzením z hlediska námitek uplatněných v rozkladu podaném objednateli.

*Obecně k přezkoumání napadeného rozhodnutí*

58. Podle ust. § 89 odst. 2 správního řádu odvolací správní orgán přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem. K vadám řízení, o nichž nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na soulad napadeného rozhodnutí s právními předpisy, popřípadě na jeho správnost, se nepřihlíží; tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody způsobené nesprávným úředním postupem.
59. Ve smyslu ust. § 89 odst. 2 správního řádu jsem přezkoumal zákonnost napadeného rozhodnutí ve všech jeho výrocích a jeho věcnou správnost v rozsahu vznesených námitek a současně jsem přezkoumal i zákonnost postupu Úřadu, které jeho vydání předcházelo, 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 objednatelé dopustili porušení zákona a zda toto porušení bylo způsobilé ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky. Napadené rozhodnutí ve výroku I. je tedy zákonné a věcně správné. Současně za zákonné a správné považuji napadené rozhodnutí i z hlediska rozsahu uloženého nápravného opatření, neboť tento rozsah umožňuje napravit následky nezákonného jednání objednatelů, aniž by bylo nad míru nezbytně nutnou zasaženo do práv účastníků zadávacího řízení. Jako zákonný a správný jsem shledal napadené rozhodnutí rovněž v jeho výroku III., neboť toto vychází z příslušných ustanovení zákona i prováděcího předpisu. Mám za to, že 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, 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.
60. Nelze tedy po přezkoumání napadeného rozhodnutí přisvědčit tvrzením navrhovatele ani objednatelů, že napadené rozhodnutí je nesprávné z důvodů uváděných v rozkladech

a že je nezákonné. Závěry Úřadu, obsažené v napadeném rozhodnutí, jsou dostatečně odůvodněny a jsou vnitřně logicky uspořádané. Závěrem tedy shrnuji, že Úřad rozhodl správně a v souladu se zákonem, když rozhodl o tom, že objednatelé porušili postup stanovený zákonem a naplnili podmínky pro uložení zvoleného nápravného opatření a uložil objednatelům uhradit náklady správního řízení.

## **VII. Závěr**

61. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že Úřad postupoval ve věci v souladu se zákonem a správním řádem, když posoudil případ ve všech vzájemných souvislostech a zhodnotil veškeré písemné podklady, jsem dospěl k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení nebo změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladech.
62. Vzhledem k výše uvedenému, když jsem neshledal důvody, pro které by bylo nutno napadené rozhodnutí změnit nebo zrušit, rozhodl jsem tak, jak je uvedeno ve výrocích tohoto rozhodnutí o rozkladech.

## **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. Tatiana Jirásková, advokátka, AK Svejkovský, Kabelková a spol., Kamenická 1, 301 12 Plzeň
2. JUDr. Tomáš Tomšíček, advokát, Vlastina 602/23, 323 00 Plzeň

### **Vypraveno dne:**

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