



UOHSX00ARSGL

PŘEDSEDA ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-R0187/2017/VZ-01526/2018/322/AHo

Brno: 17. ledna 2018

Ve správním řízení o rozkladu ze dne 24. 10. 2017 doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže téhož dne, podaném navrhovatelem –

- **Autobusová doprava s.r.o. Podbořany**, IČO 61325759, se sídlem Dělnická 946, 441 01 Podbořany,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j.ÚOHS-S0332/2017/VZ-29452/2017/531/Est ze dne 11. 10. 2017 vydanému ve správním řízení vedeném ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky „**Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu města Louny veřejnými službami v přepravě cestujících III**“, zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 18. 6. 2017 a ve Věstníku veřejných zakázek uveřejněno dne 21. 6. 2017, pod ev. č. Z2017-016115, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 22. 6. 2017 pod ev. č. 2017/S 118-237049, jehož dalším účastníkem je zadavatel –

- **město Louny**, IČO 00265209, se sídlem Mírové náměstí 35, 440 01 Louny, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 22. 8. 2017 společností B&C Dopravní systémy s.r.o., IČO 28699572, Husova 517, 411 17 Libochovice,

jsem dle § 152 odst. 6 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 dle § 152 odst. 3 téhož zákona, rozhodl takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0332/2017/VZ-29452/2017/531/Est ze dne 11. 10. 2017

p o t v r z u j i

a podaný rozklad

z a m í t á m.

ODŮVODNĚNÍ

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

1. Zadavatel – město Louny, IČO 00265209, se sídlem Mírové náměstí 35, 440 01 Louny, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 22. 8. 2017 společností B&C Dopravní systémy s.r.o., IČO 28699572, Husova 517, 411 17 Libochovice (dále jen „**zadavatel**“) – zahájil dne 18. 6. 2017 dle § 56 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“)¹ odesláním oznámení o zahájení otevřeného zadávacího řízení nadlimitní veřejné zakázky „Dlouhodobé zajištění dopravní obsluhy územního obvodu města Louny veřejnými službami v přepravě cestujících III“, jež bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 21. 6. 2017, pod ev. č. Z2017-016115, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 22. 6. 2017 pod ev. č. 2017/S 118-237049 (dále jen „**veřejná zakázka**“).
2. Dne 25. 7. 2017 obdržel zadavatel od společnosti Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, IČO 61325759, se sídlem Dělnická 946, 441 01 Podbořany (dále jen „**navrhovatel**“) námitky ze dne 24. 7. 2017 směřující proti zadávací dokumentaci veřejné zakázky. Zadavatel rozhodnutím ze dne 7. 8. 2017 námitky odmítl jako neopodstatněné a nedůvodné.
3. Vzhledem k tomu, že se navrhovatel neztotožňoval s rozhodnutím o námitkách, podal dne 18. 8. 2017 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“), příslušnému dle § 248 zákona k doзору nad dodržováním pravidel stanovených tímto zákonem a zadávacími podmínkami, návrh na přezkoumání úkonů zadavatele v zadávacím řízení na veřejnou zakázku ze dne 17. 8. 2017.

II. Napadené rozhodnutí

4. Dne 11. 10. 2017 vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0332/2017/VZ-29452/2017/531/Est (dále jen „**napadené rozhodnutí**“).
5. Úřad napadeným rozhodnutím dle § 265 písm. a) zákona návrh zamítnul, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

¹ Pokud je v rozhodnutí uveden odkaz na zákon, jedná se vždy o znění účinné ke dni zahájení šetřeného zadávacího řízení, v daném případě ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 zákona v návaznosti na ustanovení § 273 zákona.

III. Rozklad navrhovatele

6. Proti napadenému rozhodnutí podal navrhovatel dne 24. 10. 2017 rozklad z téhož dne. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo navrhovateli doručeno dne 11. 10. 2017. Rozklad byl podán v zákonné lhůtě.

Námítky rozkladu

7. Navrhovatel namítá podaným rozkladem nezákonnost a nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, což specifikuje v dílčích námítkách.
8. Navrhovatel pokládá napadené rozhodnutí za svévolné, vydané v rozporu se zásadou legitimního očekávání, přičemž Úřad věnoval zvýšenou pozornost argumentům zadavatele, které měl nad rámec odůvodnit a naopak argumenty navrhovatele z formálních příčin odmítl.
9. Navrhovatel poukazuje na skutečnost, že Úřad v napadeném rozhodnutí neshledal zadavatelem stanovený požadavek na plnění veřejné zakázky novými vozidly za zjevně nepřiměřený z důvodu atraktivnosti, kvality a dostupnosti veřejné přepravní služby, přičemž konstatoval, že uvedené je v souladu s nařízením vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**nařízení vlády**“). Takovýto závěr Úřadu je dle navrhovatele chybný, neboť tyto důvody jsou zastupitelné.
10. Navrhovatel se domnívá, že ze strany zadavatele došlo k diskriminaci, přičemž Úřad dezinterpretoval jím tvrzenou námitku spočívající v nemožnosti plnit veřejnou zakázku vozidly pořízenými v souladu s požadavky zadavatele pro plnění původní veřejné zakázky, tj. veřejné zakázky „Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu města Louny veřejnými službami v přepravě cestujících II“ (dále jen „**původní veřejná zakázka**“), která byla zrušena rozhodnutím Úřadu č. j. ÚOHS-S0131/2017/VZ-15395/2017/531/Est ze dne 18. 5. 2017. V této souvislosti navrhovatel považuje argument, dle kterého výše uvedený požadavek nových vozů poskytne zadavateli možnost kontroly nad opotřebením vozidel na hranici životnosti, za účelový.
11. Dle navrhovatele došlo k nesprávnému stanovení požadavku ze strany zadavatele na délku vozidel, neboť se opírá o stanovisko Dopravního inspektorátu Louny ze dne 31. 7. 2017, přičemž zadávací dokumentace byla uveřejněna již dne 21. 6. 2017. Navrhovatel též vytýká, že nezbytnost požadované délky vozidel zadavatel blíže nepodložil. Na zadavatelem stanovenou délku vozidel nemá dle navrhovatele rovněž vliv nevyužitá kapacita u delších vozidel, přičemž má argumenty tvrzené zadavatelem za účelové, neboť nejsou podloženy analýzou a neodráží délku plnění veřejné zakázky s ohledem na možné změny ve vytiženosti vozidel. Dle navrhovatele Úřad v napadeném rozhodnutí dospěl k mylnému závěru ohledně odůvodněnosti uvedených požadavků.
12. Dle navrhovatele Úřad pominul podstatu jím namítaných technických parametrů vozidel. Nízkopodlažnost a požadavek trojice dveří měl Úřad v napadeném rozhodnutí posuzovat v souvislosti s dalšími omezeními, kdy v jejich souhrnu došlo k přílišné restrikci množiny použitelných vozidel. Tvrzení Úřadu, že nízkopodlažnost a počet dveří přispívají k rychlosti

výměně cestujících nastupujících do vozidla a opouštějících vozidlo považuje navrhovatel za zcela evidentní, přičemž požadované splňují též vozidla starší či delší 11 metrů.

13. Dle navrhovatele zadávací dokumentace neobsahuje jasné určení okamžiku, od kdy je vybraný uchazeč povinen plnit všechny povinnosti související s životním cyklem čipových karet. Navrhovatel se neztotožňuje s napadeným rozhodnutím v tom, že uvedené vyplývá ze zadávací dokumentace. Dle navrhovatele Úřad zaměňuje povinnost vybavit vozidla elektronickým odbavovacím systémem s povinnostmi souvisejícími s životním cyklem čipových karet, neboť skutečnost, že od počátku plnění musí být vozidla vybavena elektronickým odbavovacím systémem, nevypovídá nic o okamžiku, od kdy mají být čipové karty vydávány. Na podporu svých tvrzení argumentuje navrhovatel rozhodnutím Úřadu, jímž bylo zrušeno zadávací řízení na původní veřejnou zakázku.
14. S ohledem na § 36 odst. 3 zákona, kdy riziko za dostatečně jasné vymezení předmětu veřejné zakázky spočívá výlučně na straně zadavatele, nelze akceptovat tu část odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde Úřad označuje nejistotu ohledně případného vedení evidence osobních údajů za podnikatelské riziko.
15. Navrhovatel dále uvádí, že Úřad v napadeném rozhodnutí poskytnul podstatně rozsáhlejší výklad přibližující podobu a účel jednotlivých čipových karet a certifikátů k nim vydávaným, než jaký provedl zadavatel v zadávací dokumentaci. Na základě uvedeného, kdy Úřad musel provést vyhledávací činnosti, považuje navrhovatel zadávací dokumentaci za nekonkrétní.
16. Navrhovatel brojí proti napadenému rozhodnutí rovněž tím, že zadávací dokumentace obsahuje v rozporu s § 89 odst. 5 a 6 zákona odkaz na konkrétní označení zboží, přičemž není uvedena možnost nabídky rovnocenného řešení. V uvedené souvislosti Úřad v napadeném rozhodnutí poukazuje na jiné své rozhodnutí, kde však dle navrhovatele zadavatel vymezil výrobek širším způsobem a jde tedy o jiný případ.
17. Navrhovatel dále namítá nesrovnalosti v instrukcích pro složení peněžní jistoty. Zadavatelem požadované označení platby variabilním symbolem v podobě čísla veřejné zakázky dle věstníku veřejných zakázek nelze objektivně uvést jako variabilní symbol, přičemž dochází k porušení zásady transparentnosti. Navrhovatel na podporu svého tvrzení uvádí, že zadávací řízení na původní veřejnou zakázku Úřad zrušil rovněž z toho důvodu, že v původní zadávací dokumentaci nekorespondovala zadavatelem požadovaná délka platnosti bankovní záruky zadávací lhůtě. Uchazeči tak měli povinnost řídit se ustanovením zadávací dokumentace přes její nezákonnost, neboť v opačném případě by nesplnili stanovené zadávací podmínky a byli by ze zadávacího řízení vyloučeni. Názor Úřadu, že dodavatelé jako subjekty nadané jistou mírou inteligence se neměli zadávací dokumentací, pokud jde o variabilní symbol pro složení jistoty vůbec řídit, označuje navrhovatel za nesprávný. V této souvislosti navrhovatel odmítá závěr napadeného rozhodnutí o formálnosti tohoto požadavku zadavatele.
18. Navrhovatel dále odkazuje na jím zaslané námítky ze dne 24. 7. 2017, kterými rozporuje zákonnost zadávací dokumentace pro nesoulad s § 6, § 36 a § 89 zákona, přičemž požaduje nápravu nebo zrušení zadávacího řízení.
19. Navrhovatel zde shodně jako v podaném rozkladu rozporuje technické parametry vozidel, tj. nezbytnost nových vozidel, popř. zakoupených pro účely původní veřejné zakázky

dne 1. 7. 2017 a později, délku vozidel v rozmezí 10 až 11 metrů, nízkopodlažnost a vybavení trojicí dveří. Takto stanovené parametry považuje za diskriminační a nepřiměřené.

20. V námitkách adresovaných zadavateli dále navrhovatel poukazuje na nesrovnalosti týkající se životního cyklu čipových karet, kdy není určen časový okamžik, popř. objektivní skutečnost, při jejímž nastání by mělo dojít k zavedení systému čipových karet. Uvedené přitom nevyplývá ani ze zadávací dokumentace, ze smluv či jejich příloh. Rovněž není navrhovateli zřejmé, na čí náklady by se tak mělo dít, což činí zadávací dokumentaci neurčitou a nejasnou. Navrhovatel dále poukazuje na zákaz vedení evidence osobních údajů ze strany dopravce, což dle jeho názoru ztěžuje zajištění životního cyklu čipových karet.
21. Za nedostatečnou považuje navrhovatel úpravu certifikátu vydávaného k čipové kartě, přičemž informaci, že čipová karta nemá obsahovat osobní údaje, pokládá navrhovatel za nesrozumitelnou.
22. I v námitkách navrhovatel vytýká rozpor zadávací dokumentace s § 89 odst. 5 a 6 zákona společně s objektivní nemožností složit jistotu, neboť zadavatelem požadovaný variabilní symbol (číslo veřejné zakázky dle Věstníku veřejných zakázek) nemá patřičný tvar.
23. V podaném rozkladu navrhovatel odkazuje též na svůj návrh ze dne 17. 8. 2017, kterým se v řešené věci obrátil na Úřad. Rovněž zde shledává zadávací dokumentaci v rozporu s § 6, § 36 a § 89 zákona, a to vzhledem k technickým požadavkům na vozidla, povinností souvisejících s životním cyklem čipových karet, zákazu vedení evidence osobních údajů dopravcem, nedostatečné úpravě vydávaných certifikátů k čipovým kartám odkazu na konkrétní výrobek bez uvedené možnosti nabídky rovnocenného řešení a objektivní nemožnosti složit jistotu.

Závěr rozkladu

24. Navrhovatel navrhuje, aby předseda Úřadu napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil Úřadu k dalšímu řízení.

IV. Řízení o rozkladu

25. Úřad po doručení rozkladu neshledal podmínky pro postup dle § 87 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“), a dle § 88 odst. 1 správního řádu předal spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladu.

Vyjádření zadavatele

26. Dne 30. 10. 2017 obdržel Úřad k výše uvedenému rozkladu navrhovatele vyjádření zadavatele ze dne 29. 10. 2017. Zadavatel se zcela ztotožňuje se závěry napadeného rozhodnutí a má za to, že skutečnosti uvedené v rozkladu nijak neodůvodňují zrušení napadeného rozhodnutí, přičemž navrhuje, aby předseda Úřadu v plném rozsahu rozklad navrhovatele zamítnul a napadené rozhodnutí potvrdil. Zadavatel uvádí níže tvrzené, přičemž v podrobnostech odkazuje na svoji argumentaci k námitkám navrhovatele ze dne 25. 8. 2017.
27. Zadavatel k námitce navrhovatele dopadající na technické parametry vozidel uvádí, že připustil možnost plnění veřejné zakázky rovněž vozidly pořízenými během aktuálního

(nikoliv předcházejícího) zadávacího řízení, přičemž pokládá velmi nepravděpodobným, že by některý u účastníků zadávacího řízení pořizoval vozidla pro plnění veřejné zakázky dříve, než by znal výsledek zadávacího řízení. Navrhovatel má dostatečné zkušenosti, aby věděl, že dopravci nepořizují vozidla před podáním nabídky popř. souběžně s jejím podáním, ale pouze poskytují závazný příslib, že v případě uzavření smlouvy budou disponovat požadovanými vozidly. Stanovené parametry vozidel zadavatel považuje za přiměřené a neomezující. Předmětná služba je hrazena z veřejného rozpočtu a jako zadavatel je oprávněn stanovit podmínky za jakých bude služba poskytována, přičemž není možné, aby odpovídaly představám či potřebám účastníků zadávacího řízení s odkazem na diskriminační požadavky. K délce vozidel zadavatel konstatuje, že dostatečně odůvodnil tento požadavek a není povinen uvádět konkrétní ulice či dopravní úseky, kterými by autobusy o délce 12 metrů neprojely, přičemž vycházel ze současného nevyhovujícího stavu. Zadavatel dále doplňuje, že „*uvedené požadavky na vozidla ve stávajícím zadávacím řízení byly stanoveny na základě odborných závěrů kvalifikované správní instituce, a to Odboru dopravy a silničního hospodářství – silničního správního úřadu, což je speciální stavební úřad, který má přístup k veškerým dokumentacím všech komunikací v rámci obvodu města a jsou mu známy všechny poměrové ukazatele dotčených komunikací. Vyjádření Policie ČR – dopravního inspektorátu bylo zadavatelem vyžádáno po podání námítky navrhovatele k zadávací dokumentaci, kdy navrhovatel odmítl akceptovat odbornost a kvalifikovanost dané instituce Odboru dopravy a silničního hospodářství a navíc zřejmě nabyt dojmu, že jemu přísluší rozhodovat o tom, co je pro zadavatele vyhovující či nikoliv.*“

28. K námítce zadavatele dopadající na užití odkazu na konkrétní výrobek zadavatel tvrdí, že v navrhovatelem uvedeném rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S45/2015/VZ-9146/2015/532/IBu/MOn ze dne 13. 4. 2015 nebylo vymezení funkcionality širší, přičemž se jednalo o zařízení, které by mělo konkrétní bezkontaktní čipovou kartu akceptovat. Úřad tak v napadeném rozhodnutí rozhodl v souladu se zásadou legitimního očekávání.
29. Zadavatel se rovněž vyjádřil k požadované jistotě, když konstatoval, že pokyny ohledně složení peněžní jistoty obsažené v zadávací dokumentaci jsou stanoveny dostatečně určitě a srozumitelně. Případnou nejasnost měl navrhovatel řešit žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace, nikoliv námítkami s cílem zmařit zadávací řízení.

Stanovisko předsedy Úřadu

30. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou dle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech jsem dle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a dále správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v rozkladu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise jsem dospěl k následujícímu závěru.
31. Úřad postupoval správně a v souladu se zákonem, když rozhodl, že se návrh navrhovatele dle § 265 písm. a) zákona zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
32. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí jsou v podrobnostech rozvedeny důvody, pro které jsem přistoupil k zamítnutí rozkladu a potvrzení napadeného rozhodnutí.

V. K námitkám rozkladu

33. Předmětem veřejné zakázky je dle zadávací dokumentace „*dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu města Louny veřejnými službami v přepravě cestujících v délce trvání 10 let.*“ Předpokládaná hodnota veřejné zakázky byla dle zadávací dokumentace stanovena ve výši 109 913 400 Kč bez DPH.
34. Co se rozumí dopravní obslužností, stanovuje § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“
35. Spornou otázkou tohoto správního řízení je posouzení toho, zda zadavatel stanovil zadávací podmínky, a to především ve vztahu k poptávanému předmětu plnění veřejné zakázky, v souladu se zákonem.

K otázce technických parametrů

36. K námitce navrhovatele vztahující se k technickým parametrům vozidel, tj. stáří a délce vozidel, nízkopodlažnosti a vybavenosti trojicí dveří, které navrhovatel považuje za diskriminační a nepřiměřené, uvádím následující.
37. Dle § 28 odst. 1 písm. b) zákona jsou veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky, sdělované nebo zpřístupňované účastníkům zadávacího řízení při zahájení zadávacího řízení, včetně formulářů podle § 212 a výzev uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu zadávací dokumentací.
38. Dle § 36 odst. 1 zákona zadávací podmínky nesmí určitým dodavatelům zaručovat bezdůvodně konkurenční výhodu, a to přímo i nepřímo nebo vytvářet bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
39. Dle § 89 odst. 1 zákona jsou technické podmínky požadavky na vlastnosti předmětu veřejné zakázky stanovené zadavatelem prostřednictvím parametrů vyjadřujících požadavky na výkon nebo funkci, popisu účelu nebo potřeb, které mají být naplněny, dále odkazu na normy nebo technické dokumenty, nebo odkazu na štítky. Uvedené ustanovení rozvádí a doplňuje obecné ustanovení § 37 odst. 1 písm. b) zákona, dle kterého podmínkami účasti v zadávacím řízení jsou také technické podmínky. Těmito technickými podmínkami jsou tak např. požadavky na kvalitu, přístupnost pro osoby se zdravotním postižením, bezpečnost či rozměry a další parametry posuzované i v nyní řešené věci. Technické podmínky přitom nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, což vyplývá z § 36 odst. 1 zákona a rovněž musí být ze strany zadavatele řádně zdůvodněny. Zákon přitom nestanoví, jakým konkrétním způsobem mají být technické podmínky stanoveny. Pro stanovení technických podmínek je tak do jisté míry určující též preference zadavatele, přičemž technické parametry musí být dostatečně přesné a určité, neboť uchazeči musí být jednoznačně schopni identifikovat potřeby zadavatele a následně podat porovnatelné nabídky (srov. *Flašár, Martin; Harnach, Jiří; Janoušek, Martin; Měkota, Jan; Podešva, Vilém; Sommer,*

Lukáš; Votrubec, Jiří. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Komentář. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer).

40. Technickými podmínkami ve vztahu k předmětu veřejné zakázky zabýval Nejvyššího správního soudu v Brně v rozsudku č. j. 62 Af 7/2010 – 135 ze dne 2. 3. 2010, který uvádí, že „*Bližší vymezení charakteristik a požadavků na toto zboží zadavatel provádí prostřednictvím technických podmínek. V technických podmínkách tedy zadavatel popíše předmět veřejné zakázky, jakož i jeho jednotlivých částí a dílčích položek. Tento popis musí být proveden srozumitelně, objektivně a tak, aby žádného dodavatele nezáškodňoval nebo naopak negativně nediskriminoval. Požadavky a charakteristiky předmětu veřejné zakázky musí být vymezeny jednoznačně s důrazem na účel využití požadovaného plnění. Předmětem veřejné zakázky je tedy dodávka určitého zboží (např. osobních automobilů) a technickými podmínkami jsou pak vymezeny bližší charakteristiky a požadavky na toto zboží (např. rozměry, výkon motoru, velikost zavazadlového prostoru, barva). Technické podmínky jsou pak vymezovány způsoby uvedenými v § 46 ZVZ, tedy zejména odkazy na příslušné technické normy, schválení či osvědčení. Technické podmínky tedy blíže konkretizují (charakterizují) předmět veřejné zakázky. Oba pojmy tak rozhodně nelze ztotožňovat. (...) I kdyby tedy zadavatel požadoval předmět veřejné zakázky v takovém rozsahu, že určitým dodavatelům stanovoval konkurenční výhodu, nemohl by porušit zmíněné ustanovení, neboť předmět veřejné zakázky nelze ztotožňovat s jeho konkretizací a tedy technickými podmínkami.*“
41. K problematice technických podmínek zaujal právní názor Nejvyšší správní soud rovněž ve svém rozsudku č. j. 7 As 7/2016 – 44 ze dne 11. 2. 2016, kde uvádí následující. „*Ani žalovaný, ani krajský soud a nakonec ani Nejvyšší správní soud nezpochybňují oprávnění stěžovatele stanovit v zadávací dokumentaci technické podmínky. Toto oprávnění (a do určité míry také povinnost) však není bezmezné. Předně je z ust. § 44 odst. 3 písm. b) a § 45 odst. 1 a 2 zákona o veřejných zakázkách patrné, že technické podmínky musejí být odůvodněny předmětem veřejné zakázky a stanoveny jednoznačně, objektivně a způsobem vyjadřujícím účel použití. Musí se tedy jednat o parametry vyžadované odůvodněnou potřebou zadavatele, tj. objektivně zdůvodnitelné. S tím souvisí i přímý zákaz (ust. § 45 odst. 3 zákona o veřejných zakázkách) stanovit technické podmínky tak, aby určitým dodavatelům zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže. Zákaz zvýhodňovat určité dodavatele je projevem zásady rovného zacházení a zákazu diskriminace (ust. § 6 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách), které taktéž zásadním způsobem limitují zadavatele při vymezení technických podmínek (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 9 Afs 30/2010 – 182.*“ Přestože závěry citovaných rozsudků dopadají na právní úpravu dle zákona č. 137/2006., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jsou plně aplikovatelné i za účinnosti zákona.
42. Technické parametry stanovuje zadávací dokumentace v dílu 3 „vzory smluv“, příloze č. 5 „Standardy kvality a bezpečnosti (technické a provozní standardy veřejné dopravy)“. Zadavatel k plnění veřejné zakázky vyžaduje vozidla o délce 10 až 11 metrů, což na tomto místě odůvodňuje potřebou bezpečnosti a ekonomické dostatečnosti městské autobusové dopravy, kterou provozuje více než 20 let. Dále je uvedeno, že tento požadavek vychází ze znalostí zadavatele vtahujících se k prostupnosti jednotlivých částí města. Potřebu tohoto parametru zadavatel též odůvodňuje kapacitou vozidel vzhledem k počtu cestujících na jednotlivých linkách. Na tomto místě specifikuje zadávací dokumentace další parametry

rozporované navrhovatelem, a to v bodech „*nízkopodlažnost vozidla; dveře vozidla, pro variantu od 10 metrů do 11 metrů troje dveře; stáří a technický stav vozidel*“.

43. K bodu „*dveře vozidla*“ uvádí zadávací dokumentace následující. „*Všechna vozidla standardu o délce 10 m až 11 m musí být ve standardu vybavena nejméně trojicí dveří určených pro výstup i nástup cestujících, min. jedny dveře pro nástup s kočárkem/invalidním vozíkem o šířce alespoň 1200 mm.*“
44. V bodě „*stáří a technický stav vozidel*“ zavádí zadávací dokumentace požadavek na dobrý technický stav vozidel, a to po celou dobu provozování. Současně zadávací dokumentace ukládá povinnost splnit všechny zákonem stanovené normy a zajistit plnou funkčnost požadovaných technických prostředků, přičemž vozidla musí být v takovém stavu, aby cestující nebyli obtěžováni hlukem, zápachem a vyššími vibracemi než je obvyklé. Na tomto místě zadavatel stanovil plnění veřejné zakázky prostřednictvím nových vozidel, pořízených výhradně k realizaci veřejné zakázky, neboť plánuje jejich provoz ode dne 1. 7. 2018 do dne 30. 6. 2028, tedy po celou dobu plnění veřejné zakázky. Zadavatel zde připustil možnost užití vozidel starších, avšak pořízených nejdříve dne 1. 7. 2017. Stanovené požadavky jsou v zadávací dokumentaci zdůvodněny řádným zabezpečením kvality poskytované služby a transparentním využíváním vozidel.
45. Dle zadávací dokumentace přistoupil zadavatel ke stanovení sporných technických parametrů z důvodu zajištění bezpečnosti, ekonomické dostatečnosti a vzhledem k dopravní situaci v obci při zohlednění kapacity vozidel, resp. počtu cestujících na jednotlivých linkách a umožnění nástupu s kočárkem i invalidním vozíkem. Stáří vozidel stanovil zadavatel dle zadávací dokumentace s ohledem na jejich technický stav. Je rovněž počítáno s tím, že autobusy budou sloužit po celou dobu plnění veřejné zakázky a u nových vozidel nevznikne potřeba obměny v průběhu plnění. Zadavatel stanovil uvedené požadavky s ohledem na transparentnost a kvalitu poskytované služby, přičemž v této souvislosti požaduje též plnou funkčnost vozidel a takový stav, aby cestující nebyli nad míru obvyklou obtěžováni hlukem, zápachem a vyššími vibracemi.
46. Kromě výše uvedených důvodů dle zadávací dokumentace opírá zadavatel opodstatněnost požadavku na délku vozidel též o závěry Odboru dopravy a silničního hospodářství – silničního správního úřadu a podání námítky navrhovatele též o vyjádření Policie České republiky – Krajské ředitelství Ústeckého kraje, dopravního inspektorátu (dále jen „**Policie ČR**“). Ačkoliv dle zadávací dokumentace zadavatel vycházel primárně ze svých vlastních zkušeností získaných dlouholetým zajišťováním dopravní obslužnosti dané obce, následně si zajistil uvedená objektivní odborná stanoviska. Dle sdělení Policie ČR č. j. KRPU-153699-1/ČJ-2017-040706-6-IB ze dne 31. 7. 2017 (vydaného před rozhodnutím zadavatele o námitkách navrhovatele), bylo zadavateli doporučeno, aby k provozování městské hromadné dopravy ve městě Louny používal nízkopodlažní autobusy s délkou maximálně 11 metrů, přičemž dále uvádí, že „*využití autobusů větších kategorií je vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nevhodné (z důvodů vlečných křivek) kdy by mohlo docházet k ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravy v ulicích města, zejména najíždění vozidel MHD do protisměrné části vozovky, najíždění na chodníky a dalším negativním jevům.*“
47. V daném případě je stěžejním to, zda jsou technické podmínky stanovené zadavatelem odůvodněny požadavky na předmět veřejné zakázky, dále zda jsou dostatečně jednoznačné

a objektivní, přičemž jsou rovněž objektivně zdůvodnitelné a nezaručují určitým dodavatelům konkurenční výhodu či nevytvářejí nedůvodnou překážku hospodářské soutěže. Jen v tomto případě bude požadavek zadavatele oprávněný. Skutečnost, že zadavatel primárně vycházel z vlastní dlouholeté znalosti dopravní situace, nemění nic na faktické existenci okolností zakládajících přiměřenost požadavku na stanovenou délku vozidel. Kapacitní důvody uváděné zadavatelem jsou poté pouze podpůrné, přičemž uvedené též přispívá k hospodárnému nakládání s finančními prostředky veřejného rozpočtu. Zadavatel ve správním řízení vedeném před Úřadem dostatečně prokázal, že tu skutečně existují důvody pro nastavení předmětného požadavku, což doložil uvedenými stanovisky odborných institucí.

48. Podmínku nízkopodlažnosti a trojice dveří, jež spolu souvisí, pokládám za dostatečně opodstatněnou, neboť vzhledem k charakteru předmětu plnění (významnosti, hodnoty i délky plnění předmětu veřejné zakázky) musí být služba dostupná všem osobám, tedy i osobám s kočárky, lidem důchodového věku, či osobám se sníženou pohyblivostí. Vzhledem k veřejnému charakteru poskytované služby je nezbytné, aby nedošlo ke znemožnění či ztížení přístupu k poskytované službě. Současně je nezbytné dbát na bezpečnost a plynulost poskytované služby spolu se zajištěním komfortní a snadné přepravy. Rovněž nelze opomenout § 93 zákona, jenž říká „*[p]okud je předmět plnění veřejné zakázky určen k užívání fyzickými osobami, zadavatel při stanovení technické specifikace zohlední přístupnost předmětu veřejné zakázky osobám se zdravotním postižením, neznemožňují-li to objektivní okolnosti. Pokud jsou závazné požadavky na přístupnost osobám se zdravotním postižením upraveny předpisem Evropské unie, stanoví zadavatel příslušné technické podmínky odkazem na tento předpis.*“ K požadavku na vybavenost vozidel trojicí dveří dále uvádím, že se jedná v současnosti o standardní požadavek, přičemž uvedené slouží k plynulosti nástupu a výstupu cestujících a jejich bezpečnosti i ve vztahu k případnému omezení vyplývajícího z toho, že veřejnou dopravu užívají též osoby se zdravotním postižením, či osoby s kočárky.
49. Plnění veřejné zakázky novými vozidly přispívá k jistotě ohledně technického stavu a požadovaných vlastností vozidel a tedy i ke kvalitě a bezpečnosti poskytovaných služeb. Dle zadavatele bylo nevyhovující plnění veřejné zakázky vozidly průměrného stáří, neboť by dopravce mohl po celou dobu plnění veřejné zakázky zajišťovat přepravu cestujících vozidly průměrného stáří na hraně životnosti, což by bylo právě v rozporu s požadavkem kvality a bezpečnosti. Ke snížení kvality a bezpečnosti by dle zadavatele došlo též v případě, kdy by dodavatel plnil veřejnou zakázku několika vozidly novými a ve zbytku starými vozidly. Požadavek na plnění veřejné zakázky prostřednictvím nových vozidel přináší dle zadavatele naopak rovnost mezi uchazeči, neboť je jim stanovena totožná povinnost pořídit si následně k plnění veřejné zakázky stejně stará vozidla.
50. Zcela se ztotožňuji s napadeným rozhodnutím, které konstatovalo oprávněnost požadavku zadavatele na pořízení nových vozidel. Z § 3 nařízení vlády skutečně vyplývá, že lze veřejnou zakázku plnit jak prostřednictvím nových vozidel, tak vozidel průměrného stáří. Jak vyplývá z výše uvedeného, zadavatel dostatečně odůvodnil oprávněnost svého požadavku. Pro posouzení přiměřenosti je důležitá též délka plnění veřejné zakázky stanovená na deset let, přičemž zadavatel již nepředpokládá další investice vyplývající z obměny nevyhovujících

vozidel. Se stářím vozidel je spjato též zvyšující se riziko obtěžování cestujících nežádoucím hlukem, zápachem či vibracemi.

51. Navrhovatel v návrhu na přezkoumání úkonů zadavatele v zadávacím řízení uvádí následující. *„Při porovnání zadávací dokumentace původní veřejné zakázky a nové veřejné zakázky lze konstatovat, že pokud si některý dopravce pořídil dříve než 1. 7. 2017 vozidla pro účely původní (totožné) veřejné zakázky s ohledem na příslib zadavatele, že bude uznávat za nová vozidla pořízená v průběhu roku 2017, ani taková vozidla by nebyla pro novou veřejnou zakázku v důsledku nesmyslného požadavku zadavatele použitelná, a to i tehdy, kdyby vyhovovala podmínce stanovené v § 3 odst. 2 nařízení vlády č. 63/2011 Sb., na něž se zadavatel odvolává.“*
52. Zadávací řízení na původní veřejnou zakázku, které bylo zrušeno rozhodnutím Úřadu, je zcela samostatným zadávacím řízením. Zadávací řízení na nyní přezkoumávanou veřejnou zakázku nelze jakýmkoliv způsobem propojovat se zadávacím řízením na původní veřejnou zakázku, a to ani za situace shodného předmětu plnění veřejné zakázky. Ze zadávací dokumentace, díl 2 „formuláře k prokázání kvalifikace, jiných zadávacích podmínek a dalších skutečností“, formuláře 4. 2. „čestné prohlášení o technickém vybavení“ lze jednoznačně vyvodit, že až vybraný uchazeč na základě zadávacího řízení veřejné zakázky musí disponovat autobusy v požadovaném počtu, kvalitě a vybavení. Stejně tak až vybraný uchazeč musí zajistit prostory pro parkování autobusů. Zadávací dokumentace výslovně připouští rovněž použití vozidel zakoupených ode dne 1. 7. 2017. Zadávací dokumentace je v uvedeném zcela konkrétní a nevyplývá z ní, že by zadavatel připustil možnost využití vozidel zakoupených kdykoliv během roku 2017. Jak uvádí napadené rozhodnutí je pouze na úvaze účastníka zadávacího řízení, zda si pořídí předmětná vozidla dříve, než bude jisté, kdo je vybraným uchazečem. V takovém případě jde o podnikatelské riziko daného dodavatele, přičemž zrušení veřejné zakázky či vybrání jiného uchazeče nemůže jít k tíži zadavateli, navíc uchazeč předem nemusel disponovat vozidly, jimiž má být veřejná zakázka plněna.
53. S námitkou navrhovatele konstatující, že Úřad pominul podstatu jím namítaného, když neposuzoval technické parametry (stáří a délku vozidel, nízkopodlažnost a požadavek minimálně trojice dveří) komplexně, nýbrž odděleně, se neztotožňuji. Z napadeného rozhodnutí je patrné, že Úřad posuzoval technické požadavky jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Tento koncept, kdy se Úřad nejdříve zabýval jednotlivými parametry vozidel, slouží k lepšímu porozumění odůvodnění rozhodnutí a k jeho větší přehlednosti. Úřad v napadeném rozhodnutí zcela správně neshledal technické parametry vozidel diskriminačními, a to samostatně ani v jejich vzájemné kombinaci.
54. Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem nepovažuji napadené rozhodnutí za chybné v otázce plnění veřejné zakázky prostřednictvím vozidel nových o délce 10 až 11 metrů, nízkopodlažních s minimálně trojicí dveří. Požadavky stanovené v zadávací dokumentaci na technické parametry nejsou zjevně nepřiměřené a diskriminační. Technické podmínky jsou odůvodněny předmětem veřejné zakázky, jsou stanoveny zcela objektivně a jednoznačně aniž by zaručovaly určitým dodavatelům konkurenční výhodu či vytvářely nedůvodnou překážku hospodářské soutěže, přičemž je Úřad posoudil jak jednotlivě, tak ve vzájemných souvislostech.

K otázce čipových karet

55. Navrhovatel podaným rozkladem brojí rovněž proti zadávací dokumentaci v části upravující čipové karty sloužící k odbavení cestujících. Zadavatel předpokládá propojení s Integrovaným dopravním systémem Ústeckého kraje na území Ústeckého kraje (dále jen „IDS ÚK“) a požaduje, aby od počátku plnění, tedy ode dne 1. 7. 2018, byla všechna vozidla vybavena elektronickým odbavovacím systémem sloužícím k uvedenému účelu.
56. Navrhovatel má za to, že Úřad v napadeném rozhodnutí zaměnil povinnost vybavit vozidla systémem čipových karet, jež má vybraný uchazeč od počátku plnění, s povinností zajistit životní cyklus čipových karet, kde ve vztahu k okamžiku vydávání čipových karet aj. zadávací dokumentace mlčí. Dle navrhovatele s odkazem na zásadu předvídatelnosti správních rozhodnutí (právní jistoty) na uvedené dopadá rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0131/2017/VZ-15395/2017/531/Est ze dne 18. 5. 2017, přičemž dodavatelé nemají jistotu v tom, od kdy bude nutné zajistit životní cyklus čipových karet, což ovlivňuje náklady i nabídkovou cenu. K uvedené námitce zadavatele uvádím následující.
57. Rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0131/2017/VZ-15395/2017/531/Est ze dne 18. 5. 2017 uvádí v bodu 119. odůvodnění, že: *„[I]ze dle názoru Úřadu dovodit, že zadavatel zamýšlel systém provozu čipových karet v praxi zavést, neboť ve své podstatě dodavatelům v zadávací dokumentaci „nadiktoval“, co vše má tento systém obnášet. Tyto požadavky jsou nicméně do jisté míry nekonzistentní s konstatací zadavatele, „pokud se systém bezkontaktních čipových karet rozhodne zavést“. Právě řečené nepřináší dodavatelům jistotu v tom smyslu, zda vůbec, a pokud ano, pak kdy, se zadavatel rozhodne předmětný systém zavést. Zadávací dokumentace tak neurčuje žádný časový okamžik, popř. objektivní okolnost, při jejichž nastání by mělo dojít k zavedení systému čipových karet. Úřad v této souvislosti upozorňuje na fakt, že zadavatel délku plnění šetřené veřejné zakázky stanovil na 10 let. Nemůže být přitom dle přesvědčení Úřadu sporu o tom, že náklady vítězného dodavatele související se zavedením a provozováním systému bezkontaktních čipových karet budou značně rozdílné tehdy, jestliže se zadavatel rozhodne tento systém zavést kupříkladu po půl roce od počátku plnění předmětu posuzované veřejné zakázky a tehdy, pokud jej např. zavede do praxe až po šesti letech. Nejasnost zadávací dokumentace týkající se zavedení a provozování systému čipových karet mohla mít z pohledu Úřadu dopad na cenotvorbu jednotlivých dodavatelů a v konečném důsledku mohla vést ke zkreslení nabídkových cen a tím i k vzájemné neporovnatelnosti nabídek... Úřad tudíž shrnuje, že zadávací dokumentaci není možno, pokud jde o požadavek zadavatele na zavedení a provozování systému bezkontaktních čipových karet, než označit za nejednoznačnou, a tudíž netransparentní.“*
58. Zadávací dokumentace k právě přezkoumávané veřejné zakázce neobsahuje výslovné vymezení okamžiku, od kterého má vybraný uchazeč zajišťovat životní cyklus čipových karet, a to ani v dílu 1 „podmínky zadávacího řízení“, dílu 2 „formuláře k prokázání kvalifikace, jiný zadávacích podmínek a dalších skutečností“ či v dílu 3 „vzory smluv“.
59. Je však nutné zdůraznit, že zadávací dokumentace k posuzované veřejné zakázce neobsahuje ani formulaci *„pokud se systém bezkontaktních čipových karet rozhodne zavést“*, která v zadávacím řízení na původní veřejnou zakázku způsobovala netransparentnost zadávací dokumentace, a to vzhledem k rozpornosti jejich jednotlivých částí a rovněž z důvodu odlišných nákladů s ohledem na dobu zavedení systému bezkontaktních čipových karet, což

ve svém důsledku mohlo vést ke vzájemné neporovnatelnosti nabídek a zkreslení nabídkových cen. Zadávací dokumentace tedy není z uvedeného důvodu netransparentní, přičemž v rozkladu uvedené rozhodnutí Úřadu na danou věc nepřiléhá.

60. K námitce navrhovatele dopadající na zadávací dokumentaci ve vztahu k nejasnému určení počátku plnění povinností souvisejících s životním cyklem čipových karet, přičemž navrhovatel popírá závěr napadeného rozhodnutí, že uvedené vyplývá ze zadávací dokumentace, uvádím následující.
61. Z napadeného rozhodnutí je zřejmé, že ačkoliv není v zadávací dokumentaci výslovně uvedeno datum, od kterého vzniká vybranému uchazeči povinnost zajistit životní cyklus čipových karet, vyplývá tento okamžik ze zadávací dokumentace vzhledem k době plnění závazku ode dne 1. 7. 2018, přičemž uvedené lze vyvodit i z níže uvedených skutečností.
62. Smlouva o závazku veřejné služby jako součást zadávací dokumentace obsahuje ve svém čl. 2, bodě 2. 2 závazek dopravce zahájit provozování veřejné služby v městské autobusové dopravě v plném rozsahu dle této Smlouvy ode dne 1. 7. 2018. Tentýž článek obsahuje povinnost splnit standardy kvality a bezpečnosti dopravy stanovené v příloze č. 5 této smlouvy k 1. 7. 2018. Smlouva o závazku veřejné služby v čl. 3, bodě 3. 1 stanovuje, že doba plnění veřejné zakázky je ode dne 1. 7. 2018 do dne 30. 6. 2028. Zadávací dokumentace tak zcela konkrétně obsahuje počátek plnění veškerých závazků ze smlouvy na veřejnou zakázku, a tedy i zajištění životního cyklu čipových karet. Čl. 8 Smlouvy o závazku veřejné služby, bod 8. 14 ukládá dopravci povinnost zajistit vydávání čipových karet v souladu s přílohou č. 5 této smlouvy, jakož i veškeré další procesy související s životním cyklem čipových karet.
63. Příloha č. 5 „Standardy kvality a bezpečnosti (technické a provozní standardy veřejné dopravy)“, na kterou odkazovaly výše uvedené články Smlouvy o závazku, stanovuje, že v ní obsažené standardy musí být splněny ke dni 1. 7. 2018. K elektronickému odbavovacímu systému uvádí zadávací dokumentace, že všechna vozidla k plnění veřejné zakázky budou již od počátku vybavena elektronickým odbavovacím systémem pro odbavení cestujících prostřednictvím čipových karet. Část IV. „Vydávání bezkontaktních čipových karet cestujícím“ zakotvuje povinnost dopravce zajistit vydávání čipových karet cestujícím spolu s povinností zajistit veškeré další procesy související s životním cyklem čipových karet. Tentýž článek bod 3. písm. d) ukládá dopravci povinnost provozovat nejméně jedno prodejní místo čipových karet zajišťující příjem žádostí o vydání čipové karty, výdej čipové karty, jakož i další procesy související s životním cyklem čipové karty. Prodejním místem je dle bodu 5.2 informační kancelář, která má být otevřená ke dni zahájení provozu, tedy ke dni 1. 7. 2018.
64. Vzhledem k uvedeným skutečnostem vycházejícím výlučně ze znění zadávací dokumentace, je patrné, že životní cyklus čipových karet musí být zajištěn ode dne 1. 7. 2018. Rovněž napadené rozhodnutí dospělo k totožnému okamžiku. Závěr napadeného rozhodnutí stanovující, že lze ze zadávací dokumentace odvodit počátek povinnosti zajistit životní cyklus čipových karet je správný. Oproti původní veřejné zakázce není zadávací dokumentace nekonzistentní a neurčitá, přičemž nevzniká nejistota na straně dodavatelů, zda budou životní cyklus čipových karet zajišťovat a od jakého okamžiku. Nemůže tak dojít ke zkreslení nabídkových cen a následné neporovnatelnosti nabídek. V tomto ohledu, jak vyplývá

z napadeného rozhodnutí, je zadávací dokumentace jednoznačná a transparentní. I Tuto námitku navrhovatele shledávám nedůvodnou.

65. Ve vztahu k zadávací dokumentaci namítá navrhovatel dále porušení § 36 odst. 3 zákona konstatující, že zadavatel stanoví a poskytne zadávací podmínky dodavatelům v nezbytných podrobnostech pro jejich účast v zadávacím řízení. Dle uvedeného ustanovení nesmí zadavatel přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Navrhovatel nesouhlasí s napadeným rozhodnutím v tom, že nejistota ohledně případného vedení evidence osobních údajů je podnikatelským rizikem, přičemž dále uvádí, že nebude snadné zajistit životní cyklus čipových karet za situace, kdy nepovede evidenci osobních údajů.
66. Napadené rozhodnutí k této námitce správně uvádí, že pokud dopravce nepovede evidenci osobních údajů držitelů čipových karet, bude mít k údajům potřebným pro zajištění životního cyklu čipové karty přístup. Uvedené vyplývá ze zadávací dokumentace (díl 3, příloha č. 5, čl. IV, bod 3. písm. e), kde je uvedeno následující. *„Při vydávání čipových karet je Dopravce povinen pracovat s osobními údaji žadatele v co nejmenším rozsahu nutném pro vydání osobní čipové karty, a to pouze po dobu potřebnou pro vydání čipové karty. Procesy musí splňovat požadavky zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, v platném znění („zákon o ochraně osobních údajů“).“*
67. Úřad nikterak nerozporuje to, že účast v zadávacím řízení a případné následné plnění předmětu veřejné zakázky je pro dodavatele určitým podnikatelským rizikem, které si musí každý dodavatel, resp. uchazeč vyhodnotit a promítnout do své nabídky, nicméně nelze připustit, aby rizika, která jsou přenášena na uchazeče, vybočovala z přípustného rámce, k čemuž však jak uvádím níže, v tomto případě nedošlo.
68. Důvodová zpráva k zákonu uvádí, že *„[z]adavatel nesmí zadávací podmínky stanovit a sdělit nebo zpřístupnit tak, aby určitým dodavatelům byla bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručena konkurenční výhoda nebo aby byly vytvořeny neodůvodněné překážky při hospodářské soutěži o veřejnou zakázku. Zásadní v této souvislosti je, že nepřipustné je „bezdůvodné“ vytvoření překážky hospodářské soutěže. Prakticky veškeré zadávací podmínky totiž omezují okruh potenciálních dodavatelů, a tím vytvářejí překážku soutěže o veřejnou zakázku. (...) Zadavatel musí zadávací podmínky stanovit a poskytnout dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro jejich účast v zadávacím řízení. Zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek (vyjádřených v zadávací dokumentaci) na dodavatele, to však nebrání přenosu rizik spojených s plněním veřejné zakázky na dodavatele.“*
69. Zadavatel primárně poskytuje dodavatelům zadávací podmínky v zadávací dokumentaci. Na základě zadávacích podmínek se dodavatelé rozhodují o své účasti v zadávacím řízení. Nezbytnost dostatečné srozumitelnosti a podrobnosti zadávací dokumentace vyplývá též z potřeby podání vzájemně srovnatelných nabídek. Odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek má zadavatel, přičemž ji nesmí přenášet na dodavatele a nemůže se jí zprostit. Od tohoto stavu je však nezbytné odlišovat dovolenou situaci, kdy je na dodavatele prostřednictvím smlouvy přenesena část rizika vznikajícího při jejím plnění (srov. Dvořák, D., Machurek, T., Novotný P., Šebesta, M. a kolektiv. Zákon o zadávání veřejných zakázek. Komentář. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2017, s. 209 – 222).

70. K výše uvedenému dodávám, že zadavatel může k zadávací dokumentaci poskytnout též dodatečné informace, a to jak na žádost dodavatelů, tak i z vlastního rozhodnutí. Tímto způsobem může dojít k vysvětlení zadávacích podmínek, přičemž bude dodavatelům osvětleno to, co zadavatel konkrétní zadávací podmínkou ve skutečnosti myslel a jak mají dodavatelé danou podmínku interpretovat. Uvedené vyplývá nejen ze zákona, ale též z rozsudku Krajského soudu v Brně č. j. 62 Af 20/2016 – 72 ze dne 8. 8. 2017.
71. Součástí zadávací dokumentace je též díl 3 „Vzor smlouvy“. Konkrétně čl. XVIII „Závěrečná ustanovení“, bod 18. 17 uvádí, že nedílnou součástí této smlouvy je mimo jiné příloha č. 5 „Standards kvality a bezpečnosti (technické a provozní standardy veřejné dopravy)“. Uvedená příloha obsahuje v čl. IV „Vydávání bezkontaktních čipových karet cestujícím“, bodě 2 písm. f) následující ustanovení. *„Dopravce nesmí vést žádnou evidenci osobních údajů držitelů čipových karet ve smyslu zákona o ochraně osobních údajů.“* Zadavatel tedy v obecném měřítku nepočítá s tím, že by dopravce vedl evidenci osobních údajů, nicméně z bodu 3 písm. c) téhož článku vyplývá, že pro jeden z druhů čipových karet, a to pro osobní kartu s evidencí osobních údajů, povede registr osobních údajů držitelů bezkontaktních čipových karet zadavatel nebo jím pověřená osoba (dopravce). Zadávací dokumentace tak není vnitřně rozporná, neboť pouze u této čipové karty vzniká potřeba vést evidenci osobních údajů jejich držitelů. Zadavatelem v zadávací dokumentaci stanovená možnost pověřit vybraného uchazeče vedením registru osobních údajů přitom vyplývá až ze smlouvy o plnění závazku veřejné zakázky, resp. její přílohy. Lze tedy shrnout, že vybraný uchazeč primárně nepovede evidenci osobních údajů, přičemž na základě smlouvy může zadavatel zcela v souladu se zákonem přenést na dodavatele část rizika vznikajícího při jejím plnění, tj. případné vedení evidence osobních údajů u bezkontaktních čipových karet. Za všech okolností bude mít vybraný uchazeč přístup k evidenci osobních údajů, a to v nezbytném rozsahu, aby zajistil životní cyklus čipových karet, jak je jeho povinností. Uvedená situace je tedy dovolená a tato námitka navrhovatele je nedůvodná.
72. Ve svém návrhu na přezkoumání úkonů zadavatele, na který odkazuje navrhovatel v podaném rozkladu, je namítáno, že zadávací dokumentace dostatečně neupravuje certifikáty vydávané k čipovým kartám, a to ve vztahu k osobním údajům. Vzhledem k obsahu podaného rozkladu mám za to, že navrhovatel již samotnou úpravu certifikátů nepovažuje za nesrozumitelnou. Přesto však uvádím, že Úřad v napadeném rozhodnutí správně posoudil tuto námitku, když dospěl k závěru, že ve vztahu ke stanovení technických podmínek souvisejících s provozem čipových karet se zadavatel nedopustil porušení zákona, neboť ze zadávací dokumentace vyplývá dostatečnost a srozumitelnost úpravy jednotlivých certifikátů. V této souvislosti napadené rozhodnutí v bodech 130. až 135. detailně a správně odůvodňuje své závěry za současného popisu jednotlivých čipových karet, a to na základě údajů vyplývajících ze zadávací dokumentace.
73. Nad rámec dále dodávám, že pokud má dodavatel některé ustanovení zadávací dokumentace za nejasné, nebrání mu nic v tom, aby jak je uvedeno výše postupoval v souladu s § 98 odst. 1 zákona a podal písemnou žádost adresovanou zadavateli za účelem vyjasnění jednotlivých ustanovení zadávací dokumentace. Svě vysvětlení zadavatel zveřejní takovým způsobem, aby bylo kdykoliv dostupné všem dodavatelům, čímž je zajištěna transparentnost a rovné zacházení. Rovněž uvádím, že dle protokolu o otevírání nabídek ze dne 25. 7. 2017 obdržel zadavatel dvě nabídky, a to nabídku s pořadovým č. 1 - účastníka

BusLine a.s., IČO 28360010, se sídlem Na Rovinkách 211, 513 01 Semily a nabídku s pořadovým č. 2 - účastníka Autobusy Karlovy Vary, a.s., IČO 25332473, se sídlem Sportovní 578/4, 360 01 Karlovy Vary, přičemž ani jeden z účastníků nepovažoval zadávací dokumentaci za nesrozumitelnou. Úřad zde správně vypořádal námitku navrhovatele, přičemž navrhovatel v rozkladu věcné posouzení Úřadu nerozporuje, proto považují za dostatečné odkázat na napadené rozhodnutí.

74. Co se týče námitky nekonkrétnosti zadávací dokumentace, neboť dle názoru navrhovatele musel Úřad provést vlastní vyhledávací činnost a poskytnout rozsáhlý výklad k podobě a účelu jednotlivých čipových karet a certifikátů k nim vydávaným, konstatují, že Úřad dle § 3 správního řádu musí zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 téhož zákona. Dle § 68 odst. 3 správního řádu musí být z odůvodnění napadeného rozhodnutí patrné důvody, na jejichž základě Úřad dospěl k jednotlivým výrokům rozhodnutí. V odůvodnění rozhodnutí musí být též uvedeny podklady a úvahy, kterými se Úřad řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů stejně jako informace o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s vyjádřením k podkladům rozhodnutí.
75. Z napadeného rozhodnutí zřetelně vyplývá, že v něm uvedené informace o podobě a účelu čipových karet obsahuje na různých místech zadávací dokumentace. Námitka navrhovatele, dle které je zadávací dokumentace nekonkrétní a nesrozumitelná, není důvodná, neboť Úřad v odůvodnění napadeného rozhodnutí vychází právě z jejího obsahu. Ke stejnému závěru, k němuž dospěl Úřad, mohl dojít každý dodavatel poté co se seznámí s kompletním zněním zadávací dokumentace. Úřad nemusel v této otázce provádět žádnou složitou vyhledávací činnost, kdy by vycházel rovněž z jiných informací, které mohl získat pouze on v rámci vedeného správního řízení.
76. Navrhovatel shledává zadávací dokumentaci v rozporu s § 89 odst. 5 a 6 zákona a neztotožňuje se s napadeným rozhodnutím v tom, že se zadavatel odkazem na konkrétní typ čipové karty Mifare DESFire EV-1 8k (MF3 IC D81) nedopustil porušení uvedeného ustanovení zákona.
77. Dle § 89 odst. 1 zákona stanovuje zadavatel technické podmínky prostřednictvím parametrů vyjadřujících požadavky na výkon nebo funkci, popisu účelu nebo potřeb, které mají být naplněny, odkazu na normy nebo technické dokumenty, nebo odkazu na štítky. Podstata námitky navrhovatele tkví v tom, že zadavatel nesmí zvýhodnit nebo znevýhodnit určité dodavatele nebo výrobky stanovením přímého nebo nepřímého odkazu na určité dodavatele nebo výrobky či patenty na vynálezy, užité vzory, průmyslové vzory, ochranné známky nebo označení původu. Uvedené omezení však není absolutní, neboť zákon dává zadavateli možnost použití odkazu, pokud stanovení technických podmínek nemůže být dostatečně přesné nebo srozumitelné. U takového odkazu však zadavatel musí uvést možnost nabídnout rovnocenné řešení, ledaže by bylo použití odkazu odůvodněno předmětem veřejné zakázky.
78. Uvedené ustanovení zákona je transpozicí Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/81/ES ze dne 13. 7. 2009, o koordinaci postupů při zadávání některých zakázek na stavební práce, dodávky a služby zadavateli v oblasti obrany a bezpečnosti a o změně směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES, a to kapitoly IV. („Zvláštní pravidla pro dokumenty týkající se zakázky“), čl. 18 („Technické specifikace“) bodu 8, dle které „[n]ení-li

to odůvodněno předmětem zakázky, nesmějí technické specifikace odkazovat na určitou výrobu nebo zdroj nebo na určitý postup nebo na obchodní značky, patenty, typy nebo určitý původ či výrobu, pokud by to vedlo ke zvýhodnění nebo vyloučení určitých podniků nebo určitých výrobků. Takový odkaz je výjimečně dovolen, není-li dostatečně přesný a srozumitelný popis předmětu zakázky podle odstavců 3 a 4 možný; takový odkaz musí být doprovázen slovy "nebo rovnocenný".

79. Zadavatel v zadávací dokumentaci uvádí, že „[z]ákladním nosičem elektronických jízdních dokladů a základním platebním prostředkem umožňujícím odbavení cestujících elektronickým odbavovacím systémem je bezkontaktní čipová karta (dále jen „BČK“ nebo „čipová karta“) Mifare DESFire EV-1 8k (MF3 IC D81), jejíž vydávání cestujícím zajišťuje Dopravce dle této přílohy č. 5 smlouvy. S ohledem na předpokládané zapojení do IDS ÚK a s tím související nezbytností zajistit kompatibilitu čipových karet s elektronickými odbavovacími systémy ostatních dopravců, musí čipové karty vydávané Dopravcem dle této Smlouvy splňovat veškeré níže uvedené parametry, mít definovanou vnitřní strukturu a požadované zabezpečení.“ Zadavatel tedy stanovil technické podmínky prostřednictvím přímého odkazu na určitý výrobek.
80. Oprávněnost použití odkazu na určitý výrobek spočívá ve dvou rozdílných situacích. V prvním případě, odůvodňuje-li to předmět veřejné zakázky je odkaz na výrobek bez dalšího možný (viz § 89 odst. 5 zákona). V druhém případě lze užít přímého odkazu, pokud technické podmínky není možné dostatečně přesně nebo srozumitelně popsat, avšak současně musí zadavatel uvést možnost nabídky rovnocenného řešení (viz § 89 odst. 6 zákona). Uvedené situace reagují na různé skutečnosti a nelze je navzájem zaměňovat.
81. Oběma výjimkám se věnuje též odborná literatura shrnující, že prvně uvedená výjimka spočívající v předmětu veřejné zakázky nastane v případech, v nichž je nutno využít např. určitý autorizovaný náhradní díl, součást či spotřební materiál a dodavatelé musí požadavek zadavatele akceptovat. Druhá výjimka dopadá na situaci, kdy jakýkoliv popis nedokáže vystihnout požadavky zadavatele. Oproti první výjimce zde nedochází k omezení soutěže a dodavatelé jsou i nadále oprávněni nabídnout jakýkoliv vyhovující výrobek. Zadavatel má povinnost upozornit na možnost nabídky rovnocenného řešení přímo u daného odkazu. Porušením zákazu obsaženého v § 89 odst. 5 a 6 zákona není též situace, kdy zadavatel uvede v zadávací dokumentaci konkrétní názvy jím používaných zařízení, s nimiž musí být nově poptávané zařízení kompatibilní (srov. Dvořák, D., Machurek, T., Novotný P., Šebesta, M. a kolektiv. Zákon o zadávání veřejných zakázek. Komentář. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2017, 1320 s.).
82. Na řešenou otázku lze aplikovat rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Afs 30/2010 – 182 ze dne 16. 11. 2010. „Zpravidla se tedy jako příklad "zvláštnosti" předmětu veřejné zakázky bude jednat o veřejnou zakázku, které navazuje na již existující zařízení, jež má zadavatel k dispozici... to by bylo možné využít např. u dodávky softwarového vybavení, které musí být kompatibilní s konkrétním operačním systémem, který již zadavatel využívá.“ K totožným závěrům dospěl i Krajský soud v Brně ve svém rozhodnutí č. j. 63 Ca 51/2007 – 134 ze dne 11. 12. 2009. Přestože uváděné rozsudky dopadají na právní úpravu dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jsou plně aplikovatelné i za účinnosti zákona.

83. V posuzované věci je nutné určit, zda předmět veřejné zakázky zakládá oprávněnost užití odkazu, neboť jen pak zadavatel nemusí uvádět možnost nabídky rovnocenného řešení. Plánované zapojení zadavatele do IDS ÚK souvisí s nezbytností zajistit kompatibilitu čipových karet s elektronickými odbavovacími systémy jiných dopravců. Navíc uvedené označení je technickým označením typu, resp. systému elektronické karty, který je nabízen několika dodavateli, přičemž uvedená karta ve svém názvu označuje zejména technologii a strukturu. Jde tak o obecnou specifikaci bezkontaktních čipových karet kompatibilních s odbavovacím systémem a ostatními kartami užívanými v integrovaném dopravním systému Ústeckého kraje.
84. Ze všech výše uvedených skutečností je zřejmé, že odkaz na výrobek použitý zadavatelem v zadávací dokumentaci byl odůvodněn předmětem veřejné zakázky. Vzhledem k plánovanému zapojení do IDS ÚK požaduje zadavatel zařízení navazující na již existující, používané právě v rámci IDS ÚK, a tedy nemohl umožnit nabídku srovnatelného řešení.
85. Totožný závěr vyplývá rovněž z napadeného rozhodnutí, jež zcela přílehavě poukázalo na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S45/2015/VZ-9146/2015/532/IBu/Mon ze dne 13. 4. 2015, které bylo potvrzeno rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R121/2015/VZ-33215/2015/321/TNo ze dne 15. 10. 2015. Dle uvedených rozhodnutí obsahovala zadávací dokumentace následující popis zařízení. *„Zařízení musí umožnit akceptaci bezkontaktních čipových karet MIRAFE DESFire EV1 8k (MF3 IC D81) nebo novější (z přílohy č. 4 zadávací dokumentace vyplývá název bezkontaktní čipové karty Mifare DESFire EV-1 8k (MF3 IC D41 D81), pozn. Úřadu) akceptaci bezkontaktních čipových karet ostatních provozovatelů zapojených do zónově relačního tarifu Ústeckého kraje (In-karta ČD). Výroba bezkontaktních čipových karet MIFARE DESFire EV1 8k musí probíhat v souladu s pravidly uvedenými v „Prilohasdo5@ertifikace pro výrobu čipové karty třetí stranou.“* Obdobnou věcí se zabýval Úřad též v rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0595/2015/VZ-39434/2015/542/JVo ze dne 13. 11. 2015. Tato rozhodnutí odůvodňují oprávněnost použití odkazu na výrobek právě s odkazem na kompatibilitu či návaznost výrobku, tedy shodně jako v nyní řešené věci. Primárním je zde předmět veřejné zakázky, nikoliv širší vymezení výrobku, či délka popisu, jak se domnívá navrhovatel. Námitka navrhovatele, dle které je zadávací dokumentace v rozporu s § 89 odst. 5 a 6 zákona, není na základě všech výše uvedených skutečností důvodná.

K otázce instrukcí pro složení peněžní jistoty

86. Navrhovatel má za to, že platbu nelze objektivně označit zadavatelem požadovaným variabilním symbolem v podobě čísla veřejné zakázky dle věstníku veřejných zakázek, neboť kromě číslic obsahuje též písmena a celkem 12 znaků. Na podporu svého tvrzení, kterým brojí proti zadávací dokumentaci a napadenému rozhodnutí poukazuje navrhovatel na zásadu právní jistoty a rozhodnutí Úřadu, kterým bylo zrušeno zadávací řízení na původní veřejnou zakázku. Navrhovatel rozporuje tvrzení napadeného rozhodnutí o formálnosti charakteru požadavku na variabilní symbol a jeho následku pro uchazeče.
87. Právní úpravu jistoty obsahuje § 41 zákona. Zadavatel může v zadávací dokumentaci požadovat po účastníkovi zadávacího řízení poskytnutí jistoty, a to v případě, že stanoví zadávací lhůtu. Zákon připouští tři formy poskytnutí jistoty – složení peněžní částky na účet zadavatele, bankovní záruku ve prospěch zadavatele, nebo pojištění záruky ve prospěch

zadavatele. Poskytnutí jistoty prokazuje účastník zadávacího řízení v nabídce, přičemž v případě peněžní jistoty sdělením údajů o provedené platbě zadavateli.

88. Zadávací dokumentace v díle 1 „Podmínky zadávacího řízení“ čl. 7 „Jistota“ stanovuje jistotu ve výši 2 000 000 Kč. Co se týče formy poskytnutí jistoty, přebírá zadávací dokumentace doslovné znění § 41 zákona. V případě, že se dodavatel rozhodne pro peněžní jistotu, uvádí zadávací dokumentace číslo účtu pro složení jistoty, variabilní symbol (číslo zakázky ve věstníku veřejných zakázek) a specifický symbol (IČO účastníka). Závěrem stanoví zadávací dokumentace, že účastníka, který neprokázal složení požadované jistoty, nebo nezajistil její platnost po celou dobu trvání zadávací lhůty, ze zadávacího řízení vyloučí. Vzhledem k uvedenému mám za to, že zadávací dokumentace upravuje prokázání poskytnutí jistoty zcela v souladu se zákonem, přičemž konstatuji následující.
89. Komentář k zákonu v části věnující se jistotě blíže uvádí, že *„Pokud zadavatel požaduje poskytnutí jistoty, je povinen v zadávací dokumentaci stanovit kromě absolutní výše částky požadované jistoty a měny, ve které má být jistota poskytnuta, také číslo účtu a další potřebné údaje (variabilní, případně specifický symbol) pro složení jistoty peněžní... Dokladem o složení jistoty na účet zadavatele bude takový doklad, který průkazným způsobem doloží skutečnost, že částka odpovídající požadované výši jistoty byla složena na účet zadavatele (typicky výpis z účtu dodavatele).“* (Viz Flašár, Martin; Harnach, Jiří; Janoušek, Martin; Měkota, Jan; Podešva, Vilém; Sommer, Lukáš; Votrubec, Jiří. Zákon o zadávání veřejných zakázek: Komentář. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer).
90. Dodavatel má možnost volby jakou formou poskytne zadavatelem požadovanou jistotu. Zadavatel má povinnost stanovit v zadávací dokumentaci všechny potřebné údaje k tomu, aby jím požadovaná jistota mohla být složena. Zákon výslovně počítá s prokázáním složení jistoty a za tímto účelem stanovil, že složení peněžní jistoty se prokazuje sdělením údajů o provedené platbě zadavateli. Pokud tedy dodavatel v nabídce prokáže složení jistoty, nemůže být ze zadávacího řízení vyloučen. Variabilní symbol, jak vyplývá ze zadávací dokumentace, slouží k identifikaci veřejné zakázky, načež k identifikaci samotného dodavatele je určen specifický symbol.
91. Je nutné rozlišovat neprokázání složení jistoty a nezajištění její platnosti po celou dobu, což je spojeno s vyloučením dodavatele ze zadávacího řízení od situace, kdy dodavatel uvede nesprávný variabilní symbol a následně prokáže (např. výpisem z účtu dodavatele), že jistotu složil. Vzhledem k uvedenému je správné tvrzení Úřadu obsažené v napadeném rozhodnutí, že požadavek na určitý formát variabilního symbolu pro složení peněžní jistoty de facto spadá mezi formální požadavky bez následku vyloučení dodavatele ze zadávacího řízení. K tomu dodávám, že evidenční číslo veřejné zakázky dle Věstníku veřejných zakázek je Z2017-016115. Vzhledem k tomu, že variabilní symbol obsahuje pouze číslice, vznikne po odstranění nedovolených znaků následující tvar 2017016115 složený právě z 10 číselných znaků. Tvar variabilního symbolu považuji za zcela jednoznačný, přičemž musel být i méně zkušenému dodavateli zřejmý. Pokud měl navrhovatel přesto pochybnosti ohledně tvaru variabilního symbolu, mohl se dotázat zadavatele.
92. Nelze přisvědčit argumentaci navrhovatele opírající se o rozhodnutí Úřadu, kterým bylo zrušeno zadávací řízení na původní veřejnou zakázku, kde Úřad sice shledal porušení zásady přiměřenosti v souvislosti s jistotou, ale za zcela jiných okolností. Předmětné rozhodnutí

Úřadu č. j. ÚOHS-S0131/2017/VZ-15395/2017/531/Est ze dne 18. 5. 2017 řešilo otázku platnosti bankovní záruky, přičemž zadavatel požadoval platnost bankovní záruky delší, než jakou stanovil zadávací lhůtu. Zadavatel požadoval, aby měli účastníci zadávacího řízení sjednanou jistotu ve formě bankovní záruky v délce alespoň 6 měsíců od skončení lhůty pro podání nabídek, přičemž současně stanovil zadávací lhůtu v délce cca 4 měsíců. Účastníci zadávacího řízení museli respektovat zadavatelem stanovenou délku 6 měsíců, přestože byla v rozporu s § 41 odst. 5 zákona a se zásadou přiměřenost. Zadávací dokumentace tak stanovila povinnost v rozporu se zákonem, jejíž splnění vyžadovala pod sankcí vyloučení účastníka ze zadávacího řízení. Skutečnost uváděná navrhovatelem v nyní řešené věci nevede sama o sobě k vyloučení účastníka ze zadávacího řízení, neboť jeho vyloučení nastane až v případě, kdy složení jistoty neprokáže.

93. Na základě výše uvedených skutečností, kdy jsem dospěl k závěru, že ustanovení zadávací dokumentace regulující jistotu jsou zcela v souladu se zněním zákona, shledávám stejně jako všechny výše uvedené námítky i tuto námitku navrhovatele nedůvodnou.
94. Ve smyslu § 89 odst. 2 správního řádu jsem tedy přezkoumal zákonnost napadeného rozhodnutí a jeho věcnou správnost v rozsahu vznesených námitek a současně jsem přezkoumal i zákonnost postupu Úřadu, když jsem napadené rozhodnutí shledal zákonným a věcně správným. Úřad ve správním řízení dostatečně zjistil skutkový stav věci tak, aby mohl posoudit, zda se v daném případě zadavatel dopustil porušení zákona a zda toto porušení bylo způsobilé ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky. 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 sankce, 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.

VI. Závěr

95. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že Úřad postupoval ve věci tohoto správního řízení 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 rozkladu.
96. 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 výroku tohoto rozhodnutí o rozkladu.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se dle § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 152 odst. 5 téhož zákona, nelze dále odvolat.

otisk úředního razítka

Ing. Petr Rafaj
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží:

1. B&C Dopravní systémy s.r.o., Husova 517, 411 17 Libochovice
2. Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, Dělnická 946, 441 01 Podbořany

Vypraveno dne:

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