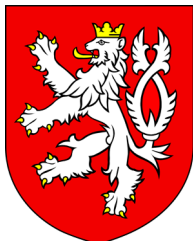




UOHSX0052LZP

PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-R29/2013/VZ-11128/2013/310/PMa

Brno 14. června 2013

Ve správním řízení o rozkladu ze dne 28. 1. 2013 doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže téhož dne podaném navrhovatelem –

- společností **ARRIVA holding Česká republika s.r.o.**, IČ 27625524, se sídlem Radlická 1c/3185, 150 00 Praha 5 - Smíchov, ve správním řízení zastoupenou společností Havel, Holásek & Partners s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Týn 1049/3, 110 00 Praha 1,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-1505/2013/521/JHn ze dne 22. 1. 2013, kterým byl návrh navrhovatele podle § 118 odst. 5 písm. a) zákona č. 137/2006 sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, zamítnut, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 citovaného zákona,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných ve veřejné zakázce „**Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období od roku 2014 do roku 2024**“, zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno do informačního systému o veřejných zakázkách dne 9. 7. 2012 pod ev. č. 223774, ve znění oprav odeslaných dne 10. 7. 2012, 29. 8. 2012, 19. 9. 2012 a 23. 10. 2012 a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 12. 7. 2012 pod ev. č. 2012/S 132-219804, jehož dalším účastníkem je zadavatel –

- **Liberecký kraj**, IČ 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2,

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

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-1505/2013/521/JHn ze dne 22. 1. 2013

potvrzuji

a podaný rozklad

zamítám.

ODŮVODNĚNÍ

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

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) jako orgán příslušný podle § 112 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“)¹ k výkonu dohledu nad zadáváním veřejných zakázek, obdržel námitky společnosti ARRIVA holding Česká republika s.r.o., IČ 27625524, se sídlem Radlická 1c/3185, 150 00 Praha 5 – Smíchov (dále jen „**navrhovatel**“), proti zadávacím podmínkám ve věci veřejné zakázky „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období od orku 2014 do roku 2024“ (dále jen „**veřejná zakázka**“), zadávané zadavatelem Liberecký kraj, IČ 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2 (dále jen „**zadavatel**“), v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno do informačního systému o veřejných zakázkách dne 9. 7. 2012 pod ev. č. 223774, ve znění oprav odeslaných dne 10. 7. 2012, 29. 8. 2012, 19. 9. 2012 a 23. 10. 2012 a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 12. 7. 2012 pod ev. č. 2012/S 132-219804.
2. Navrhovatel námitkami brojil proti nejasnému vymezení předmětu veřejné zakázky, nepřiměřeným technickým kvalifikačním předpokladům, netransparentnímu hodnocení nabídek, nezákonným hodnotícím kritériím a nezohlednění dotací z veřejných prostředků. Zadavatel námitkám nevyhověl rozhodnutím o námitkách ze dne 13. 8. 2012, které bylo navrhovateli doručeno dne 14. 8. 2012.

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

3. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatel o námitkách za učiněné v souladu se zákonem, doručil dne 23. 8. 2012 Úřadu návrh na přezkoumání úkonů zadavatele.
4. Zadavatel se k návrhu vyjádřil dopisem ze dne 30. 8. 2012, v němž uvedl, že postupoval v souladu se zákonem i rozhodovací praxí Úřadu. Úřad oznámil účastníkům správního řízení zahájení správního řízení dopisem č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-16482/2012/521/MLa ze dne 6. 9. 2013 a současně usnesením č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-16520/2012/521/MLa z téhož dne účastníkům řízení stanovil lhůtu, v níž mohli navrhopvat důkazy, činit jiné návrhy a vyjádřit své stanovisko v řízení, a lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
5. Po předběžném přezkoumání dokumentace o veřejné zakázce získal Úřad pochybnosti o souladu úkonů a postupů zadavatele se zákonem, a z tohoto důvodu uložil zadavateli na návrh navrhovatele rozhodnutím o předběžném opatření č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-16876/2012/521/MLa ze dne 19. 9. 2012 zákaz uzavřít smlouvu v šetřeném zadávacím řízení.
6. Dne 5. 10. 2012 zadavatel doplnil své vyjádření k návrhu navrhovatele. Následně dne 11. 10. 2012 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele.

II. Napadené rozhodnutí

7. Úřad přezkoumal na základě § 112 a násl. zákona případ ve všech vzájemných souvislostech, po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o veřejné zakázce, vyjádření účastníků řízení a na základě vlastního zjištění vydal dne 22. 1. 2013 rozhodnutí č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-1505/2013/521/JHn (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), kterým návrh navrhovatele zamítl, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 zákona.

K předmětu veřejné zakázky

8. V odůvodnění napadeného rozhodnutí Úřad uvedl, že zadavatel předmět veřejné zakázky v oznámení o zakázce vymezil jako „... *zajištění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje, v období od 14. 12. 2014 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2024 na vymezených částech území Libereckého kraje*“. Zadavatel předmět veřejné zakázky blíže vymezil v kapitole č. 3. Zadávací dokumentace, z níž vyplývá, že zadavatel definoval rozsah plnění veřejné zakázky stanovením předpokládaného počtu kilometrů, který činí 109 460 900 km za dobu platnosti smluv. Zadavatel v zadávací dokumentaci výslovně počítá s možnostmi změny stanoveného počtu kilometrů, a to jak směrem nahoru tak i směrem dolů až o 20% předpokládaného ročního dopravního výkonu.
9. Na základě zadavatelem vymezené zadávací dokumentace dospěl Úřad k závěru, že se zadavatel při vymezení požadavku na předmět plnění veřejné zakázky rozhodl pro volbu modelu, ve kterém je rozhodujícím dopravní výkon, jenž je charakterizován počtem kilometrů na vymezeném území, a nikoliv konkrétní síť již existujících spojů tvořících ucelený dopravní systém. Úřad dovodil, že předmět plnění je s ohledem na potřeby zadavatele (tj. zabezpečení dopravní obslužnosti) stanoven flexibilně, přičemž je současně jednoznačně

a objektivně vymezeno, že se jedná o určitý dopravní výkon o stanoveném počtu kilometrů, tento dopravní výkon lze za předem stanovených podmínek a ve stanoveném rozsahu měnit a poptávaný dopravní výkon bude probíhat na vymezeném území. Z hlediska stanovení předmětu plnění je stěžejním pramenem příloha č. 4 zadávací dokumentace. V této příloze je vymezeno území, v němž budou přepravní služby zadavateli poskytovány a z něj jsou odvozeny dílčí části veřejné zakázky. Zadávací dokumentace stanoví minimální počet vozidel, která jsou požadována pro zajištění předpokládaného ročního výkonu v příslušných dílčích částech veřejné zakázky. Podstatná je příloha č. 1 návrhu smlouvy, která stanoví za účelem konstrukce nabídkových cen uchazečů údaje o průměrném pracovním dni zahrnující počet vozidel a řidičů, počty hodin provozu, jízdy a čekání a počty kilometrů podle jízdního řádu, kilometrů přejezdů mezi spoji a počet spojů. Zadavatel navíc v příloze č. 5 zadávací dokumentace uvedl požadavky na způsob zpracování nabídkové ceny a podrobně popsal konstrukci pro její zpracování.

10. Dodatečnou informací č. 6 ze dne 13. 8. 2012 se zadavatel vyjádřil ke zvolené koncepci zadávacího řízení a uvedl, že předmětem veřejné zakázky nejsou skupiny konkrétně vymezených linek a spojů, ale služba v podobě dopravního výkonu definovaného určitým počtem kilometrů a územím, ve kterém je garantován počátek oběhů vozidel. Vzhledem k tomu, že zadavatel předpokládal optimalizaci spojů, vypracoval počítačový model seznamu oběhů, jehož sumarizaci poskytl uchazečům v přílohách č. 6a, 6b a 6c zadávací dokumentace. Úřad uvedl, že uchazeči mohli při tvorbě nabídkových cen postupovat obdobně podle jízdních řádů platných k 1. 1. 2012, jako to činil zadavatel při stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky. Jedná se však o orientační podklad, neboť bude prováděna optimalizace a s ní související změny v dopravě. Zadavatel tedy s ohledem na hospodárnost využívání veřejných prostředků nemohl přistoupit k tomu, že by jízdní řády platné k 1. 1. 2012 považoval za závazné pro uchazeče o veřejnou zakázku.
11. Úřad dospěl k závěru, že konkrétní jízdní řády, podle kterých bude vybraný uchazeč služby veřejné dopravy poskytovat, nejsou pro konstrukci nabídkové ceny podstatné. Ze zadávací dokumentace je zřejmé, jaký rozsah služeb zadavatel poptává, neboť vymezuje počet vozidel a řidičů, hodiny provozu, jízdy a čekání, počet kilometrů podle jízdního řádu, kilometrů přejezdů mezi spoji a počet spojů. Lze tedy dovodit, že poklady poskytnuté v zadávacím řízení jsou pro zpracování nabídkových cen uchazečů dostatečné. Úřad konstatoval, že lze vycházet i z určité kontinuity původního dopravního systému, když je zřejmé, že nové jízdní řády musí vycházet z vybudované dopravní infrastruktury s přihlédnutím k hustotě osídlení, přírodním podmínkám v podobě hornatých oblastí, vodních ploch nebo zalesněných území. Úřad s odkazem na poskytnutí jízdního řádu platného k 1. 1. 2012 odmítl tvrzení navrhovatele, že zadavatel strukturu dopravy nezveřejnil.
12. K námitce navrhovatele, že zadávací podmínky jsou „šity na míru“ konkrétnímu dopravci Úřad uvedl, že se jedná o pouhou spekulaci, přičemž Úřad neshledal z dokumentace o veřejné zakázce ani z postupu zadavatele poznatky, jež by mohly svědčit o diskriminačním či nerovném zacházení vůči uchazečům. Současně Úřad doplnil, že argumentace navrhovatele odkazem na jiné zadávací řízení u jiného zadavatele není relevantní, a to z toho

důvodu, že každé zadávací řízení je třeba posuzovat samostatně a předmětem přezkumu správního řízení je šetřená veřejná zakázka u zadavatele.

13. Úřad dospěl k závěru, že s ohledem na potřeby zadavatele spočívající v zajištění flexibility poskytování dopravních služeb v návaznosti na změny spojů a požadavků na frekvenci spojů nelze předmět veřejné zakázky spočívající v poskytnutí dopravního výkonu na určitém území považovat za nepřípustný či nezákonný. Zadavatel splnil své povinnosti týkající se dostatečně konkrétního, jednoznačného a objektivního vymezení předmětu veřejné zakázky v dokumentaci o veřejné zakázce. Zadávací podmínky jsou stanoveny tak, že si každý potenciální dodavatel dokáže po seznámení se s nimi udělat představu, co je předmětem veřejné zakázky a zda se daného zadávacího řízení zúčastní.

Ke stanovení technických kvalifikačních předpokladů

14. K této otázce Úřad konstatoval, že smyslem stanovení technických kvalifikačních předpokladů je to, aby veřejná zakázka byla realizována pouze takovými dodavateli, kteří disponují dostatečnými zkušenostmi a technickou způsobilostí k řádné realizaci předmětu veřejné zakázky. Prostřednictvím adekvátně nastavených technických kvalifikačních předpokladů si zadavatel ověřuje, kteří uchazeči jsou schopni danou veřejnou zakázku řádně splnit. Stanovení konkrétních požadavků je plně na úvaze zadavatele, ten je však při jejich výběru nucen zohlednit zejména předpoklady stanovené v § 50 odst. 3 a § 56 odst. 2 zákona.
15. Kvalifikační předpoklady zadavatel stanovil v kapitole č. 4 zadávací dokumentace. Z bodu 4. 9. zadávací dokumentace vyplývá, že k prokázání technických kvalifikačních předpokladů zadavatel požaduje předložení seznamu významných služeb, seznam techniků či technických útvarů, jež se budou podílet na plnění veřejné zakázky, průměrný roční počet zaměstnanců dodavatele či jiných osob podílejících se na plnění zakázek podobného charakteru za poslední tři roky a přehled nástrojů či pomůcek, provozních a technických zařízení, které bude mít dodavatel při plnění veřejné zakázky k dispozici.
16. Úřad ke stanovenému technickému kvalifikačnímu předpokladu uvedl, že je potřeba jej posuzovat s ohledem na rozsah a délku plnění veřejné zakázky. Každá z dílčích částí plnění veřejné zakázky je specifická vzhledem k potřebě dopravní obslužnosti a zadavatel si stanovením technického kvalifikačního předpokladu zajišťuje dostatečnou schopnost uchazeče k řádnému a bezproblémovému plnění veřejné zakázky. Zadavatel stanovil požadavky na prokázání splnění kvalifikace v souladu se zákonem a postupoval správně, když požadoval určité vzdělání a praxi osob zajišťujících plnění veřejné zakázky. Jedná se o objektivní kritérium, které zaručuje, že uchazeč bude zajišťovat poskytování kvalitních služeb, přičemž toto kritérium představuje měřitelný a snadno doložitelný předpoklad. Je evidentní, že zadavatel omezil své požadavky pouze na informace a doklady bezprostředně související s předmětem veřejné zakázky, kdy požaduje vzdělání i praxi příslušných osob vztahující se k provozování přepravy osob, a to veřejné i soukromé.
17. K námitce navrhovatele, že považuje za dostatečné prokázání kvalifikace plynoucí z udělené koncese podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, a že splnění požadavků zadavatele je zaručeno zákonem č. 194/2010 Sb.,

o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů, Úřad konstatoval, že je na zadavateli, jakou kvalifikaci bude po uchazečích požadovat a v případě, kdy nepovažuje obecné požadavky vyplývající z právních předpisů za dostatečné, má možnost je rozšířit o požadavky další, neboť zákon mu v tom nebrání.

18. Navrhovatel napadal dalších část kvalifikačních předpokladů stanovených v zadávací dokumentaci, a to konkrétně požadavek na prokázání dispozicí smluvně zajištěných prostor (provozoven) pro parkování autobusů v oblasti odpovídající dílčí části veřejné zakázky, do níž uchazeč podává nabídku. Úřad dovodil, že se jedná o požadavek, který zajistí řádné, stabilní a bezproblémové plnění veřejné zakázky. Zároveň zdůraznil, že zadavatel požaduje zajištění pouze části parkovacích ploch, nikoli parkovací plochy pro všechna vozidla nutná k plnění veřejné zakázky a že zadavatel připustil smluvní zajištění v podobě smlouvy o smlouvě budoucí či smlouvu s odkládací podmínkou, což nepředstavuje pro uchazeče další dodatečné náklady, ani neklade na uchazeče nepřiměřené požadavky.
19. S argumentací navrhovatele, podle které nemohou být bez znalosti struktury dopravního výkonu vhodně lokalizovány provozovny pro parkování, se Úřad vypořádal v bodu 71. napadeného rozhodnutí, když uvedl, že na základě podkladů, které zadavatel v zadávacím řízení uchazečům poskytl a s přihlédnutím k charakteru území a předpokladu absence výrazných změn tras a spojů a ke zkušenostem uchazečů v daném oboru lze mít za to, že jsou uchazeči schopni určit strategické lokality pro umístění potřebných provozoven.

Ke stanovení hodnotícího subkritéria „Péče o komfort a bezpečnost cestujících“

20. Úřad dospěl k závěru, že zadavatel dostal povinnosti dostatečným způsobem popsat subjektivní hodnotící kritérium „Péče o komfort a bezpečnost cestujících“, neboť v bodu 9. 2. 2. Zadávací dokumentace uvedl jednotlivé body koncepce (popis školení a výstroje zaměstnanců, popis způsobu poskytování informací cestujícím, popis principů dispečerského řízení, popis reakční doby dopravce při vypravení posilových či zálohových vozidel atd.) a následně uvedl, jakým způsobem budou jednotlivé body hodnoceny. Některé body koncepce byly blíže vysvětleny v rámci dodatečné informace č. 2 a v dodatečné informaci č. 6 byla zpřístupněna interní procesní pravidla, jimiž se bude hodnotící komise řídit. Úřad odmítl tvrzení navrhovatele, dle kterého může mít dílčí subkritérium subjektivního charakteru rozhodující význam z hlediska hodnocení nabídek, neboť jeho váha činí 21%, a tím je netransparentní, a to z následujících důvodů. Stanovení subjektivních hodnotících kritérií není možno a priori považovat za nepřijatelné. Pokud zadavatel zvolí hodnotící kritérium subjektivního charakteru, klade to na něj vyšší požadavky na vysvětlení, jakým způsobem bude takové kritérium hodnotit. Úřad nesouhlasil s tvrzením navrhovatele, že by zadavatel nepopsal dostatečně jasně, co bude hodnotící komisí hodnoceno výhodněji a co jako méně výhodné.

K zohlednění dotací z veřejných prostředků

21. Úřad dal za pravdu zadavateli, když se ztotožnil s jeho tvrzením, že odpovědnost za poskytnutou dotaci je na straně poskytovatele dotace, resp. na straně uchazeče samotného, pokud dotaci obdržel. Zákon zadavateli nestanoví povinnost zohledňovat u uchazečů poskytnuté dotace, naopak v souladu se zásadou rovného zacházení je třeba, aby zadavatel

přistupoval ke všem uchazečům o veřejnou zakázku stejně. Na základě navrhovatelem předložených důkazů vyšlo najevo, že příjemce dotace nesmí poskytnuté prostředky využívat pro plnění veřejné zakázky, z tohoto důvodu jsou další námitky navrhovatele týkající se této otázky bezpředmětné.

III. Námitky rozkladu

22. Dne 28. 1. 2013 obdržel Úřad od navrhovatele rozklad, který byl v zákonné lhůtě doplněn podáním doručeným dne 8. 2. 2013, jímž bylo rozhodnutí Úřadu napadeno v plném rozsahu. V rozkladu navrhovatel zpochybňuje závěr Úřadu týkající se specifikace předmětu plnění veřejné zakázky a považuje jej za vnitřně nekonzistentní. Dle tvrzení navrhovatele Úřad na jedné straně uvedl, že jízdní řády, podle kterých bude vybrán uchazeč služby veřejné dopravy poskytovat, jsou irelevantní pro sestavení nabídky (bod 48. napadeného rozhodnutí), na druhé straně však dovozuje, že námitka nedostatečné specifikace je nedůvodná, protože zadavatel poskytl dodavatelům jízdní řády platné k 1. 1. 2012. Navrhovateli proto není zřejmé, zda platí závěr, že jízdní řády nejsou vůbec potřebné pro sestavení nabídek, nebo závěr, že jízdní řády jsou potřebné, avšak byly poskytnuty ve vyhovující podobě.
23. Navrhovatel trvá na svém stanovisku, že alespoň rámcové jízdní řády jsou pro sestavení srovnatelných nabídek potřebné a že zadavatel tyto specifikace dodavatelům neposkytl v takové kvalitě, aby dodavatelé mohli podat kvalitní nabídky. Dále navrhovatel namítá, že se Úřad nezabýval jeho argumentací, která zpochybňovala postup zadavatele, a to prohlášení zadavatele v rozhodnutí o námitkách navrhovatele, že poskytnuté jízdní řády nemají žádnou relevanci, neboť skutečná organizace dopravy bude teprve v budoucnu stanovena na základě optimalizační studie, která však doposud nebyla zpracována. Z tohoto prohlášení podle navrhovatele vyplývá, že závěr Úřadu o tom, že struktura dopravy nebude měněna podstatným způsobem a trasy a směry spojů budou jistě z velké části zachovány, je v přímém protikladu s podklady rozhodnutí.
24. Navrhovatel má za to, že reorganizace veřejné dopravy, které proběhly v různých regionech České republiky, ukazují, že trasy a směry spojů se mohou měnit velmi zásadním způsobem. V souvislosti s plánovanou reorganizací dopravy na území zadavatele lze očekávat přehodnocení poměru železniční a autobusové dopravy. Dle tvrzení navrhovatele je závěr Úřadu nejen v rozporu s prohlášením zadavatele, ale neodpovídá ani realitě dopravních služeb v České republice.
25. Navrhovateli je zřejmé, že dopravci musí vždy počítat s určitou flexibilitou dopravního systému, navrhovatel však opětovně upozorňuje na to, že v tomto případě se zadavatel rozhodl zahájit zadávací řízení v situaci, kdy v souvislosti s předpokládanými změnami vyvolanými rozvojem dopravního systému neměl zcela vyjasněny své potřeby a priority ve veřejné dopravě.
26. Dále navrhovatel namítá, že se Úřad nezabýval jeho argumentací a důkazy, že poskytování rámcových jízdních řádů nebo oběhů vozidel jakožto specifikace předmětu plnění pro účely sestavení nabídek představuje v oboru veřejné linkové dopravy jinak zcela obvyklý standard.

Navrhovatel uvádí, že nemá důkazy potvrzující jeho podezření, že nastavení zadávacích podmínek může vytvářet podmínky výhodnější pro některé regionální dopravce, kteří mají osobní kontakty s pracovníky zadavatele. Přesto však uvádí, že zadavatel měl nastavit zadávací podmínky a vymezit předmět plnění veřejné zakázky transparentně.

27. Navrhovatel argumentuje tím, že se Úřad nezabýval novou právní úpravou, podle které nelze požadovat takové kvalifikační předpoklady, které by vedly k podstatnému omezení hospodářské soutěže a zároveň by bylo možné je nahradit nastavením smluvních podmínek (§ 50 odst. 4 zákona). V daném případě je dle navrhovatele zřejmé, že dochází k vyloučení účasti malých a středních dopravců a i u větších dopravců operujících mimo předmětný region je jejich účast v zadávacím řízení podstatně ztížena, a to s ohledem na velikost jednotlivých částí veřejné zakázky a kvalifikační předpoklady společně s omezením subdodavatelského plnění. Navrhovatel se domnívá, že kvalifikační předpoklady bylo možné nahradit nastavením smluvních podmínek, aby měl zadavatel záruku, že vybraný uchazeč bude v dostatečném předstihu před zahájením provozu disponovat potřebnými kapacitami.
28. Největší pochybení navrhovatel shledává v části kvalifikačních předpokladů týkající se provozoven, které musí být umístěny na území konkrétních oblastí. Navrhovatel spatřuje v tomto požadavku diskriminaci všech dopravců, kteří provozovny na daném území dosud nedisponují, oproti dosavadním dopravcům. Navrhovatel namítá, že vzhledem k tomu, že plnění veřejné zakázky má být zahájeno až za dva roky, bylo by možné a dostatečné smluvně zavázat vybraného dopravce, aby si potřebné provozovny zřídil v potřebném předstihu. Požadavek, aby si dopravci provozovny zřídili v průběhu zadávacího řízení v časově velmi omezeném prostoru se značnými náklady je podle názoru navrhovatele zcela neodůvodněné a nepřiměřené. V této souvislosti navrhovatel odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 66/2012-64 ze dne 20. 12. 2012, kdy v Nejvyšší správní soud v analogickém případě dospěl k závěru, že se jedná o skrytou diskriminaci dodavatelů z jiných regionů. Navrhovatel uvádí, že neexistuje žádná souvislost mezi schopností plnit zakázku a vlastnictvím/smluvním zajištěním provozoven na území dané oblasti a v době zadávacího řízení. Dle názoru navrhovatele Úřad nevysvětluje, jak dospěl k závěru, že opatření či smluvní zajištění provozoven nepředstavuje pro dopravce ani dodatečné náklady ani na ně neklade nepřiměřené požadavky.
29. Navrhovatel v otázce nastavení hodnotících kritérií opětovně odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 1. 2012 sp. zn. 62 Af 36/2010, ve kterém Krajský soud v Brně dospěl k závěru, že je třeba upřednostňovat objektivní hodnotící kritéria před kritérii subjektivními. Dle navrhovatele se Úřad nezabýval námitkou, že 21% váha subjektivního kritéria vede k volné manipulovatelnosti hodnocením, což je v přímém rozporu se zásadou transparentnosti, neboť nabídky na cenu dopravního výkonu se cenou zpravidla liší pouze v poměrně malém rozsahu. Dále navrhovatel namítá, že zadavatel ani Úřad neuvedli, jaký praktický užitek bude mít zadavatel z nabízené „kvality plnění“ v rámci sporného subkritéria „Péče o komfort a bezpečnost cestujících“. Navrhovatel opětovně poukazuje na to, že veškeré povinnosti dopravce, které v oblasti péče o komfort a bezpečí cestujících shledává zadavatel potřebnými, lze transparentně a předem stanovit v obchodních podmínkách veřejné zakázky.

30. Navrhovatel nesouhlasí se závěrem Úřadu, ze kterého vyplývá, že požadavky na sestavení Koncepce plnění veřejné zakázky a popis jejího hodnocení jsou dostatečné a přezkoumatelné. Dle názoru navrhovatele jsou vymezené požadavky vágní a povedou k sestavení koncepcí, které nebudou srovnatelné.
31. Závěrečná argumentace navrhovatele směřuje proti části odůvodnění týkající se nezohlednění dotací na pořízení vozového parku nebo jiných investic souvisejících se zajištěním předmětu veřejné zakázky. Dle názoru navrhovatele Úřad pochybil, když z „Pravidel poskytování dotací ze státního rozpočtu v programu obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy“ v bodě 80. napadeného rozhodnutí dovodil, že dopravce nesmí s vozidly pořízenými z dotací plnit veřejnou zakázku. Z citace v bodě 28 napadeného rozhodnutí má vyplývat, že dopravce se o zakázky s takovými vozidly ucházet smí, avšak je vyžadováno, aby zadávací podmínky byly nastaveny nediskriminačně ve vztahu k uchazečům, kteří dotaci na obnovu vozového parku nečerpali. Podle názoru navrhovatele z předmětného dokumentu vyplývá opačný závěr, než ke kterému dospěl Úřad.

IV. Závěr rozkladu

32. S ohledem na výše uvedené navrhovatel navrhuje, aby předseda Úřadu napadené rozhodnutí zrušil.

V. Řízení o rozkladu

33. Správní orgán prvního stupně neshledal důvody pro postup podle § 87 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) a v souladu s § 88 odst. 1 správního řádu postoupil věc správnímu orgánu rozhodujícímu o rozkladu.

VI. Stanovisko předsedy Úřadu

34. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech jsem podle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí s právními předpisy a jeho správnost v rozsahu námitek uvedených v rozkladu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.
35. Úřad svým rozhodnutím č. j. ÚOHS-S496/2012/VZ-1505/2013/521/JHn ze dne 22. 1. 2013 rozhodl správně a v souladu se zákonem, když návrh navrhovatele zamítl, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 zákona. Rovněž s odůvodněním napadeného rozhodnutí jsem se ztotožnil. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí budou v podrobnostech rozvedeny důvody, proč jsem nepřistoupil ke zrušení nebo změně napadeného rozhodnutí.

VII. K námitkám rozkladu

K předmětu veřejné zakázky

36. Navrhovatel v této části rozkladu namítá, že závěry Úřadu, kterými odůvodňuje nedůvodnost návrhu týkající se nedostatečné specifikace předmětu plnění veřejné zakázky, jsou vnitřně nekonzistentní. K námitce navrhovatele lze uvést, že z napadeného rozhodnutí vyplývá závěr, že zadavatelem poskytnuté jízdní řády platné k 1. 1. 2012 nejsou pro zpracování nabídek podstatné, neboť pro sestavení nabídek uchazeči jsou dostačující informace obsažené v zadávací dokumentaci.
37. Plně se ztotožňuji se závěry obsaženými v napadeném rozhodnutí týkajícími se posouzení vymezení předmětu veřejné zakázky. V situaci, kdy zadavatel dosud nemá k dispozici aktuální jízdní řády, avšak dokáže předmět plnění veřejné zakázky dostatečně specifikovat, jako to udělal v předmětném případě stanovením rozsahu veřejné zakázky pomocí celkového počtu kilometrů za celou dobu plnění veřejné zakázky s tím, že tento rozsah je možno navýšit i ponížít maximálně o 20%, lze dospět k závěru, že předmět veřejné zakázky byl vymezen náležitě určitě tak, aby uchazeči mohli podat vzájemně porovnatelné nabídky. Kromě stanovení rozsahu veřejné zakázky zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil minimální počet vozidel v každé z dílčích částí veřejné zakázky potřebných pro její realizaci a na několika místech zadávací dokumentace podrobně sumarizoval údaje o průměrném pracovním dni, zahrnující počet vozidel a řidičů, počty hodin provozu, jízdy, čekání, přejezdů vozidel i počet spojů. Zadavatel dále v příloze č. 5 zadávací dokumentace určil pravidla pro přepočtení ceny dopravního výkonu s ohledem na očekávané změny rozsahu plnění veřejné zakázky vyplývající z charakteru veřejné služby v přepravě cestujících, které provázejí časté požadavky na změny vedení linek a časovou polohu spojů.
38. Na základě výše uvedeného lze odmítnout námitku navrhovatele, dle které se údajně Úřad nezabýval argumentací navrhovatele v návrhu, která vycházela z prohlášení zadavatele v rozhodnutí o námitkách navrhovatele, že poskytnuté jízdní řády nemají žádnou relevanci, neboť skutečná organizace dopravy bude teprve v budoucnu stanovena na základě optimalizační studie, která doposud nebyla zpracována. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že Úřad svůj závěr postavil na zadávací dokumentaci, nikoliv na poskytnutí neaktuálních jízdních řádů. Závěr Úřadu o tom, že struktura dopravy nebude měněna podstatným způsobem a trasy a směry spojů budou z velké části zachovány, vychází z logického předpokladu, že nejpodstatnější část přepravy osob představuje území s hustým osídlením obyvatelstva a v těchto místech zůstane přeprava zachována v obdobném rázu jako doposud. Z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že na základě prováděné optimalizace nedojde ke změnám oproti původní organizaci veřejné dopravy, ale že poměr tras a spojů, které zůstanou zachovány, převyšují nad změnami, které se budou týkat méně frekventovaných oblastí. Tento závěr potvrzuje i samotný navrhovatel ve svém rozkladu, když hovoří o případné podpoře rozvoje turistiky v odlehlejších turisticky atraktivních regionech. Při sestavování nabídek lze počítat s tím, že dojde k rozšíření autobusové dopravy, když ze zadávací dokumentace (konkrétně bod 2.2 zadávací dokumentace) vyplývá, že dopravní výkon byl navýšen oproti stávajícímu stavu o 20%.

39. Co se týče námitky navrhovatele, že zadavatel přistoupil k zahájení zadávacího řízení v situaci, kdy v souvislosti s předpokládanými změnami vyvolanými rozvojem dopravního systému neměl zcela vyjasněny své potřeby a priority ve veřejné dopravě, uvádím, že v situaci, kdy nové jízdní řády vstoupí v platnost v září 2014, přičemž původní smlouvy o přepravě osob s dopravci končí koncem roku 2014, byl zadavatel nucen zadávací řízení zahájit v dostatečném předstihu před zavedením nových jízdních řádů. Je zřejmé, že mezidobí od změny jízdních řádů do vypršení smluv s dopravci je příliš krátké na to, aby v něm bylo možné zrealizovat celé zadávací řízení. Zároveň je potřeba znovu zdůraznit, že zadavatelem poskytnuté informace v zadávací dokumentaci jsou k sestavení nabídek postačující.
40. S námitkou navrhovatele, že poskytování rámcových jízdních řádů vozidel jakožto specifikace předmětu plnění pro účely sestavení nabídek představuje v oboru veřejné linkové dopravy zcela obvyklý standard, se Úřad vypořádal v bodu 50. napadeného rozhodnutí, ve kterém uvedl, že argumentace odkazem na jiné zadávací řízení není relevantní, neboť každé zadávací řízení je třeba posuzovat samostatně a předmětem přezkumu správního řízení je šetřená veřejná zakázka u zadavatele, nikoli zadávací řízení zmiňované navrhovatelem. Námitku navrhovatele, že se Úřad nezabýval argumentací navrhovatele, je tedy potřeba odmítnout. I když se jedná o obdobná zadávací řízení, jejichž předmětem je veřejná doprava, nelze předem určit, že podmínky veřejné zakázky jsou ve všech případech totožné. Tyto podmínky se následně promítají do konkrétního znění zadávací dokumentace. Lze tedy uzavřít, že zadávací dokumentace zohledňuje potřeby konkrétního zadavatele a vychází ze specifických podmínek a okolností, které ovlivňují, jak bude zadávací dokumentace v daném zadávacím řízení vypadat.
41. V návaznosti na tvrzení navrhovatele, že nastavení zadávacích podmínek bez specifikace předmětu plnění může vytvářet podmínky výhodnější pro některé regionální dopravce, kteří mají osobní kontakty s pracovníky zadavatele a znají podrobněji záměry zadavatele, je třeba uvést, že obecně ve všech případech, kdy 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 přirozeně vyplývají z faktu, že dodavatel v současné době plnění poskytuje. Optimalizací veřejné dopravy se však stírají rozdíly mezi aktuálním dodavatelem a ostatními uchazeči, neboť její provedení zajišťuje stejné výchozí podmínky pro všechny. Závěr Úřadu uvedený v bodu 54. odůvodnění napadeného rozhodnutí však považuji za nepřiléhavý. Úřad v něm uvádí, že *„konstatování navrhovatele, že zadávací podmínky jsou „šity na míru“ konkrétnímu dopravci, navrhovatel nepodložil žádnými důkazy“*. S uvedeným tvrzením se neztotožňuji, a to z toho důvodu, že i tento způsob zadání veřejné zakázky je možný a souladný se zákonem, resp. lze ho označit za nediskriminační.

Ke stanovení technických kvalifikačních předpokladů

42. V této otázce nezbývá než opětovně zdůraznit, že obecně platí, že kvalifikační předpoklady slouží ke zvolení těch uchazečů o veřejnou zakázku, kteří budou reálně schopni předmět plnění veřejné zakázky v potřebné kvalitě plnit. Neztotožňuji se s námitkou navrhovatele, že Úřad nepřihlédl k ustanovení § 50 odst. 4 zákona, podle kterého nelze požadovat takové

kvalifikační předpoklady, které by vedly k podstatnému omezení hospodářské soutěže a zároveň by bylo možné je nahradit nastavením smluvních podmínek. Napadené rozhodnutí ve svém bodu 63. uvádí, že stanovením nepřiměřených požadavků na způsobilost uchazečů se nepřipustně omezuje okruh potenciálních dodavatelů a vede k jejich diskriminaci tím, že jim znemožňuje zúčastnit se příslušného zadávacího řízení. Úřad tedy nepochybně posoudil otázku, zda stanovené kvalifikační předpoklady nevedou k vyloučení účasti některých dopravců v zadávacím řízení, a dovedl, že nikoliv.

43. Co se týče zadavatelem požadovaných provozoven, jejichž zajištění považuje navrhovatel za diskriminaci všech dopravců, kteří provozovny na daném území nedisponují oproti dosavadním dopravcům, k této otázce uvádím, že požadavek na zajištění smluvních provozoven v předstihu před zahájením plnění veřejné zakázky je zdůvodnitelný rozsahem veřejné zakázky i složitou logistikou z hlediska zjišťování dopravní obslužnosti v příslušném území. S ohledem na čl. 4.9.4 zadávací dokumentace, který stanoví, že k prokázání splnění kvalifikačního předpokladu spočívajícího v zajištění provozních zařízení postačí předložení smlouvy o smlouvě budoucí, příp. smlouvy s odkládací podmínkou, z níž bude zřejmé, že uchazeč bude schopen pro případ, že bude jeho nabídka v zadávacím řízení vybrána, schopen ke dni zahájení plnění veřejné zakázky využívat požadované prostory, považuji námitku navrhovatele týkající se značných nákladů spojených se zajištěním provozoven v průběhu zadávacího řízení za nedůvodnou.
44. Navrhovatel ve svém rozkladu odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 66/2012 – 64 ze dne 20. 12. 2012, který vychází z právního názoru obsaženého v rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 20/2008 – 152 ze dne 5. 6. 2008, z něhož vyplývá, že *„zákaz diskriminace uvedený v § 6 zákona zahrnuje jednak formu zjevnou, jednak formu skrytou. Za skrytou formu nepřipustné diskriminace v zadávacích řízeních je třeba považovat i takový postup, pokud zadavatel znemožní některým dodavatelům ucházet se o veřejnou zakázku nastavením takových technických kvalifikačních předpokladů, které jsou zjevně nepřiměřené ve vztahu k velikosti, složitosti a technické náročnosti konkrétní veřejné zakázky.... Někteří z dodavatelů totiž mají v takovém případě a priori znemožněnu účast v zadávacím řízení, byť by předmět veřejné zakázky mohli realizovat stejně úspěšně jako dodavatelé ostatní“*. K tomu podotýkám, že právní závěr Nejvyššího správního soudu obsažený v uvedených rozhodnutích nelze aplikovat v daném případě, neboť pro realizaci předmětu veřejné zakázky představujícím výběr dopravců pro přepravu cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě je rozhodující dispozice uchazeče s prostory pro parkování autobusů v oblasti odpovídající dílčí části veřejné zakázky, a to z hlediska zajištění dostatečné flexibility dopravce na aktuálně vznikající situace a také s ohledem na úsporu času v běžné přepravě cestujících.
45. V případě posuzovaném Nejvyšším správním soudem v soudním řízení vedeném pod sp. zn. 1 Afs 66/2012 se jednalo o veřejnou zakázku, jejímž předmětem byla rekonstrukce dvou mostních objektů. Mezi technické kvalifikační předpoklady zadavatel zařadil požadavek spočívající v předložení přehledu zařízení, a to obaloven živičných směsí. Ke splnění tohoto předpokladu byl zadavatelem požadován doklad o vlastnictví obalovny nebo smlouva o smlouvě budoucí s vlastníkem obalovny na dodávku obalovaných směsí. V tomto případě

soud dospěl k závěru, že v situaci, kdy vlastníci dostupných obaloven asfaltových směsí se rovněž hodlali ucházet o předmětnou veřejnou zakázku, lze počítat s tím, že tito vlastníci nebudou ochotni uzavírat smlouvy o smlouvách budoucích na předmětnou zakázku s jinými subjekty, neboť je budou vnímat jako konkurenty v „boji“ o veřejnou zakázku. Na rozdíl od uvedeného případu v předmětné veřejné zakázce zadavatel požaduje zajištění parkovacích ploch, je tedy zřejmé, že nemůže dojít k tomu, že by se o veřejnou zakázku spočívající v přepravě osob ucházeli majitelé parkovacích ploch a z tohoto důvodu by bránili uzavírání smluv o smlouvách budoucích.

46. Na základě uvedených skutečností shrnuji, že požadavek zadavatele na zajištění smluvních provozoven je v souvislosti s daným předmětem veřejné zakázky objektivně zdůvodnitelný a jeho splnění vypovídá o schopnosti uchazeče řádně plnit předmět veřejné zakázky. Nadto uzavření smlouvy o smlouvě budoucí nepředstavuje natolik významné náklady, které by uchazeči o veřejnou zakázku s takto širokým předmětem plnění, nebyli schopni hradit.

Ke stanovení hodnotícího subkritéria „Péče o komfort a bezpečnost cestujících“

47. V části rozkladu napadající hodnotící kritéria navrhovatel namítá, že Úřad nezohlednil závěry judikatury správních soudů, z níž vyplývá, že zásada transparentnosti zásadně upřednostňuje objektivní hodnotící kritéria. V této souvislosti navrhovatel odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 19. 1. 2012 sp. zn. 62 Af 36/2010. K této námitce uvádím, že z navrhovatelem citované části rozsudku vyplývá, že je zásadně třeba upřednostňovat objektivní hodnotící kritéria před kritérii subjektivními. Z toho lze dovodit, že subjektivní kritéria použít lze, ostatně zákon tuto možnost výslovně připouští. Zadavatel má pravomoc zvolit si v zadání veřejné zakázky dílčí kritéria hodnocení nabídek s ohledem na daný předmět veřejné zakázky a potřeby zadavatele. V situaci, kdy zadavatel dostal své povinnosti dostatečným způsobem popsat subjektivní hodnotící kritérium, když uvedl jednotlivé body koncepce, a stanovil, jak budou jednotlivé body koncepce hodnoceny (co zadavatel preferuje) a v rámci dodatečné informace uchazečům sdělil pravidla, jimiž se bude hodnotící komise při hodnocení řídit, lze uzavřít, že zadavatel při stanovení subjektivního hodnotícího kritéria neporušil zákon. Zadavatel největší váhu stanovil dílčímu kritériu nabídková cena (70%). Z tohoto důvodu nelze přisvědčit námitce navrhovatele, že váha subjektivního kritéria 21% umožňuje volně manipulovat hodnocením, a to z toho důvodu, že váha 21% představuje pouze jednu pětinu z celkového hodnocení.

48. Navrhovatel dále v této části rozkladu argumentoval tvrzením, že veškeré povinnosti dopravce, které v oblasti péče o komfort a bezpečí cestujících shledává zadavatel potřebnými, lze transparentně a předem stanovit v obchodních podmínkách veřejné zakázky. Ani s tímto tvrzením navrhovatele se neztotožňuji. Ustanovení § 78 odst. 4 věta poslední zákona stanoví, že dílčím hodnotícím kritériem nemohou být smluvní podmínky, jejichž účelem je zajištění povinností dodavatele, nebo platební podmínky. Uvedené ustanovení tedy vylučuje smluvní podmínky obsahující některý ze způsobu zajištění povinností dodavatele, např. smluvní pokuta apod. Vzhledem k tomu, že péče o komfort a bezpečí cestujících nepředstavuje smluvní zajištění povinností, nejedná se o smluvní ujednání, které by nemohlo být dílčím hodnotícím kritériem. Zadavatel byl tedy oprávněn povinnosti dopravce spadající pod oblast péče o komfort a bezpečí zahrnout do dílčích

hodnotících kritérií, pokud pro něj představovaly důležitou část veřejné zakázky, kterou chtěl podrobit hodnocení. Transparentnost stanoveného hodnotícího subkritéria musí být zajištěna ve fázi hodnocení nabídek náležitým zdůvodněním přiděleného počtu bodů jednotlivým nabídkám. Otázku, zda byly dodrženy zásady zákona při posouzení nabídek, bude možné přezkoumat až po jejím provedení.

K zohlednění dotací z veřejných prostředků

49. V poslední části rozkladu navrhovatel namítá, že Úřad pochybil, když v bodu 80. napadeného rozhodnutí dovodil, že dopravce nesmí s vozidly pořízenými z dotací plnit veřejnou zakázku. Navrhovatel odkazuje na bod 28. napadeného rozhodnutí, z něhož dle jeho názoru vyplývá, že dopravce se o zakázky s takovými vozidly ucházet smí, avšak je vyžadováno, aby zadávací podmínky byly nastaveny nediskriminačně ve vztahu k uchazečům, kteří dotaci nečerpali. Dále navrhovatel namítá, že Úřad nevzal v úvahu jiné existující dotační tituly, které mají nastaveny podmínky účasti v zadávacích řízeních odlišně.
50. K výše uvedeným skutečnostem uvádím, že bodu 28. napadeného rozhodnutí spadá pod čl. 3 označený vyjádření zadavatele k návrhu. Úřad v něm tedy cituje vyjádření zadavatele bez toho, aniž by formuloval své stanovisko. To je uvedeno až v bodě 80. napadeného rozhodnutí. Napadené rozhodnutí si tedy v uvedených bodech neodporuje.
51. Souhlasím se závěrem Úřadu, dle kterého zákon nestanoví zadavateli povinnost u uchazečů zohlednit poskytnuté dotace. Způsob, jakým lze prostředky z dotace využít a jak je využít nelze, jsou součástí dohody mezi poskytovatelem dotace a příjemcem dotace. V bodě 80. napadeného rozhodnutí Úřad uvedl, že ze zadavatelem předloženým důkazních prostředků (Pravidel pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci Programu obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy v roce 2010) vyplývá, že příjemce dotace nesmí prostředky z poskytnuté dotace využívat pro plnění veřejné zakázky, nebo musí poskytnuté prostředky řádným způsobem zúčtovat. V dodatečné informaci č. 6 zadavatel uvedl, že poskytnuté dotace by byly zohledněny při posuzování cenových nabídek, neboť hodnotící komise je povinna vyžádat si od uchazeče písemné zdůvodnění částí nabídky, které jsou pro výši nabídkové ceny podstatné, pokud by nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu ve vztahu k předmětu veřejné zakázky. Zadavatel by v takovém případě byl povinen prověřit, zda uchazeč nabídl nízkou nabídkovou cenu v důsledku zohlednění dotace. Za účelem vyjasnění oprávněnosti použití dotace je zadavatel dle svého tvrzení připraven iniciovat jednání s příslušným poskytovatelem dotace. Na základě uvedeného mám tedy za to, že zadavatel není povinen dotace zohlednit při zadání veřejné zakázky, ale má povinnost řádně prošetřit podezření na mimořádně nízkou nabídkovou cenu, jejímž důvodem může být právě neoprávněně použitá dotace, a z toho vyvodit příslušné závěry. V této souvislosti doplňuji, že v návaznosti na učiněné závěry je zkoumání jiných dotačních titulů bezpředmětné.
52. Z výše uvedených důvodů se plně ztotožňuji se závěrem napadeného rozhodnutí, kterým byl návrh navrhovatele zmítnut, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření podle § 118 odst. 1 nebo 2 zákona.

VIII. Závěr

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

POUČENÍ

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

otisk úředního razítka

Ing. Petr Rafaj
předseda
Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží

1. Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2
2. Havel, Holásek & Partners s.r.o., Týn 1049/3, 110 00 Praha 1

Vypraveno dne

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