

Toto rozhodnutí bylo změněno II. stupňovým rozhodnutím č. j. 2R 35/05-Hr ze dne 17.1.2006

Č. j.: VZ/S48/05-154/2007/05-RP

V Brně dne 19. května 2005

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení zahájeném dne 1.4.2005 z vlastního podnětu podle § 96 zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění zákona č. 436/2004 Sb., zákona č. 437/2004 Sb., zákona č. 60/2005 Sb. a zákona č. 124/2005 Sb., o přezkoumání úkonů zadavatele – Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o., Podvesná XVII/3833, 760 92 Zlín, za niž jedná Ing. Josef Kocháň, jednatel, učiněných při zadávání veřejné zakázky „Dodávka 6 ks plně nízkopodlažních trolejbusů v dvounápravovém provedení dle technických podmínek zadávací dokumentace“, zadané na základě výzvy k jednání ze dne 8.6.2004 v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 27 odst. 2 písm. b) zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, rozhodl **takto:**

I.

Zadavatel Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o., se dopustil správního deliktu ve smyslu § 102 odst. 1 písm. b) zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, tím, že dne 10.9.2004 uzavřel smlouvu na realizaci veřejné zakázky „Dodávka 6 ks plně nízkopodlažních trolejbusů v dvounápravovém provedení dle technických podmínek zadávací dokumentace“ a před jejím uzavřením nedodržel postup stanovený v § 25 odst. 2 písm. d) cit. zákona, když pro zadání veřejné zakázky zvolil jednacím řízení bez uveřejnění podle § 27 odst. 2 písm. b) cit. zákona, aniž by k tomu byly splněny podmínky uvedené v posledně cit. ustanovení zákona.

II.

Za spáchání správního deliktu uvedeného v bodu I. se zadavateli Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s. r. o., **ukládá** podle § 102 odst. 2 písm. a) zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění zákona č. 436/2004 Sb., zákona č. 437/2004 Sb., zákona č. 60/2005 Sb. a zákona č. 124/2004 Sb.,

pokuta ve výši 1 000 000,- Kč (jeden milión korun českých).

Pokuta je splatná do jednoho měsíce od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže zřízený u pobočky České národní banky v Brně číslo 3754-24825621/0710, konstantní symbol 1148, variabilní symbol 0480515001.

Odůvodnění

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „orgán dohledu“), jako orgán příslušný podle § 94 zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění zákona č. 436/2004 Sb., zákona č. 437/2004 Sb., zákona č. 60/2005 Sb. a zákona č. 124/2005 Sb. (dále jen „zákon ve znění pozdějších předpisů“), obdržel podnět, v němž pisatel mimo jiné uvedl, že zadavatel nakoupil na konci roku 2004 hybridní trolejbusy, aniž by na dodávku těchto trolejbusů vypsal zadávací řízení.

Orgán dohledu si dopisem ze dne 14.3.2005 vyžádal od zadavatele stanovisko ke svému postupu a fotokopii příslušné smlouvy. Zadavatel dopisem ze dne 22.3.2005 orgánu dohledu sdělil, že předmětnou veřejnou zakázku na nákup 6 hybridních trolejbusů zadal v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 27 odst. 2 písm. b) zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách (dále jen „zákon“). Svůj postup pak zadavatel zdůvodnil tím, že v rozmezí let 1999 až 2003 realizoval nákup 23 kusů autobusů KAROSA – City Bus a KAROSA – Irisbus v celkové hodnotě 154 mil. Kč. Za účelem údržby a provozu těchto autobusů zadavatel postavil specializovanou vozovnu, zakoupil specializované nářadí a přípravky na údržbu a opravu, vyškolil cca 20 zaměstnanců údržby a 180 řidičů. Z důvodu unifikace vozového parku tedy zadavatel následně rozhodl o nákupu šesti hybridních trolejbusů (předmět šetřené veřejné zakázky), u nichž je elektrovýzbroj vestavěna do výše uvedených typů autobusů. Dále zadavatel uvedl, že tyto trolejbusy jsou v mechanických částech zcela shodné s cit. autobusy, dále jsou vybaveny elektrovýzbrojí a jsou navíc vybaveny pomocným naftovým motorem, tj. mohou fungovat jako trolejbus i autobus. Z uvedených důvodů tedy zadavatel oslovil výzvou k jednání podle § 45 zákona dodavatele KAROSA, s nímž následně dne 10.9.2004 uzavřel smlouvu na dodávku šesti kusů trolejbusů, za cenu 64 400 000,- Kč bez DPH (77 826 000,- Kč včetně DPH), z čehož vyplývá, že se jedná o nadlimitní veřejnou zakázku na dodávky. Podle vyjádření zadavatele by změna dodavatele vedla k dodání zboží odlišných technických parametrů, které by měly zejména za následek nepřiměřené technické obtíže při provozu a údržbě. Naopak celková unifikace vozového parku vede k využití již pořízených opravárenských a údržbářských kapacit, včetně vyškolených lidských zdrojů, což vede k nižším celkovým nákladům spojených s provozem pořízených vozů.

Jelikož u orgánu dohledu přetrvávaly pochybnosti o zákonnosti postupu zadavatele při volbě způsobu zadání předmětné veřejné zakázky, zahájil ve věci přezkoumání úkonů zadavatele správní řízení z vlastního podnětu.

Účastníkem správního řízení je podle § 99 zákona ve znění pozdějších předpisů zadavatel.

Zahájení správního řízení oznámil orgán dohledu zadavateli jako jedinému účastníku řízení dopisem č. j. VZ/S48/05-154/1389/05-RP ze dne 30.3.2005, ve kterém zadavateli poskytl lhůtu pro vyjádření a vyzval jej, aby zaslal orgánu dohledu veškerou dokumentaci pořízenou v souvislosti s šetřeným zadávacím řízením. S ohledem na znění ust. § 27 odst. 2 písm. b) zákona orgán dohledu zadavatele požádal o stanovisko, v čem spatřuje v nákupu předmětných trolejbusů částečnou obnovu zboží, rozšíření sjednaného objemu nebo úpravu původního předmětu dodávek uskutečněných dodavatelem KAROSA a. s., Vysoké Mýto, a aby také specifikoval, proč by změna dodavatele vedla k dodání zboží odlišných technických parametrů, které by měly za následek neslučitelnost s původním zbožím nebo nepřiměřené technické obtíže při provozu a údržbě. Dnem 1.4.2005, kdy bylo oznámení o zahájení

správného řízení zadavateli doručeno, bylo podle § 96 odst. 2 zákona ve znění pozdějších předpisů zahájeno správním řízením ve věci přezkoumávání úkonů zadavatele orgánem dohledu.

Dne 11.4.2005 pak orgán dohledu obdržel od zadavatele vyžádanou dokumentaci včetně nabídky dodavatele KAROSA a. s., Vysoké Mýto, a stanovisko zadavatele k oznámení o zahájení správného řízení. K otázce splnění podmínky částečné obnovy, rozšíření sjednaného objemu nebo úpravy předmětu původní dodávky dodavatele KAROSA a. s., Vysoké Mýto, zadavatel uvedl, že „při obnově vozového parku vozidel pro provozování MHD je nutno pohlížet na vozidla MHD jako na soubor, který tvoří jeden typ vozidla nebo jeho modifikace, ale stejného typu. Uvedený přístup je již několik let dodržován v Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s. r. o., a přináší nemalé materiální, lidské i finanční úspory.“ V roce 1999 se zadavatel rozhodl obnovit autobusovou část vozového parku nízkopodlažními vozy, přičemž bylo rozhodnuto o nákupu vozidel tov. zn. KAROSA a byla vybudována nová vozovna pro servisní a opravárenské zázemí, vyškolení pracovníci, pořízeny příslušné opravárenské přípravky, software a hardware diagnostiky atp. Vzhledem k tomu, že pořízené hybridní trolejbusy tov. zn. KAROSA jsou plně kompatibilní se zadavatelem již provozovanými autobusy, je možné plně navázat na již zbudované kapacity v oblasti opravy a údržby, lidských zdrojů, zavedených skladů náhradních dílů, vybavení diagnostiky. Zadavatel v této souvislosti upozorňuje na účelnost vynakládání finančních prostředků a upozorňuje, že kromě pořizovacích nákladů hrají při provozování vozidel MHD důležitou roli také provozní náklady, přičemž opětovně poukazuje na podobnost mezi trolejbusy, které jsou předmětem šetřené veřejné zakázky, a zadavatelem již provozovanými autobusy.

K odlišným technickým parametrům a nepřiměřeným technickým obtížím při provozu a údržbě, ke kterým by vedla změna dodavatele zadavatel uvedl, že za provozování vozidel MHD stojí zázemí, jehož vybudování a udržování s sebou nese nemalé finanční náklady. Změna dodavatele by v tomto případě přinesla nutnost budování nového zázemí pro provoz předmětných trolejbusů, neboť všichni výrobci se snaží o maximální originalitu servisních a diagnostických zařízení, která jsou tedy víceméně jed nouúčelová. Změna typu vozidla by s sebou tedy přinesla nutné personální náklady, náklady spojené s obměnou přípravků a náradí a diagnostických programů a výpočetní techniky. V příloze stanoviska pak zadavatel vyčíslil náklady na pořízení servisních a diagnostických zařízení pro vozy tov. zn. KAROSA na cca 418 tis. Kč. Dále zadavatel v příloze vyčíslil nutné náklady na vyškolení personálu servisu při zavádění nového typu vozidla tov. zn. KAROSA na cca 548 tis. Kč a náklady zaškolení na obsluhu vozu na 2,1 mil. Kč. Náklady na roční periodická školení servisních pracovníků pak u vozů KAROSA zadavatel uvedl ve výši cca 300 Kč ročně. Náklady na školení lze dle zadavatele v případě pořízení vozů KAROSA minimalizovat na doškolení odlišností. Zadavatel dále argumentuje úsporami z využití stávajících zařízení a prostor vozoven a úsporami ve skladovém hospodářství.

Zadavatel dále uvedl, že „vyjma jednoznačných ekonomických důvodů a tedy účelného využívání veřejných prostředků by jiný způsob zadání vedl k námitkám ohledně diskriminačního postupu“. Zadavatel má dále zato, že vzhledem k jím uvedeným skutečnostem by bylo možné použít zadání v jednacím řízení bez uveřejnění také s odkazem na § 27 odst. 1 písm. b) zákona a navrhuje proto, aby správním řízením bylo zastaveno.

Zadavatel dále na vyžádání orgánu dohledu zaslal dopisem ze dne 19.5.2004 vyjádření týkající se způsobu financování předmětné veřejné zakázky, kde uvedl, že 7,6 mil. Kč kupní ceny uhradil z dotace poskytnuté Ministerstvem dopravy České republiky, dále pak 2,414 mil.

Kč z dotace poskytnuté společníky (pozn.: statutární město Zlín a město Otrokovice) a 55,386 mil. Kč tvořily vlastní zdroje zadavatele.

Orgán dohledu přezkoumal na základě ust. § 96 a následujících zákona ve znění pozdějších předpisů případ ve všech vzájemných souvislostech, po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o zadání šetřené veřejné zakázky a na základě vlastního zjištění konstatuje, že zadavatel při zadávání předmětné veřejné zakázky porušil zákon. Ke svému rozhodnutí uvádí orgán dohledu následující rozhodné skutečnosti.

Podle § 25 odst. 1 zákona je zadavatel povinen zadat nadlimitní i podlimitní veřejnou zakázku (§§ 14 a 15 zákona) v zadávacím řízení, pokud tento zákon nestanoví jinak. Ustanovení § 25 odst. 2 zákona pak stanoví, že zadavatel může pro zadání veřejné zakázky zvolit

- a) otevřené řízení,
- b) užší řízení,
- c) jednací řízení s uveřejněním, jsou-li splněny podmínky uvedené v § 26 zákona nebo jde-li o zadavatele v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací, nebo
- d) jednací řízení bez uveřejnění, jsou-li splněny podmínky uvedené v § 27 nebo § 28 zákona.

V ustanovení § 27 odst. 2 písm. b) zákon stanoví, že v jednacím řízení bez uveřejnění může zadavatel zadat veřejnou zakázku na dodávky, jde-li o dodatečnou dodávku poskytovanou dodavatelem, s nímž byla již uzavřena smlouva, spočívá-li plnění v částečné obnově zboží, rozšíření sjednaného objemu nebo úpravě za předpokladu, že změna dodavatele by vedla k dodání zboží odlišných technických parametrů, které by měly za následek neslučitelnost s původním zbožím nebo nepřiměřené technické obtíže při provozu a údržbě; doba trvání těchto smluv nesmí přesáhnout dobu 3 let.

Zadavatel šetřenou veřejnou zakázku zadal v jednacím řízení bez uveřejnění s odkazem na důvody uvedené v cit. § 27 odst. 2 písm. b) zákona. Svůj postup zadavatel odůvodňuje tím, že se jedná rozšíření vozového parku zadavatele o hybridní trolejbusy tov. zn. KAROSA, které po technické stránce odpovídají autobusům téže tovární značky, které zadavatel již provozuje. V souvislosti s jmenovanými autobusy zadavatel již dříve vybudoval vozovnu, kterou vybavil speciálními přípravky a zařízeními pro údržbu a opravu těchto autobusů, které jsou typizované pro vozy tov. zn. KAROSA, a které bude využívat také pro údržbu a opravy hybridních trolejbusů, které jsou předmětem šetřené veřejné zakázky. Zadavatel dále argumentuje ekonomickými úsporami provozování vozů MHD jedné tovární značky (v daném případě KAROSA), které plynou z užívání totožného technického vybavení pro údržbu a provoz, jednotného zaškolení pracovníků a jednotného skladového hospodářství. Naopak zavedení vozů jiné tovární značky by s sebou dle zadavatele přineslo finanční náklady na vybudování nových personálních a materiálních kapacit nutných pro zázemí provozu těchto nových vozů. Zadavatel přitom vyčíslil náklady na zavedení nového typu vozidla (pozn.: náklady zadavatel uvedl pro nový typ vozidla KAROSA) na celkem 2,65 mil. Kč na zaškolení personálu a 418 tis. Kč na nákup servisních a diagnostických zařízení. Celkové náklady zadavatele při zavedení nového typu vozu (KAROSA) činí tedy zhruba 3,1 miliony korun. Orgán dohledu uvádí, že celková cena zadavatelem nakoupených šesti hybridních trolejbusů přitom činí 77 826 000,- Kč včetně DPH.

Orgán dohledu konstatuje, že z obecného hlediska je použití jednacího řízení bez uveřejnění vázáno na splnění celé řady omezujících podmínek, a to proto, aby tohoto typu zadávacího řízení bylo využíváno jen za podmínek, kdy uspokojení potřeby zadavatele není

(nebo nebylo) možné dosáhnout v „klasickém“ zadávacím řízení, tj. soutěží o zakázku. V šetřeném případě je nutné tedy zkoumat, zda dodatečné dodávky vozidla (hybridního trolejbusu) jiné tovární značky než té, jejíž vozidla (autobusy) zadavatel již provozuje, by vedlo z technických důvodů k neslučitelnosti s původními vozy nebo by docházelo k nepřiměřeným technickým obtížím při provozu a údržbě vozů. Z podstaty věci je zřejmé, že jelikož předmětné hybridní trolejbusy spolu s již dříve pořízenými autobusy netvoří funkční celek a nejsou jako jeden celek provozovány, nemůže dojít ani k jejich neslučitelnosti. Zadavatel však spíše směřuje k argumentu, že vzhledem k jednoúčelovosti dříve pořízených servisních zařízení použitelných v podstatě výhradně pro vozidla tov. zn. KAROSA, by pořízení hybridních trolejbusů jiného výrobce vedlo k nutnosti pořídit také odpovídající servisní zařízení, což vede ke zvýšení nákladů, kterému chce zadavatel předejít. Své argumenty o ekonomičnosti jím zvoleného řešení zadavatel dále podpírá vyčíslením nákladů na nutné zaškolení personálu, které lze při dodržení tovární značky omezit na minimum. Zadavatel se ve svém stanovisku opírá téměř výhradně o ekonomické důvody (úspory z využívání jednotného servisního zařízení a jednotného proškolení zaměstnanců atp.), z technického hlediska však provoz vozidel jiné tovární značky nevylučuje.

Orgán dohledu připouští, že eventuální pořízení hybridních trolejbusů jiné tovární značky než KAROSA, by pro zadavatele znamenalo zvýšení nákladů na pořízení servisního zařízení i provozních nákladů (materiální i personální). Jádrem problému však právě leží v oblasti ekonomické, nikoliv v nepřiměřenosti technických obtíží při údržbě předmětných hybridních trolejbusů, pramenících z jednoúčelovosti servisních zařízení jednotlivých výrobců vozů MHD, jak se snaží odůvodnit zadavatel. Pokud by současné provozování vozidel MHD různých továrních značek s sebou přinášelo nepřiměřené technické obtíže při jejich údržbě, žádná ze společností provozujících městskou hromadnou dopravu v České republice a konečně ani v Evropě, by nebyla s to vozy rozdílných značek provozovat. To však neodpovídá realitě. Naopak sám zadavatel svými čísly o výši nákladů spojených s pořízením nového typu vozu MHD doložil, že zvýšené náklady na údržbu při nákupu předmětných šesti hybridních trolejbusů činí (dle kalkulace zadavatele) jen cca 4 % ceny šetřené veřejné zakázky. Je tedy zřejmé, že technické obtíže při údržbě vozů MHD rozdílných továrních značek sice existují, nejsou však nepřekonatelné a nejsou tedy ani „nepřiměřené“. O tom svědčí i skutečnost, že zadavatel možnost nákupu předmětných trolejbusů jiné tov. značky vyloučil nikoliv z čistě technických důvodů, ale z důvodu zvýšených nákladů na překonání technických rozdílů vozů. O výši nákladů a přiměřenosti technických obtíží pramenících z provozování vozů MHD různých továrních značek se lze přesvědčit z údajů o nákladech poskytnutých zadavatelem.

Vycházející z kalkulací nákladů zadavatele lze dojít k závěru, že v případě, kdy by zadavatel zadal předmětnou veřejnou zakázku např. v otevřeném řízení (tzn. mimo jiné také ji zveřejnil v Úředním věstníku Evropské unie), nelze vyloučit, že by některý z uchazečů nabídl za dodávku trolejbusů nižší cenu, která by tyto náklady kompenzovala nebo by jeho nabídka byla i ekonomicky výhodnější. Nakolik je ta či ona nabídka nebo varianta řešení dodávky trolejbusů ekonomicky výhodná či nikoliv, lze však zjistit právě hodnocením nabídek v takovém řízení, které je otevřené soutěží o zakázku. To však zadavatel neučinil, o dodávce jednal pouze s jedním dodavatelem, a proto závěry o hospodárnosti jeho postupu tedy nelze mít za prokázané.

K otázce ekonomické výhodnosti orgán dohledu dále poznamenává, že v případech jako je šetřená veřejná zakázka, kdy spolu s pořízením předmětu veřejné zakázky jsou spojeny provozní náklady na jeho užívání, udržování a opravy a také eventuální nutnost

obměny např. servisního zařízení a proškolení zaměstnanců zadavatele, je možné, aby zadavatel výši provozních nákladů a nákladů na pořízení servisní techniky atp., které mu vzniknou, stanovil jako dílčí kritérium hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek uchazečů.

K tvrzení zadavatele, že předmětnou veřejnou zakázku by bylo možné zadat v jednacím řízení bez uveřejnění také s odkazem na § 27 odst. 1 písm b) zákona, orgán dohledu konstatuje, že podle cit. ustanovení zákona jde o případy, kdy „veřejná zakázka může být plněna z technických či uměleckých důvodů nebo z důvodu ochrany práv z průmyslového a jiného duševního vlastnictví pouze určitým dodavatelem“. Technické důvody, pro které může být veřejná zakázka plněna jen určitým dodavatelem, je však nutné potřeba ztotožnit z charakterem zakázky jako takové, resp. s její výlučností. V šetřeném případě by to znamenalo, že (hybridní) trolejbusy z technických důvodů může dodat pouze určitý dodavatel, např. hypoteticky z důvodu nestandardního trolejové vedení určeného jen pro daný typ trolejbusu apod. Taková podmínka však (mj. také s ohledem na dosud uvedené) naplněna není.

Orgán dohledu konstatuje, že zadavatel nesplnil povinnost stanovenou v § 25 odst. 2 písm. d) zákona, když pro zadání veřejné zakázky zvolil jednacím řízení bez uveřejnění podle § 27 odst. 2 písm. b) zákona, aniž by k tomu byly splněny podmínky zde uvedené.

Podle § 102 odst. 1 zákona se právnická osoba nebo fyzická osoba, která je zadavatelem, dopustí správního deliktu mj. tím, že

- a) nedodrží postup stanovený tímto zákonem pro přidělení veřejné zakázky, přičemž tento postup podstatně ovlivnil nebo mohl ovlivnit hodnocení nabídek,
- b) uzavře smlouvu (§§ 65 a 66) s uchazečem vybraným postupem podle písmene a).

V případě předmětné veřejné zakázky se zadavatel správního deliktu dopustil tím, že uzavřel smlouvu na dodávku šesti hybridních trolejbusů, přičemž svým postupem nesplnil povinnost stanovenou v § 25 odst. 2 písm. d) zákona, neboť zadal předmětnou veřejnou zakázku v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 27 odst. 2 písm. b) zákona, aniž by k tomu byly splněny podmínky zde uvedené, čímž nedodržel postup pro přidělení veřejné zakázky. Orgán dohledu dále konstatuje, že postup zadavatele vyloučil hodnocení nabídek. Pokud by zadavatel zadal šetřenou veřejnou zakázku v příslušném zadávacím řízení, nelze vyloučit, že by podali nabídku i další dodavatelé, kteří mohli nabídnout výhodnější podmínky realizace veřejné zakázky, než dodavatel KAROSA a. s., Vysoké Mýto. Jelikož zadavatel uzavřel smlouvu s uchazečem vybraným na základě postupu, při němž nesplnil výše uvedenou povinnost, přičemž tento postup mohl ovlivnit hodnocení nabídek, naplnil tak skutkovou podstatu správního deliktu podle ust. § 102 odst. 1 písm. b) zákona.

Vzhledem ke zjištěnému správnímu deliktu zadavatele orgán dohledu uložil zadavateli pokutu, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Před uložením pokuty orgán dohledu rovněž ověřil, zda je naplněna podmínka uvedená v § 105 odst. 3 zákona ve znění pozdějších předpisů, a to, že řízení o uložení pokuty za protiprávní jednání lze zahájit do 5 let ode dne, kdy bylo spácháno. V daném případě došlo k protiprávnímu jednání zadavatele při zadávání předmětné veřejné zakázky, tj. od 8.6.2004 do 10.9.2004.

Podle § 102 odst. 2 písm. a) zákona ve znění pozdějších předpisů, se za správní delikty podle odstavce 1 právnické osobě, která je zadavatelem, uloží pokuta do výše 5 % ceny

zakázky, jde-li o správní delikt podle písmene a), b) nebo d) cit. ustanovení zákona. Cena veřejné zakázky, při jejímž zadání se zadavatel dopustil správního deliktu činí 77 826 000,- Kč. Horní hranice možné pokuty (5 % z ceny zakázky) tedy činí 3 891 300,- Kč.

Podle § 105 odst. 1 zákona ve znění pozdějších předpisů orgán dohledu v rámci správního uvážení ohledně výše pokuty přihlédne ke stupni závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán. Z hlediska přiměřenosti sankce vzal orgán dohledu v úvahu zejména tu skutečnost, že zadavatel zadal předmětnou veřejnou zakázku, v rozporu se zákonem, v zadávacím řízení, které postrádá jakékoliv prvky otevřené soutěže o zakázku, což je obecně jedním z principů a cílů právní úpravy zadávání veřejných zakázek. Pochybení zadavatele je o to závažnější, že se jej dopustil při zadávání nadlimitní veřejné zakázky, které jsou objektem směrnic Evropské unie a mají být co nejvíce otevřeny dodavatelům i z ostatních zemí (proto mj. zákonná povinnost uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie). Obcházení zákona za účelem postupu méně formálnějšími postupy, které oslabují konkurenci na trhu veřejných zakázek, je přitom považováno za jedno z nejzávažnějších porušení zákona o veřejných zakázkách.

Ve prospěch zadavatele orgán dohledu zohlednil to, že zadavatel byl při svém postupu veden ekonomickými důvody a nikoliv a priori snahou vyloučit zcela postup podle zákona a své informační povinnosti o zadání předmětné veřejné zakázky splnil. Orgán dohledu dále zohlednil i skutečnost, že zadavatel poskytuje veřejnosti službu dopravní obslužnosti, která je podle veřejně přístupných zdrojů (<http://www.sdp-cr.cz>, Výroční zpráva Sdružení dopravních podniků ČR za rok 2003) zakladatelem, tj. statutárním městem Zlín a městem Otrokovice, dotována provozními dotacemi dosahujícími ročně více než 70 mil. Kč, které činí až 40 % celkových nákladů. Z hlediska financování předmětné veřejné zakázky lze konstatovat, že z celkové ceny veřejné zakázky (77 826 000,- Kč včetně DPH) zadavatel více než 2/3 uhradil z vlastních zdrojů a jen cca 10 mil. Kč z kupní ceny zadavatel uhradil z dotací poskytnutých statutárním městem Zlínem, městem Otrokovice a Ministerstvem dopravy ČR. Orgán dohledu proto vyměřil pokutu v dolní polovině možné sazby. Z hlediska přiměřenosti sankce orgán dohledu na základě výše uvedených údajů dospěl k závěru, že zadavatel hospodář s finančními zdroji v takovém objemu, že uhrazením pokuty 1 mil. Kč nedojde k zásadní změně majetkových poměrů společnosti.

Orgán dohledu posoudil postup zadavatele ze všech hledisek a vzhledem ke zjištěnému správnímu deliktu zadavatele přistoupil k uložení pokuty, neboť veřejná zakázka již byla realizována a nápravy nelze dosáhnout.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – odboru dohledu nad zadáváním veřejných zakázek v Brně, Joštova 8. Včas podaný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Miroslav Šumbera
vrchní ředitel

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne

Obdrží:

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o., Podvesná XVII/3833, 760 92 Zlín, zast.
Ing. Josefem Kocháňem