



UOHSX00EFWPO

## PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-R0003/2021/VZ

Číslo jednací: ÚOHS-05329/2021/162/LKa

Brno 09.03.2021

V řízení o rozkladu ze dne 4. 1. 2021 doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže téhož dne navrhovatelem –

- **Autobusová doprava s.r.o. Podbořany**, IČO 61325759, se sídlem Dělnická 946, 441 01 Podbořany 1,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp.zn. ÚOHS-S0448/2020/VZ, č.j. ÚOHS-40942/2020/500/ISo ze dne 18. 12. 2020 vydanému ve správním řízení zahájeném ve věci přezkoumání úkonů zadavatele –

- **Město Valašské Meziříčí**, IČO 00304387, se sídlem Náměstí 7/5, 757 01 Valašské Meziříčí, ve správním řízení zastoupeného na základě plné moci ze dne 29. 10. 2020 advokátní kancelář MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, IČO 28305043, se sídlem Jakubská 121/1, 602 00 Brno,

učiněných při zadávání veřejné zakázky s názvem „**Provoz městské hromadné dopravy ve Městě Valašské Meziříčí vč. místních částí a Obci Krhová a Obci Poličná**“ v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 20. 7. 2020 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 23. 7. 2020 pod ev. č. Z2020-025054, ve znění oprav uveřejněných dne 17. 9. 2020 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 23. 7. 2020 pod ev. č. 2020/S 141-347129, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 18. 9. 2020,

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

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp. zn. ÚOHS-S0448/2020/VZ, č. j. ÚOHS-40942/2020/500/ISO ze dne 18. 12. 2020

**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 Valašské Meziříčí, IČO 00304387, se sídlem Náměstí 7/5, 757 01 Valašské Meziříčí, ve správním řízení zastoupený na základě plné moci ze dne 29. 10. 2020 advokátní kancelář MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, IČO 28305043, se sídlem Jakubská 121/1, 602 00 Brno (dále jen „**zadavatel**“) – který je veřejným zadavatelem podle § 4 odst. 1 písm. d) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“),<sup>1</sup> odeslal dne 20. 7. 2020 k uveřejnění ve Věstníku veřejných zakázek oznámení o zahájení zadávacího řízení, čímž bylo podle zákona zahájeno zadávací řízení za účelem zadání veřejné zakázky s názvem „Provoz městské hromadné dopravy ve Městě Valašské Meziříčí vč. místních částí a Obci Krhová a Obci Poličná“ v otevřeném řízení, přičemž oznámení o zahájení zadávacího řízení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 23. 7. 2020 pod ev. č. Z2020-025054, ve znění oprav uveřejněných dne 17. 9. 2020 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 23. 7. 2020 pod ev. č. 2020/S 141-347129, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 18. 9. 2020 (dále jen „**veřejná zakázka**“).
2. Předmětem veřejné zakázky je podle bodu II.2.4) Oznámení o zahájení zadávacího řízení „*poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou vybraným dopravcem za účelem zajištění dopravní obslužnosti ve Městě Valašské Meziříčí vč. místních částí a v Obci Krhová a Obci Poličná městskou autobusovou dopravou po dobu deseti dopravních let v rozsahu a za podmínek stanovených v zadávací dokumentaci*“.
3. Dne 3. 10. 2020 doručil dodavatel – Autobusová doprava s.r.o. Podbořany, IČO 61325759, se sídlem Dělnická 946, 441 01 Podbořany (dále jen „**navrhovatel**“) – zadavateli námitky z téhož dne proti zadávací dokumentaci. Rozhodnutím o námitkách ze dne 14. 10. 2020, které bylo navrhovateli doručeno téhož dne, zadavatel námitky navrhovatele odmítl.
4. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatele o námitkách za učiněné v souladu se zákonem, podal dne 26. 10. 2020 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“), jako orgánu příslušnému podle § 248 zákona k výkonu dozoru

---

<sup>1</sup> 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 zákona v návaznosti na ustanovení § 273 zákona.

nad dodržováním pravidel stanovených tímto zákonem a zadávacími podmínkami pro zadání podlimitní a nadlimitní veřejné zakázky, návrh na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele.

## II. Napadené rozhodnutí

5. Dne 18. 12. 2020 vydal Úřad rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-S0448/2020/VZ, č. j. ÚOHS-40942/2020/500/ISo (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), jímž návrh navrhovatele podle § 265 písm. a) zákona zamítl, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
6. Navrhovatel v podaném návrhu napadal zadávací podmínky veřejné zakázky, konkrétně pak zadávací podmínku, dle níž má vybraný dodavatel povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní a tarifní podmínky, které jsou vydány současným dopravcem, zadávací podmínku, dle které má vybraný dodavatel uskutečnit plošnou výměnu polstrování a potahu sedadel, zadávací podmínku, dle které platí, že mezi počet tzv. vozokilometrů nejsou započítávány tzv. „prázdné kilometry“, zadávací podmínku, dle které musí být vozidla vybavena funkčním palubním počítačem, který bude připraven na možnost instalace odbavovacího zařízení a zadávací podmínku týkající se zajištění zveřejnění jízdních řádů na označnicích. Úřad dospěl k závěru, že zadávací podmínky nejsou stanoveny v rozporu se zásadou transparentnosti či zákazu diskriminace, přičemž se v odůvodnění napadeného rozhodnutí vyjadřuje jednotlivě ke každé napadené zadávací podmínce.

## III. Rozklad navrhovatele

7. Dne 4. 1. 2021 obdržel Úřad rozklad navrhovatele z téhož dne proti napadenému rozhodnutí. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo navrhovateli doručeno dne 21. 12. 2020. Navrhovatel podal rozklad v zákonné lhůtě.

### Námítky rozkladu

8. Navrhovatel v podaném rozkladu namítá rozpor napadeného rozhodnutí s právními předpisy a jeho nesprávnost, přičemž zpochybňuje závěry Úřadu k jednotlivým zadávacím podmínkám. Jedná se konkrétně o zadávací podmínku, dle které má vybraný dodavatel povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní a tarifní podmínky, které jsou vydány současným dopravcem, zadávací podmínku, dle které má vybraný dodavatel uskutečnit plošnou výměnu polstrování a potahu sedadel, zadávací podmínku, dle které platí, že mezi počet tzv. vozokilometrů nejsou započítávány tzv. „prázdné kilometry“, zadávací podmínku, dle které musí být vozidla vybavena funkčním palubním počítačem, který bude připraven na možnost instalace odbavovacího zařízení a zadávací podmínku týkající se zajištění zveřejnění jízdních řádů na označnicích. Navrhovatel namítá rozpor výše uvedených zadávacích podmínek s § 6 a § 36 odst. 3 zákona, přičemž dle navrhovatele nejsou dány důvody pro zamítnutí návrhu Úřadem.

### Závěr rozkladu

9. Navrhovatel navrhuje, aby předseda Úřadu napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil Úřadu k novému projednání.

#### **IV. Řízení o rozkladu**

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

##### **Stanovisko předsedy Úřadu**

11. 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 byl podle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumán soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a dále v rozsahu námitek rozkladu správnost napadeného rozhodnutí a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise byl přijat následující závěr.
12. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, že návrh navrhovatele podle § 265 písm. a) zákona zamítl, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření, rozhodl správně a v souladu se zákonem. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí jsou v podrobnostech rozvedeny důvody, proč bylo přistoupeno k potvrzení napadeného rozhodnutí a k zamítnutí rozkladu.

#### **V. K námitkám rozkladu**

13. Úvodem předseda Úřadu konstatuje, že navrhovatel v rozkladu převážně opakuje argumentaci uvedenou v návrhu ke konkrétním zadávacím podmínkám uvedeným níže v odůvodnění tohoto rozhodnutí.

##### *K povinnosti akceptovat smluvní přepravní podmínky (bod A. rozkladu)*

14. Navrhovatel předně opakuje návrhovou námitku, že zadávací podmínka spočívající v povinnosti akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky je stanovena diskriminačně a netransparentně. Navrhovatel rovněž namítá, že odůvodnění napadeného rozhodnutí je v rozsahu vypořádání této námítce vnitřně rozporné.
15. Předseda Úřadu k uvedené námitce konstatuje, že zadavatel v zadávací dokumentaci v čl. 2.2. stanovil, že vybraný dodavatel bude povinen akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky a tyto aktualizované smluvní přepravní podmínky a tarif následně uveřejnit, přičemž zadavatel v uvedené zadávací podmínce odkazuje na smluvní přepravní podmínky stávajícího dopravce (srov. bod 42. odůvodnění napadeného rozhodnutí).
16. Jak správně uvedl Úřad v bodu 63. odůvodnění napadeného rozhodnutí, zadávací dokumentace tvoří logický celek, přičemž při interpretaci zadávacích podmínek nelze odhlížet od jejich celkového kontextu a od účelu zadávací dokumentace a nelze se omezit toliko na jejich jazykový výklad.
17. Při užití základních výkladových metod, zohlednění zadávací dokumentace jako celku a zohlednění příslušných právních předpisů lze dospět pouze k jedinému možnému výkladu, a to, že povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky je nutno chápat ve vztahu ke smluvním přepravním podmínkám aktuálním v době plnění veřejné zakázky, nikoliv ve vztahu k přepravním podmínkám stávajícího dopravce. Rovněž je třeba uvést,

že rozhodovací praxe citovaná navrhovatelem v rozkladu není přílehlavá, neboť v šetřené věci neexistuje více logických a možných výkladů. Výklad navrhovatele založený pouze na jazykovém výkladu by vedl k nesmyslnému závěru, podle něhož by byli dodavatelé povinni akceptovat původní smluvní přepravní podmínky stávajícího dopravce a počítat s nutností zajistit splnění požadavků v nich stanovených i přesto, že by již neodpovídaly aktuální situaci po zadání nové zakázky.

18. Odkazem na přepravní podmínky stávajícího dopravce, uvedeným v zadávací dokumentaci, zadavatel nestanovil vůči vybranému dodavateli žádnou povinnost uzavírat smluvní vztah se stávajícím dopravcem, taková povinnost ani ze zadávací dokumentace nebo z přepravních podmínek stávajícího dopravce nevyplývá. Zde lze v plné míře odkázat na argumentaci Úřadu v bodě 59. odůvodnění napadeného rozhodnutí.
19. K otázce akceptace aktuálních smluvních podmínek je třeba rovněž uvést, že zadavatel v rámci vysvětlení zadávací dokumentace potvrdil, že smlouva na veřejnou zakázku bude uzavřena v brutto režimu, tudíž otázka nacenění tarifu v rámci nabídky nemá význam, neboť vybraný dodavatel bude odměňován pouze platbou od zadavatele, přičemž i v případě, že by došlo ke zpoplatnění MHD v průběhu plnění veřejné zakázky, neměl by tento fakt žádný vliv na výši kompenzace. S ohledem na výše uvedené nelze přistoupit na tvrzení navrhovatele, že logickým výkladem požadavku zadavatele v kontextu celé zadávací dokumentace je takový výklad, podle něhož by byli dodavatelé povinni akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky stávajícího dopravce a počítat s nutností zajistit splnění požadavků v nich stanovených, neboť jedině takový výklad se dle navrhovatele podává z obsahu zadavatelem zveřejněných dokumentů.
20. Rovněž nelze shledat ani vnitřní rozpornost v odůvodnění napadeného rozhodnutí namítanou navrhovatelem ve vztahu k uvedené zadávací podmínce. Navrhovatel v rozkladu účelově vytrhává citované části odůvodnění napadeného rozhodnutí z kontextu celého rozhodnutí. Na odůvodnění napadeného rozhodnutí je třeba pohlížet ve vzájemné souvislosti a nelze vytrhávat ze vzájemného kontextu a logické provázanosti jednotlivé věty a jimi pak argumentovat. Dle předsedy Úřadu není pochyb o tom, že povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky je nutno chápat ve vztahu ke smluvním přepravním podmínkám aktuálním v době plnění zadávané veřejné zakázky, nikoliv ve vztahu k přepravním podmínkám aktuálním v době, kdy jsou potřeby zadavatele ještě uspokojovány plněním stávajícího dopravce. Uvedené námitky tak nelze přisvědčit.
21. Navrhovatel v rozkladu uvádí, že Úřad v bodu 63. odůvodnění napadeného rozhodnutí sám uznal, že pouze jazykovým výkladem by bylo možné dospět k závěru, že zadavatel požaduje, aby vybraný dodavatel akceptoval přepravní podmínky stávajícího dopravce, čímž zadavatel dle přesvědčení navrhovatele porušil § 36 odst. 3 zákona, neboť zadávací podmínky jsou neurčité a dvojnásobné. K právě uvedenému předseda Úřadu poukazuje na další část bodu 63. odůvodnění napadeného rozhodnutí, ze které vyplývá, že zadávací dokumentace tvoří logický celek, kdy při interpretaci ustanovení zadávací dokumentace nelze odhlížet od celkového kontextu a účelu a nelze se omezit toliko na jazykový výklad. Úřad tedy vyložil zadávací dokumentaci dle jejího smyslu a účelu a dospěl přitom k závěru, že s ohledem na tato hlediska umožňuje pouze jediný rozumný výklad. V tom se lze s Úřadem ztotožnit. Námitka navrhovatele není důvodná.

22. Dle předsedy Úřadu nelze přistoupit ani na námitku navrhovatele, že úvahy Úřadu ve vztahu k uvedené zadávací podmínce se nezakládají na obsahu podkladů rozhodnutí. Uvedenou povinnost akceptace aktuálních smluvních přepravních podmínek dle odst. 7.1 písm. d) smlouvy na plnění veřejné zakázky je totiž nutno chápat, obdobně jako odpovídající pasáž čl. 2.2. zadávací dokumentace, jako smluvní přepravní podmínky aktuální v době plnění veřejné zakázky, nikoliv podmínky aktuální v době, kdy jsou potřeby zadavatele ještě uspokojovány plněním stávajícího dopravce. Nadto zadavatel v rámci vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 25. 9. 2020 navrhovatele ubezpečil, že po zahájení provozu bude MHD provozována bezplatně. Rovněž v rozhodnutí o námitkách zadavatel upřesnil, že povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky je nutno chápat ve vztahu ke smluvním přepravním podmínkám aktuálním v době plnění veřejné zakázky, nikoliv ve vztahu k přepravním podmínkám stávajícího dopravce. Úřad tedy svůj závěr opřel o relevantní podklady rozhodnutí a srozumitelně vysvětlil, jak k němu dospěl. Uvedené námitce nelze přisvědčit.
23. Předseda Úřadu se plně ztotožňuje se závěry Úřadu uvedenými v odůvodnění napadeného rozhodnutí a námitku navrhovatele ve vztahu k zadávací podmínce, dle níž má vybraný dodavatel povinnost akceptovat aktuální smluvní přepravní podmínky, považuje za nedůvodnou.

*K výměně polstrování a potahu sedadel (bod B. rozkladu)*

24. Navrhovatel dále opakuje návrhovou námitku týkající se údajné netransparentnosti zadávací podmínky na výměnu polstrování sedadel a rovněž poukazuje na vnitřní rozpornost v bodech 69. a 70. odůvodnění napadeného rozhodnutí. Navrhovatel rovněž namítá absenci definice zahájení provozu vozidla a požadavek na výměnu polstrování považuje za neurčitý. Dle navrhovatele jsou závěry Úřadu týkající se uvedené zadávací podmínky nesprávné a neztotožňuje se ani s tvrzením, že se jedná o smluvní podmínku, ve vztahu k níž není Úřad nadán přezkumnou pravomocí, neboť uvedená podmínka představuje prvek neurčitosti, který zapříčinil nemožnost nacenění nabídky.
25. Předseda Úřadu předně konstatuje, že skutečně nelze předem určit, kolikrát bude muset být polstrování vyměněno, neboť k výměně polstrování má v souladu se zadávací dokumentací dojít v případě poškození polstrování, přičemž není jisté, kdy a kolikrát dojde k takovému poškození, a dále k němu má dojít ve lhůtě do uplynutí pěti let od nasazení vozidla do provozu. Z uvedeného lze však dovodit, že v průběhu plnění smlouvy vždy dojde k výměně potahů a polstrování, a to nejméně jednou, a to ve lhůtě do pěti let, pokud potahy a polstrování nebudou dříve předtím poškozeny, anebo i vícekrát, budou-li potahy a polstrování předtím poškozeny. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejnou zakázku s dobou plnění deset let, je zcela zřejmé, že vybraný dodavatel bude muset veškeré potahy a polstrování během plnění veřejné zakázky vyměnit, a tuto položku tedy musí v nabídkové ceně vždy zohlednit.
26. Jak uvedl Úřad v bodu 69. odůvodnění napadeného rozhodnutí, zadavatel určil okamžik výměny potahů a polstrování sedadel, když stanovil, že k této výměně dojde vždy neprodleně poté, co vybraný dodavatel zjistí poškození či opotřebením těchto komponentů u některého z vozidel. Ve vztahu k ostatním, tj. nevyměněným potahům a polstrováním sedadel ponechal zadavatel vybranému dodavateli určitou volnost v uvážení ohledně

okamžiku jejich výměny, když jej v tomto smyslu omezil pouze lhůtou 5 let provozu vozidla. Je tedy jednoznačné, že dovršením 5 let provozu vozidla musí být potahy a polstrování všech sedadel ve vozidle vyměněny, a to i přesto, pokud nebudou poškozeny či opotřebený. Navrhovatel si tak může výměnu polstrování a potahů sedadel rozplánovat dle své obchodní a provozní politiky tak, aby mu nevznikla žádná vyluka, které se navrhovatel obává, v poskytování služeb, které jsou předmětem veřejné zakázky. V bodu 70. odůvodnění napadeného rozhodnutí pak Úřad přistoupil k vymezení okamžiku počátku běhu této pětileté lhůty, kterým je určení okamžiku zahájení provozu jednotlivých vozidel pro účel plnění veřejné zakázky, přičemž uvedl, že dodavatel má rovněž možnost využít čl. 2.7.2 přílohy č. 7 zadávací dokumentace, tj. po skončení přechodného období dvou let zahájí plnění veřejné zakázky zcela novými vozidly, a pětiletá lhůta pro výměnu potahů a polstrování tak bude počítána až od nasazení těchto nových vozidel do provozu za účelem plnění veřejné zakázky, tj. ve vztahu k těmto vozidlům dojde k výměně ve lhůtě do sedmi let od zahájení plnění veřejné zakázky.

27. Předseda Úřadu na výše uvedeném neshledává žádnou vnitřní rozpornost v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Navrhovatel v bodě 12. rozkladu uvádí, že argumentace Úřadu je rozporná ve svých východiscích, neboť na jednu stranu prezentuje názor, že výměna do pěti let je potřebná bez ohledu na to, zda jsou potahy a polstrování poškozeny, či nikoliv, a na stranu druhou opírá svůj právní názor o počátku pětileté lhůty o fakt, že bez uvedení do reálného provozu nemůže fakticky dojít k poškození potahů či polstrování, a proto je tedy lhůtu třeba počítat od reálného nasazení vozidla k plnění zadávané veřejné zakázky. K této argumentaci navrhovatele je třeba uvést, že Úřad posledně citovaný názor v závěru bodu 70. odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedl pouze jako argument nad rámec. Jádro argumentace Úřadu tvoří zbylé úvahy obsažené v bodě 70. odůvodnění, jejichž vnitřní logickou souladnost ani navrhovatel nijak nerozporuje.
28. Lze uzavřít, že zadavatel stanovil v šetřeném případě požadavky na to, kdy má dojít k výměně potahů a polstrování sedadel vozidel jednoznačně, srozumitelně, a konkrétně v podrobnostech dostatečných pro to, aby jednotliví dodavatelé mohli tuto položku nacenit v rámci své nabídky.
29. Navrhovatel dále namítá, že termín „provoz vozidla“ ani „zahájení provozu vozidla“ není nikde v zadávací dokumentaci ani jejích přílohách stanoven. S uvedeným tvrzením navrhovatele lze souhlasit, jak ostatně v bodě 70. odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatoval i Úřad. Avšak, z kontextu zadávací dokumentace je zřejmé, že zadavatel vztahuje „provoz vozidel“ výhradně k plnění veřejné zakázky, tj. že se jedná o provoz vozidel za účelem plnění veřejné zakázky, neboť veškeré požadavky související s provozem vozidel jsou v zadávací dokumentaci a jejích přílohách vztahovány výhradně k plnění veřejné zakázky, přičemž zadavatel v příloze č. 1 zadávací dokumentace stanovil, že „používaným vozidlem“ se pro účely plnění veřejné zakázky rozumí jakékoliv vozidlo, které bude vybraný dodavatel používat k poskytování služeb dle smlouvy na veřejnou zakázku. Lze tedy souhlasit se závěrem Úřadu, že pětiletou lhůtu provozu vozidla lze počítat od okamžiku, kdy bylo konkrétní vozidlo poprvé použito pro plnění šetřené veřejné zakázky (bod 70. napadeného rozhodnutí). Význam pojmu „zahájení provozu vozidla“ užitého v zadávací dokumentaci lze tedy s určitostí zjistit výkladem. Není tedy možno navrhovateli dát zapravdu v jeho

názoru, že zadavatel svůj požadavek neformuloval s dostatečnou určitostí. Z toho důvodu jsou bezpředmětné i úvahy v bodě 14. rozkladu, neboť počátek běhu lhůty určit lze.

30. K otázce přezkumné pravomoci ve vztahu k výše uvedené smluvní podmínce předseda Úřadu konstatuje, že obsah smluvních podmínek neovlivňuje přímo proces soutěžení v zadávacím řízení (netýká se podmínek účasti, pravidel hodnocení, ani pravidel uzavírání smlouvy, ani další podobné materie, která tvoří gros práva veřejných zakázek), ale upravuje toliko následné právní vztahy, kterou vzejdou až z uzavřené smlouvy. Právní úpravou, která na obsah takových právních vztahů dopadá, a která je reguluje, je primárně úprava občanského zákoníku, nikoli úprava zákona. Proto lze nezákonnost smluvních podmínek ve smyslu porušení ustanovení zákona (tj. zákona o zadávání veřejných zakázek) shledat například tehdy, pokud by tyto podmínky zasáhly do procesu soutěžení (např. typicky právě tím, že jejich vinou nebude možno nacenit nabídku), což v šetřené věci nenastalo, neboť zadavatel své požadavky formuloval s dostatečnou určitostí.
31. Předseda Úřadu je dále toho názoru, že zadávací podmínka týkající se výměny polstrování a potahu sedadel, byť by mohla být precizněji formulovaná, není nijak excesivní a závěr, k jakému časovému okamžiku se vztahuje, lze přesvědčivě dovodit výkladem s přihlédnutím k účelu smlouvy. Opět je na místě konstatovat, že jednotlivé zadávací podmínky je třeba vykládat v kontextu zadávací dokumentace jako celku. A za tohoto předpokladu je zjevné, že provoz vozidel se vztahuje výhradně k předmětné veřejné zakázce.
32. S ohledem na vše výše uvedené považuje předseda Úřadu za nedůvodnou námitku navrhovatele týkající se netransparentnosti zadávací podmínky na výměnu polstrování a potahů sedadel.  
*K námitkám ohledně „prázdných kilometrů“ (bod C. rozkladu)*
33. Navrhovatel dále brojí proti zadávací podmínce týkající se nezapočítávání tzv. „prázdných kilometrů“, neboť i tuto podmínku považuje navrhovatel za diskriminační a netransparentní. Navrhovatel se neztotožňuje s názorem Úřadu, že zadavatel stanovil podmínku jasně a určitě, přičemž ponechal na obchodní politice dodavatelů, jakým způsobem, či zda vůbec, cenu prázdných kilometrů započítají do svých nabídkových cen.
34. K výše uvedené námitce lze uvést, že zadavatel v čl. 2.2. zadávací dokumentace stanovil předpokládaný rozsah plnění za jeden dopravní rok, dále celkový předpokládaný rozsah plnění veřejné zakázky, do něhož se ovšem nezapočítávají tzv. „prázdné kilometry“ (tj. přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel atd.), a rovněž předpokládaný minimální rozsah plnění veřejné zakázky. V příloze č. 3 zadávací dokumentace potom zadavatel stanovil výpočetní nástroj pro kalkulaci nabídkové ceny dodavatelů a v Manuálu pro výpočetní nástroj zadavatel stanovil pokyny ke správnému vyplnění výpočetního nástroje.
35. Zadavatel tak stanovil zadávací podmínku nezapočítávání prázdných kilometrů dostatečně jasně a určitě, přičemž lze přisvědčit Úřadu, že zadavatel ponechal na dopravcích, aby si sami stanovili provozní politiku s tím, že dodavatelé získali ze zadávací dokumentace jasnou základní představu o rozsahu poskytované dopravy, tedy kolik vozokilometrů v rámci jednoho dopravního roku by měli zpravidla najezdit, přičemž mají současně představu i o tom, kolik mohou najezdit vozokilometrů minimálně i maximálně, neboť zadavatel



stanovil rozpětí, o kolik procent vozokilometrů mohou najezdit méně či více oproti výchozímu rozsahu plnění. Dodavatelé taktéž disponovali informací, které konkrétní dopravní výkony se do rozsahu plnění nezapočítávají a nebudou zadavatelem ani kompenzovány (prázdné kilometry).

36. Dodavatelé na základě skutečností uvedených v zadávací dokumentaci a jejích přílohách disponovali informacemi, na jejichž základě byli schopni kalkulovat svou nabídkovou cenu ve vztahu k předpokládanému rozsahu veřejné zakázky. Nelze tedy přisvědčit námitce navrhovatele, že by nezapočítání prázdných kilometrů do předpokládaného rozsahu veřejné zakázky a chybějící limitace jejich množství způsobovaly nemožnost nacenit nabídku.
37. Jestliže navrhovatel dále zastává názor, že zadavatel bude v průběhu plnění smlouvy neúměrně navyšovat tzv. „prázdné kilometry“ a poškozovat tím dopravce, pak je na místě v plném rozsahu odkázat na bod 82. odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž Úřad uvedl, že nelze *a priori* bez dalšího předpokládat, že zadavatel bude v průběhu plnění veřejné zakázky jednat s úmyslem poškodit vybraného dodavatele např. tím, že bude neúměrně navyšovat počet prázdných kilometrů. Naopak, je třeba předpokládat, že zadavatel je při stanovování zadávacích podmínek veden poctivým úmyslem. Předseda Úřadu dále souhlasí se závěrem Úřadu, že se jedná o zcela běžné akceptovatelné podnikatelské riziko, které nevybočuje ze zákonného rámce, resp. není nepřiměřené.

*K námitkám ohledně palubního počítače (bod D. rozkladu)*

38. Navrhovatel se dále neztotožňuje s posouzením Úřadu v odůvodnění napadeného rozhodnutí ohledně údajně nedostatečné specifikace palubního počítače. Dle navrhovatele zadavatel porušil § 36 odst. 3 zákona a základní zásady uvedené v § 6 zákona, neboť nedefinoval požadavky a technickou specifikaci palubního počítače v dostatečných podrobnostech.
39. Zadavatel v příloze č. 7 zadávací dokumentace stanovil, že součástí plnění bude mj. palubní počítač, který bude připraven na možnou instalaci odbavovacího zařízení, přičemž ve vztahu k instalaci tohoto odbavovacího zařízení nestanovil na palubní počítač žádné technické, ani jiné požadavky. Ve vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 25. 9. 2020 následně zadavatel upřesnil, že ve vztahu k možné instalaci odbavovacího zařízení požaduje pouze, aby palubní počítač disponoval přístupem k internetu, GPS a připojením ke zdroji elektrické energie.
40. Zadavatel ponechal dodavatelům majícím zájem o účast v předmětném zadávacím řízení volnost ohledně uvážení, jaký palubní počítač v rámci veřejné zakázky nabídnou, když ve vztahu k odbavovacímu zařízení požaduje pouze, aby palubní počítač disponoval přístupem k internetu, GPS a připojením ke zdroji elektrické energie. Předseda Úřadu s odkazem na bod 88. odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatuje, že zadavatel nerezignoval na specifikaci palubního počítače, ale stanovil takové požadavky na palubní počítač, které uznal za vhodné ve vztahu k plnění veřejné zakázky. Volnost ohledně zadavatelem nespécifikovaných parametrů naopak působí rozšíření hospodářské soutěže.
41. S ohledem na výše uvedené tak nelze přisvědčit tvrzení navrhovatele, že by zadavatel poskytl nedostatek informací o požadavcích na palubní počítač a jeho technickou specifikaci. Námitka navrhovatele je neopodstatněná.

*K námitkám ohledně zveřejňování jízdních řádů (bod E. rozkladu)*

42. Navrhovatel dále napadá požadavek zadavatele na zveřejňování jízdních řádů na označnicích. Navrhovatel odmítá posouzení Úřadu uvedené v bodu 94. odůvodnění napadeného rozhodnutí s tím, že Úřad neověřil skutečnost, zda jsou všechny označnický ve vlastnictví zadavatele. Související závěry Úřadu v napadeném rozhodnutí jsou tak dle navrhovatele nepodložené a Úřad nezjistil skutkový stav v potřebné míře.
43. Zadavatel současně již v rámci vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 25. 9. 2020 uvedl, že vybraný dodavatel bude povinen zajistit pouze obsluhu označnicků ve smyslu uveřejňování a aktualizace informací pro cestující, a ubezpečil dodavatele, že všechny označnický jsou v majetku zadavatele. Dále zadavatel uvedl, že pokyny k nacenění nákladů na obsluhu označnicků jsou uvedeny v Manuálu pro výpočetní nástroj.
44. Předseda úřadu konstatuje v první řadě, že je-li mezi stranami správního řízení sporné, kdo je vlastníkem určité věci, nelze skutečně vycházet jen z tvrzení jedné ze stran. Nutno však dodat, že tvrzení zadavatele, že je vlastníkem dotčených označnicků, nebylo navrhovatelem nijak vyvráceno a navrhovatel ani nepředložil nebo nenavrhl důkaz, který by toto tvrzení zadavatele vyvrátil. Námitky navrhovatele vznesené v návrhu (bod 46. a násl.) nejsou způsobilé odůvodnit závěr o diskriminačním charakteru předmětných zadávacích podmínek ani netransparentnosti relevantních ustanovení zadávací dokumentace. K tomu lze uvést následující.
45. Sporným je toliko jediný zastávkový označnický na zastávce, kterou navrhovatel uvedl v bodu 49. návrhu. V takovém případě si lze jen těžko reálně představit, že by potřeba zajistit si právní možnost jeho obsluhy působila hmatatelné zvýhodnění některého z účastníků zadávacího řízení. Jde o záležitost tak marginální, že nedosahuje potřebné intenzity, aby způsobila porušení zásady zákazu diskriminace. Pokud jde o zásadu transparentnosti, pak lze konstatovat, že zadavatel sdělil své stanovisko jasně. Nelze tedy shledat porušení této zásady.

*Shrnutí*

46. K výše uvedenému lze shrnout, že žádná z navrhovatelem uplatněných rozkladových námitek není důvodná. V ostatním a v podrobnostech lze odkázat na odůvodnění napadeného rozhodnutí.
47. Napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno z hlediska zákonnosti, načež lze shrnout, že Úřad rozhodl v souladu se zákonem a dalšími právními předpisy.
48. K zákonnosti napadeného rozhodnutí lze poukázat, že Úřad zjistil skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a na zjištěný skutkový stav aplikoval relevantní ustanovení zákona. Úřad řádně označil všechny podklady, z nichž při vydání napadeného rozhodnutí vycházel, načež uvedl závěry, které z těchto podkladů zjistil a na jejichž základě dospěl k závěru, že zadavatel postupoval v souladu se zákonem a že nebyly shledány důvody pro uložení nápravného opatření. Úřad uvedl všechny právní normy, které v dané věci aplikoval, řádně odůvodnil jejich použití a výsledné napadené rozhodnutí mám za logické, srozumitelné a plně přezkoumatelné. Současně lze konstatovat, že nebyla zjištěna procesní vada, která by mohla mít za následek nezákonnost napadeného rozhodnutí.

## **VI. Závěr**

49. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že Úřad postupoval v souladu se zákonem a správním řádem, bylo nutno uzavřít, že nenastaly podmínky pro zrušení nebo změnu napadeného rozhodnutí. Proto bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí o rozkladu.

## **POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 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

JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.  
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

### **Obdrží:**

1. MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, Jakubská 121/1, 602 00 Brno
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