



UOHSX00DKZ5V

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka:

ÚOHS-S0214/2020/VZ

Číslo jednací:

ÚOHS-22373/2020/512/ŠMr

Brno: 22. července 2020

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 29. 5. 2020 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Jihočeský kraj, IČO 70890650, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 27. 8. 2019 Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno,
- navrhovatel – Autobusová Doprava Louny s.r.o., IČO 08025380, se sídlem č.p. 1, 270 54 Kozojedy, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 22. 5. 2020 Mgr. Janou Řehořkovou, advokátkou ev. č. ČAK 14629, se sídlem Eliášova 914/17, 470 01 Česká Lípa,

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky „Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje“ v otevřeném řízení, jehož oznámení o zahájení bylo do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 28. 6. 2019 a uveřejněno tamtéž dne 1. 7. 2019 pod ev. č. zakázky Z2019-022042, ve znění opravy ze dne 25. 7. 2019, 29. 8. 2019, 27. 9. 2019, 29. 10. 2019, 16. 12. 2019, 6. 1. 2020, 31. 1. 2020, 13. 3. 2020 a 16. 3. 2020, a do Úředního věstníku Evropské unie odesláno dne 28. 6. 2019 a uveřejněno tamtéž dne 3. 7. 2019 pod ev. č. 2019/S 126-308434, ve znění opravy ze dne 26. 7. 2019 pod ev. č. 2019/S 143-353165, ze dne 30. 8. 2019 pod ev. č. 2019/S 167-409489, ze dne 27. 9. 2019 pod ev. č. 2019/S 187-455840, ze dne 29. 10. 2019 pod ev. č. 2019/S 209-511562, ze dne 18. 12. 2019 pod ev. č. 2019/S 244-

601312, ze dne 8. 1. 2020 pod ev. č. 2020/S 005-007329, ze dne 31. 1. 2020 pod ev. č. 2020/S 022-049510, ze dne 13. 3. 2020 pod ev. č. 2020/S 052-124382 a ze dne 17. 3. 2020 pod ev. č. 2020/S 054-129265,

**rozhodl** takto:

**Návrh navrhovatele** – Autobusová Doprava Louny s.r.o., IČO 08025380, se sídlem č.p. 1, 270 54 Kozojedy – ze dne 29. 5. 2020 **se podle § 265 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.**

## ODŮVODNĚNÍ

### I. ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ

1. Zadavatel – Jihočeský kraj, IČO 70890650, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 27. 8. 2019 Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno (dále jen „zadavatel“) – zahájil podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), otevřené řízení za účelem zadání veřejné zakázky „Veřejná linková osobní doprava na území Jihočeského kraje“, jehož oznámení o zahájení bylo do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 28. 6. 2019 a uveřejněno tamtéž dne 1. 7. 2019 pod ev. č. zakázky Z2019-022042, ve znění opravy ze dne 25. 7. 2019, 29. 8. 2019, 27. 9. 2019, 29. 10. 2019, 16. 12. 2019, 6. 1. 2020, 31. 1. 2020, 13. 3. 2020 a 16. 3. 2020, a do Úředního věstníku Evropské unie odesláno dne 28. 6. 2019 a uveřejněno tamtéž dne 3. 7. 2019 pod ev. č. 2019/S 126-308434, ve znění opravy ze dne 26. 7. 2019 pod ev. č. 2019/S 143-353165, ze dne 30. 8. 2019 pod ev. č. 2019/S 167-409489, ze dne 27. 9. 2019 pod ev. č. 2019/S 187-455840, ze dne 29. 10. 2019 pod ev. č. 2019/S 209-511562, ze dne 18. 12. 2019 pod ev. č. 2019/S 244-601312, ze dne 8. 1. 2020 pod ev. č. 2020/S 005-007329, ze dne 31. 1. 2020 pod ev. č. 2020/S 022-049510, ze dne 13. 3. 2020 pod ev. č. 2020/S 052-124382 a ze dne 17. 3. 2020 pod ev. č. 2020/S 054-129265 (dále jen „veřejná zakázka“).
2. Předmětem plnění veřejné zakázky podle bodu 5.6 „Dokumentace zadávacího řízení pro nadlimitní veřejnou zakázku na služby zadávanou v otevřeném řízení podle § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů“ ze dne 12. 3. 2020 (dále jen „zadávací dokumentace“) je výkon veřejných služeb za účelem zajištění dopravní obslužnosti v souladu se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, a § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na území Jihočeského kraje. Podle bodu 5.8 zadávací dokumentace je předmět plnění jednotlivých částí veřejné zakázky blíže specifikován v Příloze č. 3 „Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády“ Přílohy č. 3 „Návrh smlouvy“ zadávací dokumentace (dále jen „návrh smlouvy“).
3. V bodu 5.12 zadávací dokumentace je stanovena předpokládaná hodnota veřejné zakázky, která činí 4 448 786 898,40 Kč bez DPH (za 48 měsíců).

4. V bodu 15.1 zadávací dokumentace zadavatel stanovil lhůtu pro podání nabídek, a to do 12. 5. 2020, do 14:00 hod.
5. Z dokumentace o zadávacím řízení vyplývá, že zadavateli byly dne 11. 5. 2020 doručeny „Námítky proti stanovení zadávacích podmínek veřejné zakázky »Veřejná linková osobní doprava na území jihočeského kraje« zveřejněné ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem Z2019-022042 (dále jen »veřejná zakázka«)“ ze dne 11. 5. 2020 (dále jen „námítky“) podané navrhovatelem – Autobusová Doprava Louny s.r.o., IČO 08025380, se sídlem č.p. 1, 270 54 Kozojedy, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 22. 5. 2020 Mgr. Janou Řehořkovou, advokátkou ev. č. ČAK 14629, se sídlem Eliášova 914/17, 470 01 Česká Lípa (dále „navrhovatel“).
6. Námítky zadavatel nedatovaným „Rozhodnutím zadavatele o námítkách stěžovatele podle § 245 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen »zákon«)“ (dále jen „rozhodnutí o námítkách“), které bylo navrhovateli doručeno dodáním do datové schránky dne 22. 5. 2020, odmítl.
7. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval vyřízení svých námitek za učiněné v souladu se zákonem, podal dne 29. 5. 2020 k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) „Návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejné zakázky »Veřejná linková osobní doprava na území jihočeského kraje« zveřejněné ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem Z2019-022042“ ze dne 29. 5. 2020 (dále jen „návrh“). Zadavatel obdržel stejnopis návrhu taktéž dne 29. 5. 2020.

#### **Obsah návrhu ze dne 29. 5. 2020**

8. Navrhovatel v návrhu brojí proti zadávacím podmínkám na předmětnou veřejnou zakázku, neboť je přesvědčen, že „*zadavatel vymezil zadávací podmínky v rozporu s právními předpisy – nepřiměřeně, diskriminačně a netransparentně*“. Navrhovatel má za to, že zadavatel porušil § 6 a § 36 odst. 1 a 3 zákona. Navrhovatel tvrdí, že mu postupem zadavatele vznikla újma spočívající v nemožnosti zpracovat a podat relevantní nabídku, pokud by totiž „*zadavatel vymezil zadávací podmínky v souladu s právními předpisy, přiměřeně, nediskriminačně a transparentně, tak by navrhovatel mohl podat nabídku s nejnižší nabídkovou cenou, což by nepochybně mělo vliv na celkové posouzení a hodnocení podaných nabídek*“.
9. Navrhovatel předně brojí proti bodu 20.9 zadávací dokumentace, podle kterého účastník zadávacího řízení v nabídce předloží jím zpracované oběhy vozidel podle Přílohy č. 5 „Formulář pro zpracování nabídkové ceny“ zadávací dokumentace (dále jen „Příloha č. 5“). Navrhovatel v této souvislosti uvádí, že zadavatel ve „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 13“ ze dne 28. 1. 2020 (dále jen „Vysvětlení č. 13“) mj. uvedl: „*Zadavatel při zjištění nedostatků vyzve účastníka k doplnění nebo opravě předložených denních oběhů. Uvedené doplnění je možné akceptovat za podmínky, že nedojde k navýšení nabídkové ceny.*“ Navrhovatel namítá, že účastníci zadávacího řízení budou sami zpracovávat oběhy vozidel, které mají rozhodující vliv na sestavení nabídkové ceny, která je jediným hodnotícím kritériem zadávacího řízení. Navrhovatel také namítá, že „*pokud některý z účastníků zadávacího řízení úmyslně či neúmyslně zpracuje oběhy vozidel v nižším rozsahu, než je pro plnění předmětu veřejné zakázky nezbytné, bude tím tento účastník zvýhodněn (...)* Zadavatel tak tímto postupem dává účastníkům prostor k ne úplně férové a spekulativní kalkulaci a manipulaci s nabídkovou cenou, která je jediným hodnotícím kritériem.“

Navrhovatel má za to, že účastník zadávacího řízení, „který v důsledku nesprávně zpracovaných denních oběhů podá nabídku s nejnižší nabídkovou cenou, bude moci chybně zpracované oběhy vozidel opravit či doplnit (...) aby vyhověl požadavkům zadavatele, a přitom stále zůstal účastníkem s nejnižší nabídkovou cenou. Vybraným dodavatelem se pak může stát ten z dodavatelů, který vědomě zpracoval denní oběhy v neobjektivním rozsahu. (...) Dodavatelé, kteří ke zpracování denních oběhů přistoupí odborně a svědomitě a zpracují odpovídající denní oběhy (...) nebudou moci se svou nabídkovou cenou konkurovat těm dodavatelům, kteří denní oběhy sestaví nesprávně, ať už úmyslně či neúmyslně.“ Navrhovatel předmětnou námitku uzavírá s tím, že má za to, že zvolený postup zadavatele, kdy každý z účastníků zadávacího bude zpracovávat vlastní denní oběhy vozidel, od kterých se odvíjí výpočet ceny dopravního výkonu, je v rozporu se zásadou transparentnosti zakotvenou v § 6 zákona a má za následek to, že zadavatel obdrží neporovnatelné nabídky, neboť nabídková cena „nebude stanovena u všech účastníků za tentýž rozsah služeb“.

10. V dalších bodech návrhu navrhovatel namítá, že zadavatel připouští možnost opravy nesprávně nastavených denních oběhů, čímž „již dopředu deklaruje nezákonný postup v zadávacím řízení. Navrhovatel má za to, že oprava chybně sestavených denních oběhů vozidel by představovala nezákonnou změnu nabídky dle ust. § 46 odst. 2 ZZVZ.“ Dle navrhovatele chybně sestavený oběh vozidel „nelze adekvátně opravit či doplnit bez toho, aniž by tato změna měla vliv na nabídkovou cenu, neboť nabídková cena se bezprostředně odvíjí od účastníkem sestaveného denního oběhu.“ Ve své argumentaci se navrhovatel odkazuje na rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0113/2019/VZ-24101/2019/322/HSc ze dne 30. 8. 2019 a dovozuje, že zadavatelem výslovně připuštěná změna chybně sestavených denních oběhů vozidel by byla materiální, a tedy nepřípustná, změna nabídky.
11. Navrhovatel dále v návrhu tvrdí, že zadavatel porušil § 6 a § 36 odst. 1 a 3 zákona tím, že „dostatečně určitě nenastavil požadavky na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky“. Navrhovatel namítá, že zadavatel stanovil, „aby dodavatel při sestavování denních oběhů vozidel dodržel požadavek zadavatele na použití konkrétní kategorie vozidla pro každý spoj, jak je uvedeno v příloze č. 3 Návrhu smlouvy. Vozidlo přidělené každému oběhu musí splňovat požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu s tím, že požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání, nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost).“ V této souvislosti navrhovatel připomíná sdělení zadavatele uvedené ve „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 17“ ze dne 25. 2. 2020 (dále jen „Vysvětlení č. 17“), ve kterém mj. uvedl, že „požadavek na konkrétní kategorii vozidel může být stanoven kromě důvodu obsaditelnosti spoje také z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na trase spoje.“ Navrhovatel k tomu namítá, že zadavatel v zadávací dokumentaci blíže nespecifikuje, „na kterých konkrétních spojích jsou vozidla dané kategorie (velikosti) požadována právě z důvodu omezení průjezdnosti daného místa či spoje. Dodavatel tak nemá dostatečné informace ke zpracování denních oběhů (...) Dodavatel tak může (...) přiřadit na některý ze spojů vozidlo kategorie, které mu sice zadavatel v zadávacích podmínkách přiřadit umožňuje (...), v reálu však dodavatel toto vozidlo nebude moci na daném spoji provozovat právě z důvodu omezenosti průjezdnosti spoje.“ Ve své argumentaci navrhovatel dále uvádí, že co nejpřesnější vymezení předmětu veřejné zakázky je základem pro kvalifikované podání nabídek, a že požadavky zadavatele musí být v zadávací dokumentaci stanoveny tak, aby byly chápány všemi účastníky zadávacího řízení stejně a jednoznačně. V závěru navrhovatel dále namítá, že

*„neposkytnutím informací ohledně omezení průjezdnosti spojů jsou zvýhodněni místní dodavatelé (dopravci), kterým jsou silniční sítě v místě plnění veřejné zakázky známy a tudíž nemusí vynakládat zvýšené úsilí a finanční prostředky na zajištění si těchto informací. Tímto dochází k nerovnému přístupu a diskriminaci nových dodavatelů, což je v rozporu s ust. § 6 odst. 1 a 2 ZZVZ.“*

12. Navrhovatel s ohledem na jím namítané skutečnosti navrhuje, aby Úřad zrušil zadávací řízení na předmětnou veřejnou zakázku.

## **II. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ**

13. Úřad obdržel předmětný návrh dne 29. 5. 2020 a tímto dnem bylo podle § 249 zákona ve spojení s § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zahájeno správní řízení o přezkoumání úkonů zadavatele. Zadavatel obdržel stejnopis návrhu dne 29. 5. 2020.
14. Účastníci správního řízení podle § 256 zákona jsou zadavatel a navrhovatel.
15. Zahájení správního řízení oznámil Úřad jeho účastníkům přípisem č. j. ÚOHS-16227/2020/512/KMo ze dne 2. 6. 2020, který byl téhož dne doručen zadavateli a navrhovateli.
16. Dne 8. 6. 2020 bylo Úřadu doručeno „Vyjádření Zadavatele k návrhu Navrhovatele na zahájení řízení o přezkoumání úkonů Zadavatele ze dne 29.05.2020 podaného Navrhovatelem podle § 250 a násl. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů“ z téhož dne (dále jen „vyjádření zadavatele“) a rovněž dokumentace o zadávacím řízení.

### *Vyjádření zadavatele ze dne 8. 6. 2020*

17. Námitku navrhovatele týkající se bodu 20.9 zadávací dokumentace zadavatel odmítá jako nedůvodnou a sděluje, že *„žádný z účastníků zadávacího řízení (...) nebude mít při případné výzvě podle § 46 zákona ve vztahu k oběhům vozidel možnost nabídkovou cenu jakkoli měnit.“* Zadavatel k namítanému dále sděluje své přesvědčení, že *„je značná část oprav oběhů vozidel buď zcela znemožněna, nebo alespoň částečně znemožněna“*. Zadavatel nesouhlasí ani s tvrzením navrhovatele, že obdrží neporovnatelné nabídky, neboť se dle něj *„nejedná o stav neporovnatelných nabídek, ale o otázku lepší anebo horší nabídky. Všichni dodavatelé mají stejné zadání ve formě jízdních řádů, které jednoznačně určují dopravní výkon, vedení linek a časovou polohu spojů. Zpracování oběhů vozidel je odborná činnost, kterou Zadavatel požaduje zpracovat a která je pro posouzení výhodnosti nabídky velmi důležitá.“*
18. Zadavatel dále odmítá tvrzení navrhovatele, že by připuštěním možnosti opravy nesprávně nastavených oběhů vozidel mělo docházet k jakémukoliv nezákonnému postupu zadavatele v zadávacím řízení. Zadavatel nesouhlasí s navrhovatelem paušalizovaným odmítnutím všech oprav oběhů vozidel, *„aniž by byla známa konkrétní situace, problémy, nedostatky, nejasnosti u zpracovaných oběhů vozidel a ve vztahu k tomuto zohledněny možnosti postupu souladné se zákonem.“*
19. K argumentaci, v níž navrhovatel odkazuje na rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0113/2019/VZ-24101/2019/322/HSc ze dne 30. 8. 2019, zadavatel sděluje, že se dle něj

citované rozhodnutí předsedy Úřadu na šetřený případ neaplikuje, neboť v citovaném rozhodnutí je řešena změna nabízeného předmětu plnění veřejné zakázky. Dle zadavatele by však oprava zpracovaných oběhů vozidel nevedla ke změně nabízeného předmětu plnění, neboť před i po provedení opravy zpracovaných oběhů vozidel účastník zadávacího řízení nabízí stále stejný předmět plnění, a to poskytování totožných veřejných služeb.

20. Zadavatel odmítá námitku navrhovatele, v níž namítá, že byl porušen § 6 a § 36 odst. 1 a 3 zákona tím, že *„dostatečně určitě nenastavil požadavky na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky“*. Zadavatel k tomu uvádí, že *„pro každý spoj jednoznačně stanovil minimální kategorii vozidel, kterou na daném spoji jako minimální požaduje, přičemž pakliže dodavatel takto stanovenou minimální kategorii vozidel pro daný spoj nabídne, jednoznačně v tomto směru splní stanovený požadavek Zadavatele. (...) S ohledem na skutečnost, že oběhy vozidel zpracovává v rámci nabídky dopravce, umožnil Zadavatel také nabídnutí vyšší kategorie vozidel, než Zadavatel jako minimální požaduje. To znamená, že pokud dodavatel nabídne pro daný spoj vyšší kategorii vozidel, než Zadavatel jako minimální požaduje, bude požadavek Zadavatele v tomto směru rovněž splněn.“*
21. K další argumentaci navrhovatele, která se opírá o jeho vyjádření uvedené ve Vysvětlení č. 17, ve kterém uvedl, že *„požadavek na konkrétní kategorii vozidel může být stanoven kromě důvodu obsaditelnosti spoje také z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na trase spoje.“*, zadavatel sděluje, že *„stanovoval požadavky na kategorii vozidel pro příslušné spoje na základě obsazenosti daných spojů, v rámci této odpovědi nicméně nevyloučil, že by Zadavatelem požadované kategorie vozidel mohly být stanoveny také z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na trase příslušného spoje.“* Zadavatel k tomu uvádí, že *„minimální požadované kategorie základních vozidel na jednotlivých spojích stanovených Zadavatelem, které je dopravce povinen při tvorbě oběhů vozidel respektovat, budou odpovídat možností silniční sítě.“* Zadavatel nadto připomíná, že navrhovatelem požadované informace týkající se omezení průjezdnosti daného místa jsou veřejně dostupné, na což upozornil ve „Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 22“ ze dne 24. 3. 2020 (dále jen „Vysvětlení č. 22“).
22. Zadavatel vyvrací další argumentaci navrhovatele, a to, že kvůli neposkytnutí informací týkajících se omezení průjezdnosti daného místa zadavatelem, jsou zvýhodněni *„místní dodavatelé (dopravci)“*. K čemuž zadavatel sděluje, že se *„jedná pouze o přirozený důsledek toho, že některý dopravce danou oblast zná lépe než dopravce jiný, což může být dáno tím, že daný dopravce v dané oblasti působí, což Zadavatel nemůže nikdy ovlivnit a nelze mu to dávat k tíži.“*

#### *Další průběh správního řízení*

23. Usnesením č. j. ÚOHS-17721/2020/512/ŠMr ze dne 12. 6. 2020 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k provedení úkonu, a to podání informace o dalších úkonech, které zadavatel provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení a zaslání příslušné dokumentace o zadávacím řízení na veřejnou zakázku pořízené v souvislosti s provedenými úkony.
24. Usnesením č. j. ÚOHS-19084/2020/512/ŠMr ze dne 24. 6. 2020 stanovil Úřad účastníkům správního řízení lhůtu sedmi dnů ode dne doručení tohoto usnesení, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí, přičemž dané usnesení bylo zadavateli doručeno dne 25. 6. 2020 a navrhovateli dne 26. 6. 2020.

25. Úřad obdržel dne 1. 7. 2020 od zadavatele „Vyjádření Zadavatele k podkladům rozhodnutí v rámci správního řízení sp. zn. ÚOHS-S0214/2020/VZ“ z téhož dne, v němž konstatuje, že „*spisová dokumentace správního řízení neobsahuje žádné nové a relevantní podklady, k nimž by se Zadavatel v rámci správního řízení již nevyjádřil.*“ Navrhovatel se ve stanovené lhůtě k podkladům rozhodnutí nevyjádřil.
26. Rozhodnutím Úřadu č. j. ÚOHS-21273/2020/512/ŠMr ze dne 14. 7. 2020 bylo zadavateli nařízeno z moci úřední předběžné opatření, kterým byl uložen zákaz uzavřít smlouvu na veřejnou zakázku.

### **III. ZÁVĚRY ÚŘADU**

27. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména relevantních částí obdržené dokumentace o zadávacím řízení, vyjádření účastníků správního řízení a na základě vlastních zjištění konstatuje, že se podle § 265 písm. a) zákona návrh navrhovatele zamítá, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
28. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.  
*K postavení zadavatele*
29. Podle § 4 odst. 1 písm. d) zákona je veřejným zadavatelem územní samosprávný celek nebo jeho příspěvková organizace.
30. Podle čl. 99 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, se Česká republika člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky, a kraje, které jsou vyššími územními samosprávnými celky.
31. Z § 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že kraj je územní samosprávným celkem.
32. Z výše uvedeného plyne, že Jihočeský kraj jakožto zadavatel je vyšším územním samosprávným celkem.
33. Úřad proto konstatuje, že má vzhledem k výše uvedeným skutečnostem za prokázané, že došlo k naplnění podmínek uvedených v § 4 odst. 1 písm. d) zákona, a zadavatel proto byl při zadávání šetřené veřejné zakázky povinen postupovat podle ustanovení zákona platných pro veřejného zadavatele. Uvedené ostatně Úřad považuje za nesporné už jen s ohledem na skutečnost, že toto není zadavatelem nikterak rozporováno.

#### **K výroku tohoto rozhodnutí**

##### *Relevantní ustanovení právních předpisů*

34. Podle § 6 odst. 1 zákona zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
35. Podle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
36. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se pro účely tohoto zákona rozumí zadávacími podmínkami veškeré zadavatelem stanovené

- a. podmínky průběhu zadávacího řízení,
  - b. podmínky účasti v zadávacím řízení,
  - c. pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení,
  - d. pravidla pro hodnocení nabídek,
  - e. další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104.
37. Podle § 28 odst. 1 písm. b) zákona se pro účely tohoto zákona rozumí zadávací dokumentací veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky, sdělované nebo zpřístupňované účastníkům zadávacího řízení při zahájení zadávacího řízení, včetně formulářů podle § 212 a výzev uvedených v příloze č. 6 k tomuto zákonu.
38. Podle § 36 odst. 1 zákona zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
39. Podle § 36 odst. 3 zákona stanoví zadavatel zadávací podmínky a poskytne je dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.
40. Podle § 46 odst. 1 zákona zadavatel může pro účely zajištění řádného průběhu zadávacího řízení požadovat, aby účastník zadávacího řízení v přiměřené lhůtě objasnil předložené údaje, doklady, vzorky nebo modely nebo doplnil další nebo chybějící údaje, doklady, vzorky nebo modely. Zadavatel může tuto žádost učinit opakovaně a může rovněž stanovenou lhůtu prodloužit nebo prominout její zmeškání.
41. Podle § 46 odst. 2 zákona po uplynutí lhůty pro podání nabídek, nemůže být nabídka měněna, nestanoví-li tento zákon jinak; nabídka však může být doplněna na základě žádosti podle odstavce 1 o údaje, doklady, vzorky nebo modely, které nebudou hodnoceny podle kritérií hodnocení. V takovém případě se doplnění údajů týkajících se prokázání splnění podmínek účasti za změnu nabídky nepovažují, přičemž skutečnosti rozhodné pro posouzení splnění podmínek účasti mohou nastat i po uplynutí lhůty pro podání nabídek.
42. Podle § 265 písm. a) zákona Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.
- Zjištěné skutečnosti*
43. Podle bodu 20.9 zadávací dokumentace *„(ú)častník zadávacího řízení v nabídce předloží jím zpracované oběhy vozidel dle přílohy dokumentace zadávacího řízení (Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – dokument „Oběhy vozidel“). Další podrobnosti, podmínky a požadavky na zpracování a předložení oběhů vozidel jsou stanoveny v příloze dokumentace zadávacího řízení (viz Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení – dokument „Oběhy vozidel“ a „Pokyny pro vyplnění formuláře“). Zpracované oběhy vozidel předloží účastník ve formátu \*.xls nebo \*.xlsx, nikoli jako sken vtištěného dokumentu či jiným způsobem.“*
44. V části II. návrhu smlouvy je uvedeno v:
- o bodu 15.: *„Linka znamená souhrn dopravních spojení (Spojů) na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně*



*poskytovány přepravní služby podle platné licence, podle schváleného Jízdního řádu a dle Smlouvy“;*

- bodu 23.: *„Oběh znamená dopravní výkon zabezpečený konkrétním vozidlem během jednoho nasazení do provozu pro zjištění stanoveného souboru Spojů“;*
- bodu 29.: *„Rámcové jízdní řády znamenají orientační Jízdní řády vycházející z aktuální potřeby Objednatele v okamžiku zahájení Zadávacího řízení, které vymezují základní rozsah zajištění dopravní obslužnosti a časové polohy jednotlivých Spojů na Linkách. Rámcové jízdní řády jsou součástí přílohy (Příloha č. 3 – Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády“;*
- bodu 31.: *„Spoj znamená Jízdním řádem časově, kilometricky a místně určené dopravní spojení zajišťované Dopravcem dle Smlouvy“.*

45. Podle bodu 55. návrhu smlouvy: *„Objednatel stanoví Linky a Spoje, na nichž je Dopravce povinen provozovat veřejnou linkovou dopravu. Objednatel dále pro dané Linky a Spoje stanoví Jízdní řády, které je Dopravce povinen akceptovat a podle nichž je povinen veřejnou linkovou dopravu provozovat. Jízdní řády stanovené k okamžiku zahájení Zadávacího řízení jsou stanoveny v Rámcových jízdních řádech.“*
46. Bod 57. návrhu smlouvy stanovuje: *„Přesné vymezení Linek platné ke dni Zahájení provozu bude Objednatelem Dopravci sděleno nejpozději šest (6) měsíců před Zahájením provozu. Nejpozději dva (2) měsíce před Zahájením provozu oznámí Objednatel Dopravci Jízdní řády platné pro tyto Linky ode dne Zahájení provozu a sdělí Dopravci minimální požadované kategorie Základních vozidel na jednotlivých Spojích, které je Dopravce povinen při tvorbě Oběhů respektovat, je-li to v souladu se Smlouvou objektivně možné.“*
47. Bod 58.3 návrhu smlouvy říká, že *„(d)oprávce je povinen do patnácti (15) pracovních dnů poté, co mu Objednatel oznámí dle odst. 57 Smlouvy Jízdní řády, předložit Objednateli Oběhy vozidel.“*
48. Podle bodu 80. návrhu smlouvy *„(c)ena dopravního výkonu bude s ohledem na vývoj cen pravidelně indexována, a to za podmínek a v případech uvedených v příloze (Příloha č. 4 – Finanční model) Smlouvy. Aktualizace ceny dopravního výkonu mající vazbu na Objednatelem požadované změny v Jízdních řádech, skladbu vozového parku apod. bude prováděna vždy k termínu účinnosti změny Jízdních řádů, a to po definitivním vymezení závazných Jízdních řádů provedeném v souladu se Smlouvou.“*
49. V Příloze č. 2 „Technické a provozní standardy“ návrhu smlouvy (dále jen „Příloha č. 2 návrhu smlouvy“) zadavatel stanovuje mj. standardy vybavení vozidel, zejména kategorie vozidel (vozidla kategorie V „Velký autobus“, U „Klasický autobus“, S „Střední autobus“, M „Mini bus“, D „Dálkový autobus“ a další) a také minimální kritéria technického stavu vozidel.
50. V Příloze č. 3 „Vymezení Oblasti, Linek a Spojů – rámcové jízdní řády“ návrhu smlouvy (dále jen „Příloha č. 3 návrhu smlouvy“) zadavatel předkládá rámcové jízdní řády a v dokumentu nazvaném „Přehled\_linek\_a\_spojů\_po\_oblastech\_a\_typech\_vozidel\_VŘ\_23.5.2019“ (dále jen „Přehled linek“) po jednotlivých oblastech stanovuje (i) k typům (kategoriím) vozidel „Počet spojů“, „platnost“, „počet jízd za rok“, „délku spoje v km“ a „roční výkon v km“ a (ii) k jednotlivým linkám „Typ vozidla“, „spoj“, „platnost“, „počet jízd za rok“, „délku spoje v km“ a „celk. km T“.

51. V bodu 1.2. Příloze č. 4 „Finanční model“ návrhu smlouvy (dále jen „Příloha č. 4 návrhu smlouvy“) je uvedeno: „Nabídková cena CDV je cena nabídnutá Dopravcem v nabídce na plnění Veřejné zakázky za příslušné období. Vychází z cen dopravního výkonu dané kategorie vozidla za příslušné období v úrovni ke dni podání nabídky. Výchozí cenu v členění na jednotlivé nákladové položky obsahuje Příloha č. 4a této Smlouvy. Výchozí Cena dopravního výkonu je kalkulována v cenách ke dni podání nabídky v přepočtu na 1 dopravní rok [Kč/období]. Nabídková cena je cena dopravního výkonu v rozsahu zadání dle zadávací dokumentace za 1 dopravní rok plnění zakázky bez DPH.“
52. Podle Přílohy č. 5, konkrétně dle dokumentu nazvaného „Příloha\_ZD\_5\_Oběhy vozidel“ (dále jen „Oběhy vozidel“) účastník zadávacího řízení „vyplní oblast a sestavené denní oběhy do XLS tabulky, která je uvedena na listu Oběhy.“ a zadavatel provede kontrolu „(p)ožadovaná kategorie vozidla – vozidlo přidělené každému oběhu musí splňovat požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost) a splní podmínky Přílohy č. 2 Návrhu smlouvy - Technické a provozní standardy. (...)“
53. V Příloze č. 5, konkrétně v dokumentu nazvaném „Příloha\_ZD\_5\_Nabídka CDV“ (dále jen „Cenová nabídka“) zadavatel požaduje vyplnit po jednotlivých oblastech identifikaci účastníka zadávacího řízení, dále zde zadavatel stanovuje kategorie autobusů podle obsaditelnosti, tabulky „Nákladů na zajištění plnění referenčního dopravního roku zakázky (364 dnů) v cenách dle nabídky“ po jednotlivých oblastech, tabulku „Nabídková cena dopravního výkonu“ po jednotlivých oblastech a tabulku „Nabídková cena dopravního výkonu – Specifikace nákladů podle kategorií vozidel“ po jednotlivých oblastech.
54. V Příloze č. 5, konkrétně v dokumentu nazvaném „Priloha\_ZD\_5\_Pokyny\_pro\_vyplneni\_formulare“ (dále jen „Pokyny pro vyplnění formuláře“), zadavatel uvádí: „Zadavatel zdůrazňuje, že účelem výpočtu nabídkové ceny je určení výchozího ceníku dopravních služeb s ohledem na parametry uvedené v Zadávací dokumentaci (jízdni řády, kategorie vozidel, dopravní výkon v km atd.), nikoliv tedy ocenění stávajících (či dokonce již neaktuálních oběhů). (...) Zadavatel podle očekávané poptávky cestujících na jednotlivých spojích určil požadavek na použití určité kategorie vozidla pro každý spoj. Účastník vypracuje oběhy vozidel tak, aby vozidlo přidělené každému oběhu splňovalo požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost).“
55. Ve Vysvětlení č. 13 uvedený dotaz č. 4 zní: „Zadavatel v dokumentaci zadávacího řízení v bodě 20.9. ukládá Uchazeči povinnost předložit v nabídce jím zpracované oběhy vozidel dle přílohy č. 5 (dokument „Oběhy vozidel“). Uchazeč vidí vysoké riziko možných nejasností, nesprávného pochopení vyplněného dokumentu ze strany Zadavatele, případně chyb Uchazeče vzhledem k náročnosti zpracování tohoto dokumentu. Jak bude Zadavatel postupovat v případě, že zpracované oběhy v nabídce podané Uchazečem nebudou odpovídat představám Zadavatele, popřípadě budou zjištěny chyby např. v návaznostech spojů, nebudou předloženy všechny varianty apod? Dle jakých parametrů bude Zadavatel tuto část nabídky považovat za řádně předloženou a splněnou? Budou případná pochybení či nepřesnosti důvodem pro vyloučení Uchazeče z veřejné zakázky?“

Na uvedený dotaz zadavatel ve Vysvětlení č. 13 uvádí následující: „Zadavatel má SW nástroj na posouzení správnosti sestavení denních oběhů. Zadavatel nebude posuzovat představu, ale proveditelnost denního oběhu. Předmětem posouzení je tak proveditelnost. Zadavatel bude kontrolovat:

- Požadovaná kategorie vozidla – vozidlo přidělené každému oběhu musí splňovat požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost) a splní podmínky Přílohy č. 2 Návrhu smlouvy – Technické a provozní standardy. (Denní oběh přiřazený k typu vozidla (požadované minimální obsaditelnosti) musí obsahovat pouze spoje shodného typu nebo typu s nižší obsaditelností.)
- Zařazení všech spojů dané oblasti dle přílohy č. v Příloze č. 3 Návrhu Smlouvy – Oblasti, Linky a Spoje dokumentu »Přehled\_linek\_a\_spojů\_po\_oblastech\_a\_typech\_vozidel\_VŘ\_23.5.2019«.
- Překryvy spojů – jedno vozidlo se nemůže vyskytovat na dvou spojích současně.
- Reálnost přejezdů – bude kontrolována max průměrná přejezdová rychlost:
  - Na vzdálenost do 5 km včetně –  $\varnothing$  30 km/h.
  - Na vzdálenost do 10 km včetně –  $\varnothing$  40 km/h.
  - Na vzdálenost nad 10 km –  $\varnothing$  50 km/h.
- Předložení variant – v případech dopravního kalendáře s omezením sudý a lichý týden.
- Počet vozidel vykázaných v denních obězích musí být vždy nejméně roven počtu vozidel, které účastník uvádí pro plnění zakázky.

Zadavatel, při zjištění nedostatků vyzve účastníka k doplnění nebo opravě předložených denních oběhů. Uvedené doplnění je možné akceptovat za podmínky, že nedojde k navýšení nabídkové ceny. Zadavatel uvádí, že upravil znění Přílohy č. 5 dokumentace zadávacího řízení – Oběhy vozidel (viz dokument »Příloha\_ZD\_5\_Oběhy\_vozidel\_ver28012020«).

56. Ve Vysvětlení č. 17 uvedený dotaz č. 2 zní: „Zadavatel v Příloze č. 2 Zadávací dokumentace (Technické a provozní standardy) připouští využití vozidla vyšší kategorie, než je kategorie uvedená u daného spoje v příloze č. 8 Zadávací dokumentace. Například na spoj s požadovaným typem vozidla Minibus je možné nasadit typ vozidla Velký autobus. Uchazeč se dotazuje, zda na některých spojích nejsou vozidla menší kategorie požadována nikoliv z důvodu obsazenosti spoje, ale z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na spoji? Dopravce bez detailní znalosti dané oblasti nemá možnost tento provozní aspekt v nabídce zohlednit.“

Na uvedený dotaz zadavatel ve Vysvětlení č. 17 uvádí následující: „Zadavatel uvádí, že požadavek na konkrétní kategorii vozidel může být stanoven kromě důvodu obsazenosti spoje také z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na trase spoje. Zadavatel nedisponuje konkrétními daty o omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti, a proto

*je nemůže poskytnout. Dopravní cesty jsou veřejně přístupné a dodavatelé mají možnost si omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti zjistit.“*

57. *Ve Vysvětlení č. 22 uvedený dotaz č. 2 zní: „Zadavatel neposkytl v rámci zadávací dokumentace přehled míst s omezenou průjezdností (zejména těch se sníženou průjezdnou výškou nebo šířkou nebo omezenou hmotností vozidla). Pokud má dodavatel zodpovědně zpracovat svou nabídku, je nezbytné, aby těmito informacemi disponoval. Pokud tyto informace nebudou dodavateli poskytnuty zadavatelem, bude muset dodavatel, který v dané oblasti nepůsobí, vynaložit nemalé prostředky, aby si je opatřil. Tato skutečnost zvýhodňuje stávající dopravce a diskriminuje dopravce nové. Navíc současná epidemiologická situace může pro opatřování si těchto informací přímo v terénu znamenat pro dodavatele výrazné dodatečné náklady nebo tuto činnost přímo znemožnit. Proto opětovně žádáme dodavatele o jejich poskytnutí, neboť jako správce silniční sítě, tj. silnic II. - IV. tříd, na kterých se s největší pravděpodobností dají očekávat výše uvedená omezení, by měl k nim mít snadnější přístup. V této souvislosti se také dotazujeme, jak se bude postupovat v případě, že v důsledku omezení použití určité kategorie vozidla na daném oběhu z důvodu omezení silniční sítě nebude možné danou kategorii vozidla nasadit? Umožní zadavatel změnu v kategorii použitého vozidla, tj. nasazení menšího vozidla, než dodavatel uvedl ve své nabídce? A pokud ano, jak bude zadavatel postupovat, když vozidlo menší kategorie nebude v nabídce naceněno?“*

*Na uvedený dotaz zadavatel ve Vysvětlení č. 22 uvádí následující: „Zadavatel opakovaně uvádí, že nedisponuje konkrétními daty o omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti, a proto je nemůže poskytnout. Zadavatel uvádí, že dopravní cesty jsou veřejně přístupné a dodavatelé mají možnost si omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti zjistit, a to ať už průzkumem terénu, z veřejně dostupných zdrojů atd. Zadavatel uvádí, že např. požadované údaje podjezdová výška a nosnost mostů je možné získat pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy na Geoportálu silniční a dálniční sítě ČR Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Zadavatel nesouhlasí, že tato skutečnost zvýhodňuje stávající dopravce a diskriminuje nové dopravce, jedná se pouze o přirozený důsledek toho, že některý dopravce danou oblast zná lépe než dopravce jiný, což zadavatel nemůže nikdy ovlivnit. Tato skutečnost není bezprostředním důsledkem postupu zadavatele, nýbrž přirozeným důsledkem pouhého faktu, že má být naceňováno plnění, jež má být poskytováno poté, co totožné plnění již poskytováno bylo. Zadavatel opakuje, že kategorie vozidel jsou stanoveny v pokynu objednatele na základě v souladu se smlouvou vypracovaných oběhů, které vypracovává primárně dopravce. Objednatel může požadovat pouze nasazení kategorie vozidla, která byla naceněna. Pokud daná kategorie vozidla naceněna nebyla, objednatel nebude mít nástroj ke stanovení příslušné CDV a nemůže ji požadovat ani umožnit. Co se týče minimální požadované kategorie základních vozidel na jednotlivých spojích stanovených objednatelem, které je dopravce povinen při tvorbě oběhů respektovat, tak tyto budou odpovídat možnostem silniční sítě. Dopravce je navíc povinen je při tvorbě oběhů respektovat, pouze je-li to objektivně možné. Zadavatel navíc uvádí, že dopravce je oprávněn předkládat své vyjádření k návrhu jízdních řádů, jehož součástí jsou také minimální kategorie základních vozidel na jednotlivých spojích požadované objednatelem. Zadavatel dále uvádí, že dopravce je oprávněn sdělovat objednateli podněty a vyjadřovat se k objednatelům zamýšleným změnám v organizaci dopravy a souvisejícím změnám jízdních řádů i linek.“*

*Právní posouzení*

58. Úřad nejprve v obecné rovině uvádí, že řádné stanovení zadávacích podmínek je jednou ze základních povinností zadavatele v rámci zadávacího řízení a má výrazný dopad na jeho další průběh. Odpovědnost za nastavení zadávacích podmínek leží plně na zadavateli, přičemž tento nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele, jak ostatně explicitně plyne z § 36 odst. 3 zákona. Zadávací dokumentaci, jež v sobě obsahuje zadávací podmínky, je nutno považovat za soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek, které tvoří nejvýznamnější dokument, na jehož základě dodavatelé zpracovávají své nabídky, a proto musí být zpracována dostatečně konkrétně a podrobně tak, aby dodavatelé mohli podat vzájemně porovnatelné nabídky. Zvláštní důraz je kladen právě na specifikaci předmětu veřejné zakázky, který v podaných nabídkách současně ovlivňuje další aspekty, zejména výši nabídkové ceny. V tomto smyslu se vyjádřil rovněž Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 9 Afs 30/2010-182 ze dne 16. 11. 2010, když uvedl, že *„(...) zadávací dokumentace je nejvýznamnějším dokumentem v rámci zadávacího řízení. Za jeho zpracování je plně odpovědný zadavatel a je povinen ho zpracovat dostatečně kvalitně a s patřičnou odborností tak, aby na jeho základě bylo možno podat odpovídající a především vzájemně porovnatelné nabídky.“* Úřad předesílá, že byť se citovaný rozsudek týkal předchozí právní úpravy, tj. zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jsou závěry v něm vyjádřené plně aplikovatelné i na současnou právní úpravu, tj. na zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť smysl a účel nastavení zadávacích podmínek (zadávací dokumentace) je shodný (srov. § 44 předchozí právní úpravy a § 36 zákona). Uvedené přitom platí i ve vztahu k navazující odkazované judikatuře.
59. Úřad připomíná, že podle § 28 odst. 1 písm. b) zákona tvoří zadávací dokumentaci veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky, sdělované nebo zpřístupňované účastníkům zadávacího řízení při zahájení zadávacího řízení. Zadávací dokumentaci je proto nutno považovat za komplex požadavků a podmínek, na jejichž základě dodavatelé v první řadě vůbec zvažují svoji účast v zadávacím řízení.
60. Význam kvality zpracování zadávací dokumentace lze z pohledu zadavatele spatřovat v tom, že dodavatelé na jejím základě podají vzájemně porovnatelné nabídky, které umožní zadavateli jejich hodnocení dle stanovených kritérií hodnocení. V této souvislosti Úřad odkazuje např. na rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 33/2007 ze dne 20. 3. 2008, v němž uvedený soud judikoval, že *„(...) zadávací dokumentací se tedy rozumí souhrn všech konkrétních požadavků zadavatele na zpracování nabídky. Z těchto požadavků pak následně, nad rámec kritérií obsažených v oznámení zadávacího řízení, vyplynou i podrobná pravidla pro určení, která nabídka je pro zadavatele nejvýhodnější a která se tak stane nabídkou vítěznou. Základem zadávací dokumentace je tedy co nejpřesnější vymezení předmětu veřejné zakázky, provedené natolik podrobným, srozumitelným a co do významu jednotlivých údajů jednoznačným způsobem, který umožní samotné sestavení nabídky, její následné transparentní hodnocení zadavatelem a poté i následné objektivní přezkoumání toho, zda zadavatel hodnotil nabídky takovým způsobem, jakým měl.“*
61. Požadavek jednoznačnosti, konkrétnosti a přesnosti zadávací dokumentace plyne rovněž z obecné zásady transparentnosti uvedené v § 6 odst. 1 zákona. Zásada transparentnosti zadávání veřejných zakázek je totiž vedle zásady přiměřenosti, rovného zacházení a zakazu

diskriminace jednou ze základních zásad, která musí být zadavatelem bezvýhradně dodržována v celém průběhu zadávacího řízení. Otázkou zásady transparentnosti se již opakovaně zabývaly správní soudy i Úřad. Např. v rozsudku Krajského soudu v Brně č. j. 62 Af 50/2011-72 ze dne 15. 2. 2012 bylo judikováno, že „(...) úkolem zásady transparentnosti je zajištění toho, aby zadávání veřejných zakázek probíhalo průhledným, právně korektním a předvídatelným způsobem za předem jasně a srozumitelně stanovených podmínek. Transparentnost procesu zadávání veřejných zakázek je nejen podmínkou existence účinné hospodářské soutěže mezi jednotlivými dodavateli v postavení uchazečů, ale také nezbytným předpokladem účelného a efektivního vynakládání veřejných prostředků. Porušením této zásady pak je jakékoli jednání zadavatele, které způsobuje nečitelnost zadávacího řízení.“

62. Úřad doplňuje, že velmi rozsáhle se zásadou transparentnosti zabýval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 15. 9. 2010, č. j. 1 Afs 45/2010-159, který potvrzuje interpretaci Krajského soudu v Brně podanou v rozsudku č. j. 62 Ca 31/2008-114 ze dne 19. 1. 2010 tak, že požadavek na transparentnost není splněn tehdy, pokud jsou v zadavatelově postupu shledány takové prvky, jež by zadávací řízení činily nekontrolovatelným, hůře kontrolovatelným, nečitelným a nepřehledným nebo jež by vzbuzovaly pochybnosti o pravých důvodech jednotlivých kroků zadavatele. Navíc je tento závěr rovněž v plném souladu s výkladem této zásady ze strany Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“), např. stanoviskem generální advokátky Christine Stix-Hackl ze dne 12. 4. 2005 ve věci C-231/03 Coname, které shrnuje dosavadní judikaturu SDEU, a k problému uvádí, že „(...) transparentnost podle směrnice obsahuje více než pouhé aspekty spojené s publicitou konkrétních zadávacích řízení.“. Princip transparentnosti představuje naopak vůdčí zásadu pro celé zadávací řízení, která v sobě zahrnuje rovněž například přezkoumatelnost rozhodnutí zadavatele a obecně objektivní postup během zadávacího řízení.
63. Obdobný názor je přitom patrný i z ustálené rozhodovací praxe Úřadu, kdy je kladen důraz na to, aby požadavky zadavatele byly v zadávací dokumentaci vymezeny dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky. Dostatečná podrobnost zadávací dokumentace je rovněž nezbytná z důvodu, aby zadávací podmínky byly v plném rozsahu vnímány a chápány všemi dotčenými subjekty, čili jak zadavatelem, tak i dodavateli, identickým způsobem. Požadavky zadavatele musí být rovněž stanoveny jednoznačně, tj. nesmí dávat žádný prostor pro pochybnosti či jejich rozdílný výklad, a to jak do kvality, tak i do rozsahu poptávaného plnění. Je tedy na místě konstatovat, že neurčitosti v nastavení zadávacích podmínek nemohou jít k tíži dodavatelů (účastníků), neboť stanovit zadávací podmínky přesně a jednoznačně je povinností, jež stíhá výlučně zadavatele. Z výše uvedeného tak vyplývá, že zadávací podmínky vymezující požadavky zadavatele v zadávacím řízení musí být s ohledem na dodržení zásady transparentnosti nastaveny dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky, jasně, srozumitelně, určitě a jednoznačně tak, aby nepřipouštěly rozdílný výklad, a nabídky dodavatelů mohly být na jejich základě řádně zpracovány a mohly být vzájemně porovnatelné.
64. V právě šetřeném případě navrhovatel předně brojí proti bodu 20.9 zadávací dokumentace, podle kterého má účastník zadávacího řízení v nabídce předložit jím zpracované oběhy vozidel podle Přílohy č. 5, a namítá právě tu skutečnost, že zpracovávat oběhy vozidel má samotný účastník zadávacího řízení. Navrhovatel má za to, že uvedená zadávací podmínka je vymezena v rozporu se základními zásadami zadávání veřejných zakázek vymezenými v § 6

zákona a dále v rozporu s § 36 odst. 1 a 3 zákona, podle kterého zadávací podmínky zadavatel stanoví a poskytne dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, a podle kterého zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Úřad k tomu uvádí následující.

65. Po přezkoumání obsahu zadávací dokumentace Úřad zjistil, že zadavatel v Příloze č. 5, konkrétně v dokumentech (i) Oběhy vozidel - stanovil tabulku, v níž účastník zadávacího řízení zaznamená jím zpracované oběhy vozidel, a uvedl komentář k vyplnění této tabulky denních oběhů vozidel, (ii) Cenová nabídka - stanovil kategorie autobusů dle obsaditelnosti, tabulku pro náklady na zajištění plnění referenčního dopravního roku v cenách dle nabídky a tabulku pro výpočet nabídkové ceny dopravního výkonu a (iii) Pokyny pro vyplnění formuláře - uvedl pokyny pro vyplnění formuláře pro výpočet nabídkové ceny (blíže viz bod 52. až 54. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
66. Dále Úřad z Přílohy č. 3 návrhu smlouvy seznal, že zadavatel poskytl účastníkům zadávacího řízení jako podklad pro zpracování oběhů vozidel rámcové jízdní řády jednotlivých linek po oblastech (resp. přehled linek a spojů po oblastech), které slouží toliko pro kalkulaci nabídkové ceny, nikoli jako jízdní řády, podle nichž by měli účastníci zadávacího řízení realizovat předmět plnění veřejné zakázky (viz body 45. až 48. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Zadavatel dále v Přehledu linek předepsal minimální typ vozidla, který musí být k příslušné lince přiřazen pro řádné odbavení cestujících danou linkou, stanovil po oblastech k typům vozidel počet spojů, počet jízd za rok, délku spoje v km a celkový roční výkon v km, dále zadavatel po oblastech specifikoval k jednotlivým linkám typ vozidla, počet jízd za rok, délku spoje v km a celkovou roční délku linky v km (blíže viz body 49. až 51. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
67. Úřad má tak po posouzení dotčených zadávacích podmínek za to, že jsou stanoveny dostatečně podrobně, jednoznačně, jasně, určitě a srozumitelně. Úřad v této souvislosti dále akcentuje, že ani sám navrhovatel v návrhu nenamítá, že zadavatelem stanovené zadávací podmínky související se zpracováním oběhů vozidel jsou nedostatečné, resp. netvrdí, že by na základě nich nebylo možné zpracovat oběhy vozidel. Úřad má tedy za to, že uvedené údaje jsou dostatečným podkladem pro to, aby účastníci zadávacího řízení jako odborníci na daný předmět plnění veřejné zakázky byli schopni zpracovat „vlastní“ oběhy vozidel, tzn., zadavatel poskytl účastníkům zadávacího řízení zadávací podmínky související se zpracováním oběhů vozidel dostatečně podrobně v nezbytnostech nutných pro zpracování nabídky a pro jejich účast v zadávacím řízení. Dále Úřad podotýká, že všichni účastníci zadávacího řízení zpracovávají „vlastní“ oběhy vozidel na základě shodných podkladů, které dle Úřadu nepřipouští rozdílný výklad a nedávají žádný prostor pro pochybnosti o rozsahu poptávaného plnění, resp. naceňovaného plnění, protože není důvod se domnívat, že nabídky účastníků zadávacího řízení zpracované na jejich základě budou vzájemně neporovnatelné, jak tvrdí navrhovatel. Úřad tak nemůže souhlasit s tvrzením navrhovatele, že *„zadavatelem zvolený postup (...) má za následek neporovnatelnost nabídek (...) nabídková cena nebude stanovena u všech účastníků za tentýž rozsah služeb“*, když seznal, že rozsah poptávaných služeb zadavatelem je jednoznačně stanoven v Příloze č. 3 návrhu smlouvy. Pro úplnost Úřad uvádí, že pokud by sám zadavatel stanovil oběhy vozidel pro nacenění nabídky a tyto poskytl účastníkům zadávacího řízení v rámci zadávacího řízení, nezískal by zadavatel představu o reálných schopnostech každého jednotlivého účastníka zadávacího řízení navrhnout dle něj

„nejlepší“ dopravní řešení, které se projeví ve stanovení výše nabídkové ceny, přičemž je také třeba na tomto místě zdůraznit, že mezi podmínky poskytování veřejných služeb podle bodu 58.3 návrhu smlouvy se řadí také zpracování oběhů vozidel (viz bod 47. odůvodnění tohoto rozhodnutí).

68. K argumentaci navrhovatele, ve které brojí proti sdělení zadavatele uvedenému ve Vysvětlení č. 13, konkrétně proti sdělení: *„Zadavatel při zjištění nedostatků vyzve účastníka k doplnění nebo opravě předložených denních oběhů. Uvedené doplnění je možné akceptovat za podmínky, že nedojde k navýšení nabídkové ceny.“*, kdy namítá, že *„pokud některý z účastníků zadávacího řízení úmyslně či neúmyslně zpracuje oběhy vozidel v nižším rozsahu, než je pro plnění předmětu veřejné zakázky nezbytné, bude tím tento účastník zvýhodněn (...) Zadavatel tak tímto postupem dává účastníkům prostor k ne úplně férové a spekulativní kalkulaci a manipulaci s nabídkovou cenou, která je jediným hodnotícím kritériem. (...) Vybraným dodavatelem se pak může stát ten z dodavatelů, který vědomě zpracoval denní oběhy v neobjektivním rozsahu.“*, Úřad uvádí následující.
69. Úřad v této souvislosti předně podotýká, že zadavatel ve Vysvětlení č. 13 reagoval na dotaz, jakým způsobem bude *„postupovat v případě, že zpracované oběhy v nabídce podané Uchazečem nebudou odpovídat představám Zadavatele, popřípadě budou zjištěny chyby např. v návaznostech spojů, nebudou předloženy všechny varianty apod.“* (blíže viz bod 55. odůvodnění tohoto rozhodnutí)
70. Dále Úřad uvádí, že citovanou argumentaci navrhovatele považuje za ryze spekulativní, neboť mu není známo, na základě čeho navrhovatel dovozuje, že účastníci zadávacího řízení budou neúmyslně či snad dokonce úmyslně zpracovávat oběhy vozidel v rozsahu, který neodpovídá zadávací dokumentaci, resp. podmínkám stanoveným zadavatelem v Příloze č. 3 návrhu smlouvy. Úřad akcentuje, že navrhovatel pouze předjímá určité *„ne úplně férové“* jednání účastníků zadávacího řízení při zpracování nabídky a stejně tak předjímá určitý, ničím nepodložený, postup zadavatele, ve kterém by měl údajně zvýhodňovat účastníka zadávacího řízení, který zpracuje oběhy vozidel v nižším rozsahu, než jsou zadavatelem stanovené zadávací podmínky pro zpracování oběhů vozidel a současně předjímá, že by se takový účastník zadávacího řízení mohl stát vybraným dodavatelem. V citovaném sdělení zadavatele ve Vysvětlení č. 13 nespátňuje Úřad nic nezákonného, neboť zadavatel je obecně oprávněn, tedy má možnost podle § 46 odst. 1 zákona požádat účastníka zadávacího řízení, aby v přiměřené lhůtě objasnil předložené údaje, doklady, vzory nebo modely nebo doplnil další nebo chybějící údaje, doklady, vzory nebo modely, které uvedl ve své nabídce. Je tudíž plně v kompetenci zadavatele rozhodnout, zda účastníka zadávacího řízení požádá o objasnění či doplnění v nabídce předložených údajů, nebo zda jej bez možnosti dalšího objasňování či doplňování vyloučí ze zadávacího řízení, a to pouze z důvodů stanovených v § 48 zákona. Úřad k tomuto uvádí, že je povinen posuzovat toliko konkrétní nastalý postup zadavatele v rámci zadávacího řízení, nikoliv situace, které se ještě nestaly a ani není jisté, zda vůbec nastanou.
71. Navrhovatel dále z citovaného sdělení zadavatele ve Vysvětlení č. 13 dovozuje, že *„zadavatel tím, že připouští možnost opravy nesprávně sestavených denních oběhů, již dopředu deklaruje nezákonný postup v zadávacím řízení. Navrhovatel má za to, že oprava chybně sestavených denních oběhů vozidel by představovala nezákonnou změnu nabídky dle ust. § 46 odst. 2 ZZVZ.“*, a též tvrdí, že oběh vozidel *„nelze adekvátně opravit či doplnit bez toho,*



*aniž by tato změna měla vliv na nabídkovou cenu, neboť nabídková cena se bezprostředně odvíjí od účastníkem sestaveného denního oběhu.*“ Úřad i tuto citovanou argumentaci navrhovatele považuje za ryze spekulativní, neboť není možné paušalizovaným způsobem odmítnout veškeré možné opravy oběhů vozidel a tvrdit, že „*by představovaly nezákonnou změnu nabídky*“, když není známo, o jakou konkrétní opravu oběhu vozidel se jedná, a tudíž ani nelze „*dopředu*“ označovat postup zadavatele v rámci zadávacího řízení za nezákonný, jak tvrdí navrhovatel. Úřad opakovaně sděluje, že zadavatel je obecně oprávněn, tedy má možnost podle § 46 odst. 1 zákona požádat účastníka zadávacího řízení, aby v přiměřené lhůtě objasnil předložené údaje, doklady, vzory nebo modely nebo doplnil další nebo chybějící údaje, doklady, vzory nebo modely, které uvedl ve své nabídce. Úřad i v tomto případě uvádí, že je povinen posuzovat toliko konkrétní nastalý postup zadavatele v rámci zadávacího řízení, nikoliv situace, které se ještě nestaly a ani není jisté, zda vůbec nastanou. S ohledem na právě uvedené tak Úřad také odmítá argumentaci navrhovatele prostřednictvím rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0113/2019/VZ-24101/2019/322/HSc ze dne 30. 8. 2019 jako bezpředmětnou, neboť závěry uvedené v citovaném rozhodnutí předsedy Úřadu se na nyní projednávaný případ nemohou uplatnit, když směřovaly k výkladu pojmu doplnění nabídky, resp. k provedení materiální změny nabídky na základě skutkového stavu věci, avšak navrhovatel v návrhu pouze spekuluje nad blíže nespecifikovanou možností opravy zpracovaných oběhů vozidel avizovanou zadavatelem ve Vysvětlení č. 13, přičemž tuto označuje za nezákonnou.

72. Navrhovatel argumentaci k námitce směřující proti bodu 20.9 zadávací dokumentace dále opírá mj. o rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0272/2018/VZ-26587/2018/522/JKr ze dne 11. 9. 2018, které však dle zjištění Úřadu bylo zrušeno rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R160/2018/VZ-36408/2018/323/JKt ze dne 7. 12. 2018. V rámci své argumentace navrhovatel taktéž cituje z rozsudku Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 3/2009 ze dne 10. 3. 2011 obecně platné závěry týkající se zadávací dokumentace, s nimiž se Úřad ztotožňuje, avšak podotýká, že v právě šetřeném případě v předcházejících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí dovodil, že bod 20.9 zadávací dokumentace není v rozporu se zákonem, když zadavatel v Příloze č. 3 návrhu smlouvy stanovil dostatečně podrobné, jednoznačné, jasné, určité, srozumitelné a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotné podklady pro zpracování oběhů vozidel, pročež tedy v navrhovatelem namítané části zadavatel zajistil, aby zadávání veřejné zakázky probíhalo transparentním způsobem za předem srozumitelně stanovených zadávacích podmínek, které šetřené zadávací řízení nečiní nekontrolovatelným, hůře kontrolovatelným, nečitelným a nepřehledným.
73. Úřad tak vzhledem k výše uvedenému ohledně šetřené námítky proti bodu 20.9 zadávací dokumentace konstatuje, že má za prokázané, že zvolený postup zadavatele, kdy každý z účastníků zadávacího řízení zpracovává oběhy vozidel, není v rozporu se zásadami zadávání veřejných zakázek zakotvenými v § 6 zákona a s § 36 odst. 1 a 3 zákona, když zadávací podmínky týkající se zpracování oběhů vozidel zadavatel stanovil a poskytl účastníkům zadávacího řízení v podrobnostech nezbytných pro jejich účast v zadávacím řízení, přičemž tyto podmínky nastavil dostatečně podrobně, jednoznačně, jasně, určité, srozumitelně a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotně tak, aby nepřipouštěly rozdílný výklad co do rozsahu poptávaného plnění, pročež není důvod se domnívat, že nabídky účastníků zadávacího řízení budou vzájemně neporovnatelné.

74. V právě šetřeném případě navrhovatel dále brojí proti údajně nedostatečně stanoveným požadavkům na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky a má za to, že tímto zadavatel porušil základní zásady zadávání veřejných zakázek podle § 6 zákona a § 36 odst. 1 a 3 zákona, podle kterého zadávací podmínky zadavatel stanoví a poskytne dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, a podle kterého zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele. Úřad k tomu uvádí následující.
75. Po přezkoumání obsahu zadávací dokumentace Úřad zjistil, že zadavatel v Přehledu linek určil typ (kategorii) vozidla na jednotlivých spojích v jednotlivých oblastech. Současně zadavatel v Pokynech pro vyplnění formuláře uvedl, že *„podle očekávané poptávky cestujících na jednotlivých spojích určil požadavek na použití určité kategorie vozidla pro každý spoj. Účastník vypracuje oběhy vozidel tak, aby vozidlo přidělené každému oběhu splňovalo požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost).“* Dále zadavatel v Obězích vozidel sdělil, že provede kontrolu *„(p)ožadované kategorie vozidla – vozidlo přidělené každému oběhu musí splňovat požadavek zadané kategorie vozidla na každém spoji oběhu. Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost) a splní podmínky Přílohy č. 2 Návrhu smlouvy - Technické a provozní standardy.“* (blíže viz body 49., 50., 52. a 54. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
76. Na základě zjištěných skutečností Úřad seznal, že zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil požadavky na typ (kategorii) vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky, když účastníci zadávacího řízení musí respektovat požadavky stanovené zadavatelem v Příloze č. 3 návrhu smlouvy, v níž je předepsána minimální kategorie vozidla, která musí být k příslušnému spoji přiřazena pro řádné odbavení cestujících daným spojem, současně zadavatel v Příloze č. 2 návrhu smlouvy stanovil standardy vybavení jednotlivých kategorií vozidel a dále v Příloze č. 5 uvedl, že požadovaná kategorie vozidla je splněna, *„pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší.“* Jinými slovy záleží na každém účastníku zadávacího řízení, jakou kategorií vozidla bude spoj zajišťovat při respektování pravidel stanovených zadavatelem v Příloze č. 2 a 3 návrhu smlouvy a v Příloze č. 5, resp. je na účastníkovi zadávacího řízení, jak „rozloží“ svůj dopravní výkon mezi jednotlivé kategorie vozidel.
77. Dle Úřadu tak zadavatel své požadavky na kategorie vozidel stanovil jednoznačně, tedy není dán žádný prostor pro pochybnosti či snad dokonce rozdílný výklad, jaké kategorie vozidel bude zadavatel uznávat za splněné u zpracovaných oběhů vozidel na jednotlivých spojích. Z uvedeného tedy vyplývá, že zadávací podmínky týkající se požadavků zadavatele na kategorie vozidel na jednotlivých spojích jsou nastaveny dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky a pro účast dodavatelů v zadávacím řízení, jednoznačně, jasně, určitě, srozumitelně a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotně, tzn., že účastníci zadávacího řízení na jejich základě mohou řádně zpracovat vzájemně porovnatelné nabídky. Pro úplnost Úřad podotýká, že pro všechny účastníky zadávacího řízení jsou podmínky pro přidělování kategorií vozidel na jednotlivé spoje shodné a jsou, jak již bylo řečeno, dostatečným podkladem pro to, aby účastníci zadávacího řízení jako odborníci na daný předmět plnění veřejné zakázky byli schopni nastavit kategorie vozidel

na jednotlivých spojích podle zadavatelem stanovených podmínek. Dle Úřadu tudíž není sporu o tom, že účastníci zadávacího řízení mají od zadavatele informace o požadované minimální kategorii vozidla na jednotlivých spojích a o tom, jaká kategorie vozidla je vyšší než zadavatelem požadovaná minimální kategorie. Úřad na základě shora uvedeného dospěl k závěru, že se nelze ztotožnit s tvrzením navrhovatele, že zadavatel „dostatečně určitě nestanovil požadavky na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky“.

78. K argumentaci navrhovatele, ve které brojí proti sdělení zadavatele uvedenému ve Vysvětlení č. 17, konkrétně proti sdělení: „Zadavatel uvádí, že požadavek na konkrétní kategorii vozidel může být stanoven kromě důvodu obsazenosti spoje také z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na trase spoje. Zadavatel nedisponuje konkrétními daty o omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti, a proto je nemůže poskytnout. Dopravní cesty jsou veřejně přístupné a dodavatelé mají možnost si omezení průjezdnosti dopravních cest v dané oblasti zjistit.“, když uvádí, že „(z)adavatel však v zadávacích podmínkách již blíže nespecifikuje, na kterých konkrétních spojích jsou vozidla dané kategorie (velikosti) požadována právě z důvodu omezení průjezdnosti daného místa či spoje. (...) vozidlo kategorie, které mu sice zadavatel v zadávacích podmínkách přiřadit umožňuje (...) v reálu však dodavatel toto vozidlo nebude moci na daném spoji provozovat právě z důvodu omezení průjezdnosti.“, Úřad uvádí následující.
79. Předně Úřad uvádí, že zadavatel ve Vysvětlení č. 17 reagoval na dotaz, „zda na některých spojích nejsou vozidla menší kategorie požadována nikoliv z důvodu obsazenosti spoje, ale z důvodu omezení průjezdnosti určitého místa na spoji?“ (blíže viz bod 56. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
80. Dále Úřad k citované argumentaci navrhovatele opakovaně uvádí, že zadavatel, jak již Úřad vyvodil v předcházejících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí, zadávací podmínky týkající se požadavků na kategorie vozidel na jednotlivých spojích nastavil dostatečně podrobně, v nezbytnostech pro zpracování nabídky a pro účast dodavatelů v zadávacím řízení, jednoznačně, jasně, určitě, srozumitelně a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotně, tzn., že dotčené zadávací podmínky nepřipouští rozdílný výklad, a že účastníci zadávacího řízení na jejich základě mohou řádně zpracovat nabídky v podrobnostech nezbytných pro jejich účast v zadávacím řízení. Úřad dále opakovaně uvádí, že zadavatel v Příloze č. 5, konkrétně v Pokynech pro vyplnění formuláře jednoznačně sdělil, že „podle očekávané poptávky cestujících na jednotlivých spojích určil požadavek na použití určité kategorie vozidla pro každý spoj. (...) Požadavek je splněn, pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší (má vyšší obsaditelnost).“ V této souvislosti Úřad akcentuje, že oběhy vozidel, vč. volby kategorií vozidel, zpracované účastníky zadávacího řízení na základě Přílohy č. 3 návrhu smlouvy a Přílohy č. 5 slouží toliko pro účely podání nabídky a za účelem výpočtu nabídkové ceny, přičemž např. z bodu 57. návrhu smlouvy jednoznačně vyplývá, že zadavatel „přesné vymezení linek platné ke dni Zahájení provozu bude Objednatel Dopravci sděleno nejpozději šest (6) měsíců před Zahájením provozu. Nejpozději dva (2) měsíce před Zahájením provozu oznámí Objednatel Dopravci Jízdní řády platné pro tyto Linky ode dne Zahájení provozu a sdělí Dopravci minimální požadované kategorie Základních vozidel na jednotlivých Spojích, které je Dopravce povinen při tvorbě Oběhů respektovat, je-li to v souladu se Smlouvou objektivně možné.“ (viz bod 46. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úřad tak s ohledem na právě uvedené

neshledal rozporné se zákonem, že součástí zadávací dokumentace není mj. uvedení omezení průjezdnosti dopravních cest, jak požaduje navrhovatel, když z návrhu smlouvy jednoznačně vyplývá, že zadavatel před zahájením provozu dopravci, s nímž bude uzavřena smlouva, resp. vybranému dodavateli, sdělí platné jízdní řády a minimální požadované kategorie vozidel na jednotlivých spojích, tudíž budou sestavovány „nové“ oběhy vozidel a zároveň když zadávací podmínky týkající se splnění kategorií vozidel, jak již Úřad vyvodil v předcházejících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí, stanovil zadavatel dostatečně podrobně v nezbytnostech pro zpracování nabídky a pro účast dodavatelů v zadávacím řízení, jednoznačně, jasně, určitě, srozumitelně a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotně, tzn., že účastníci zadávacího řízení na jejich základě mohou řádně zpracovat nabídky v podrobnostech nezbytných pro jejich účast v zadávacím řízení.

81. Navrhovatel dále z citovaného sdělení zadavatele ve Vysvětlení č. 17 dovozuje, že *„neposkytnutím informací ohledně omezení průjezdnosti spojů jsou zvýhodněni místní dodavatelé (doprovci), kterým jsou silniční sítě v místě plnění veřejné zakázky známy a tudíž nemusí vynakládat zvýšené úsilí a finanční prostředky na zajištění si těchto informací. Tímto dochází k nerovnému přístupu a diskriminaci nových dodavatelů, což je v rozporu s ust. § 6 odst. 1 a 2 ZZVZ.“* Úřad s touto citovanou argumentací navrhovatele nesouhlasí, neboť z logiky věci nemůže jít k tíži zadavatele, jakými znalostmi o jednotlivých oblastech, v nichž má být výkon veřejných služeb za účelem zajištění dopravní obslužnosti realizován, disponují jednotliví účastníci zadávacího řízení, a to jak z důvodu sídla jejich podnikání, tak z důvodu provozování dopravní obslužnosti v daných oblastech v současné době, neboť se jedná o skutečnosti, které zadavatel nemůže a ani není schopen jakkoli ovlivnit, a které žádným způsobem nezávisí na postupu zadavatele v rámci zadávacího řízení, protože není relevantní v této souvislosti namítat nerovný přístup zadavatele, diskriminaci „nových“ dodavatelů a porušení § 6 zákona zadavatelem.
82. Navrhovatel argumentaci k námitce směřující proti údajně nedostatečně určitě stanoveným požadavkům na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky opírá mj. o rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0272/2018/VZ-26587/2018/522/JKr ze dne 11. 9. 2018, které však, jak již Úřad uvedl výše, bylo zrušeno rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R160/2018/VZ-36408/2018/323/JKt ze dne 7. 12. 2018. V rámci své argumentace navrhovatel cituje také z rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S356/2011/VZ-15278/2011/510/KČe ze dne 2. 11. 2011 obecně platné závěry týkající se zadávací dokumentace, s nimiž se Úřad ztotožňuje, avšak podotýká, že v právě šetřeném případě v předcházejících bodech odůvodnění tohoto rozhodnutí dovodil, že zadavatel v Příloze č. 2 a 3 návrhu smlouvy a Příloze č. 5 stanovil podrobné, jednoznačné, jasné, určité, srozumitelné a pro všechny účastníky zadávacího řízení jednotné zadávací podmínky pro stanovení kategorií vozidel na jednotlivých spojích.
83. Úřad tak vzhledem k výše uvedenému ohledně šetřené námítky proti údajnému porušení § 6 a § 36 odst. 1 a 2 zákona, kterého se měl zadavatel dopustit tím, že *„dostatečně určitě nestanovil požadavky na vozidla k plnění předmětu veřejné zakázky“*, konstatuje, že má za prokázané, že zadavatel namítané zadávací podmínky související se stanovením kategorií vozidel nastavil dostatečně podrobně, jednoznačně, jasně, určitě, srozumitelně a poskytl je účastníkům zadávacího řízení v podrobnostech nezbytných pro jejich účast v zadávacím řízení, když v Příloze č. 3 návrhu smlouvy předepsal minimální kategorie vozidla, která musí být k příslušnému spoji přiřazena pro řádné odbavení cestujících daným spojem, v Příloze

č. 2 návrhu smlouvy stanovil standardy vybavení jednotlivých kategorií vozidel a dále v Příloze č. 5 uvedl, že požadovaná kategorie vozidla je splněna, „pokud má přidělené vozidlo kapacitu na každém spoji oběhu podle zadání nebo je kategorie vyšší“, tudíž namítané není v rozporu s uvedenými ustanoveními zákona.

84. S ohledem na vše výše uvedené Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

## 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 – sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, Černá Pole, 604 55 Brno. Včas podaný rozklad má odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zasílají Úřadu výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

JUDr. Eva Kubišová  
místopředsedkyně

### Obdrží

1. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., Helfertova 2040/13, 613 00 Brno
2. Mgr. Jana Řehořková, Eliášova 914/17, 470 01 Česká Lípa

### Vypraveno dne

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