



UOHSX00FPLTI

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0337/2021/VZ
Číslo jednací: ÚOHS-03043/2022/500

Brno 26. 1. 2022

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 11. 8. 2021 na návrh z téhož dne, jehož účastníky jsou

- zadavatel – Kraj Vysočina, IČO 70890749, se sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 24. 5. 2021 společností Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno,
- navrhovatel – ABOUT ME s.r.o., IČO 29006007, se sídlem Křenova 438/7, 162 00 Praha 6, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 1. 11. 2021 Mgr. Danielem Jankaničem, advokátem, ev. č. ČAK 15942, IČO 03530213, se sídlem Lazarská 11/6, 120 00 Praha 2,

ve věci přezkoumání úkonů cit. zadavatele učiněných při zadávání veřejné zakázky **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022“** rozdělené na části

- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 1“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007591, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112075, ve znění dodatečných informací uveřejněných

dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147515, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172159, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179234, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230891, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258676, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290031,

- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 2“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007592, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112073, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147514, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172154, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179236, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230894, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258687, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290025,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 3“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007593, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 3. 5. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112076, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147519, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172170, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179244, dne 5. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 087-226212, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230892, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258667, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290028,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 4“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007594, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112078, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147521, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172169, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179233, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230887, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258674, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290026,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 5“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007595, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112072, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147518, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172160, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179232, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230895, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258680, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290016,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 6“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021

pod ev. č. zakázky Z2021-007596, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112071, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147522, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172161, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179230, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230890, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258672, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290034,

- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 7“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007597, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112070, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147520, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172157, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179235, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230896, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258679, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290030,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 8“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007598, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112069, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147517, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172158, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179238, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230893, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258677, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290023,

rozhodl takto:

Návrh navrhovatele – ABOUT ME s.r.o., IČO 29006007, se sídlem Křenova 438/7, 162 00 Praha 6 – ze dne 11. 8. 2021 na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele – Kraj Vysočina, IČO 70890749, se sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava – učiněných při zadávání veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022“ rozdělené na části

- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 1“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007591, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112075, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147515, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172159, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179234, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230891, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258676, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290031,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 2“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007592, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021,

6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112073, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147514, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172154, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179236, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230894, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258687, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290025,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 3“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007593, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 3. 5. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112076, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147519, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172170, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179244, dne 5. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 087-226212, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230892, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258667, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290028,
 - **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 4“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007594, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112078, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147521, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172169, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179233, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230887, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258674, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290026,
 - **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 5“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007595, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112072, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147518, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172160, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179232, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230895, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258680, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290016,
 - **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 6“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007596, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112071, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147522, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172161, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179230, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230890, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258672, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290034,

- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 7“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007597, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112070, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147520, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172157, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179235, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230896, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258679, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290030,
- **„Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 8“** zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007598, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112069, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147517, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172158, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179238, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230893, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258677, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290023,

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 podle § 263 citovaného zákona.

ODŮVODNĚNÍ

I. ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ

1. Odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění ve Věstníku veřejných zakázek zadavatel – Kraj Vysočina, IČO 70890749, se sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, ve správním řízení zastoupen na základě plné moci ze dne 24. 5. 2021 společností Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno (dále jen „zadavatel“), který je veřejným zadavatelem dle § 4 odst. 1 písm. d) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) – dne 1. 3. 2021 zahájil zadávací řízení za účelem zadání veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022“ rozdělené na části
 - „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 1“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007591, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112075, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147515, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172159, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179234, dne 7.

5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230891, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258676, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290031,
- „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 2“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007592, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112073, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147514, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172154, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179236, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230894, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258687, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290025,
 - „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 3“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007593, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 3. 5. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112076, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147519, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172170, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179244, dne 5. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 087-226212, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230892, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258667, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290028,
 - „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 4“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007594, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112078, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147521, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172169, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179233, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230887, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258674, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290026,
 - „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 5“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007595, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112072, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147518, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172160, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179232, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230895, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258680, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290016,

- „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 6“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007596, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112071, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147522, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172161, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179230, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230890, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258672, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290034,
- „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 7“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007597, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112070, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147520, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172157, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179235, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230896, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258679, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290030,
- „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 - část č. 8“ zadávaná v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 1. 3. 2021 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 pod ev. č. zakázky Z2021-007598, ve znění oprav uveřejněných ve dnech 22. 3. 2021, 6. 4. 2021, 12. 4. 2021, 7. 5. 2021, 24. 5. 2021 a 7. 6. 2021 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 5. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 045-112069, ve znění dodatečných informací uveřejněných dne 24. 3. 2021 pod ev. č. 2021/S 058-147517, dne 6. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 066-172158, dne 12. 4. 2021 pod ev. č. 2021/S 070-179238, dne 7. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 089-230893, dne 21. 5. 2021 pod ev. č. 2021/S 098-258677, dne 9. 6. 2021 pod ev. č. 2021/S 110-290023

(dále souhrnně jen „veřejná zakázka“ nebo „zadávací řízení“).

2. Předmětem plnění veřejné zakázky je podle jednotlivých oznámení o zahájení zadávacího řízení *„výkon veřejných služeb v přepravě cestujících 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 Kraje Vysočina.“*
3. Zadavatel obdržel dne 16. 7. 2021 námítky navrhovatele – ABOUT ME s.r.o., IČO 29006007, se sídlem Křenova 438/7, 162 00 Praha 6, ve správním řízení zastoupena na základě plné moci ze dne 1. 11. 2021 Mgr. Danielelem Jankaničem, advokátem, ev. č. ČAK 15942, IČO 03530213, se sídlem Lazarská 11/6, 120 00 Praha 2 (dále jen „navrhovatel“) – z téhož dne proti neprodloužení lhůty v souvislosti s uveřejněním vysvětlení, doplnění a změn zadávacích podmínek ve dnech 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021.

4. Rozhodnutím ze dne 2. 8. 2021, které navrhovatel obdržel téhož dne, zadavatel námitky navrhovatele odmítl.
5. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatele o námitkách za učiněné v souladu se zákonem, doručil Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) dne 11. 8. 2021 návrh na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele z téhož dne (dále jen „návrh“).

II. OBSAH NÁVRHU

6. Navrhovatel namítá, že zadavatel neprodloužil lhůtu pro podání nabídek poté, co dne 8. 7. 2021 uveřejnil vysvětlení zadávací dokumentace, kterým pro části 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 a 8 veřejné zakázky uveřejnil konsolidované znění zadávací dokumentace, které prohlásil za závazné, přičemž u částí 4, 7 a 8 ještě podstatným způsobem upravil nezávazný návrh oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy, respektive jízdní řády.
7. Podle navrhovatele zadavatel dne 9. 7. 2021 provedl pro části 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 a 8 veřejné zakázky úpravu Technických a provozních standardů a Grafického manuálu Veřejné dopravy Vysočiny a dále u částí 3, 4, 5, 6, 7 a 8 veřejné zakázky podstatným způsobem upravil nezávazný návrh oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy, resp. jízdní řády.
8. Navrhovatel dodává, že zadavatel dne 14. 7. 2021 u části 3 veřejné zakázky uveřejnil vysvětlení zadávací dokumentace, ve kterém mimo jiné uvádí na „pravou míru“ oběhy vozidel, neboť v konsolidovaném znění zadávací dokumentace byla u této části veřejné zakázky uveřejněna Příloha 1b návrhu smlouvy, která se vztahovala k části 1 veřejné zakázky.
9. Navrhovatel konstatuje, že se o namítaném porušení zákona (neprodloužení lhůty pro podání nabídek) dozvěděl vždy v den uveřejnění příslušného vysvětlení zadávací dokumentace, tj. dne 8. 7. 2021, dne 9. 7. 2021 a dne 14. 7. 2021. Navrhovateli podle jeho vyjádření vznikla újma v souvislosti s tím, že nemohl zpracovat svoji nabídku a účastnit se zadávacího řízení, tedy újma v podobě ušlého zisku za předpokladu, že by jeho nabídka byla vyhodnocena jako nejvýhodnější.
10. Navrhovatel uvádí, že v případě této veřejné zakázky měla být nabídková cena stanovena pomocí formuláře pro zpracování nabídkové ceny, kdy tento formulář přímo navazuje na obsah Přílohy 1a a Přílohy 1b návrhu smlouvy, od nichž se odvíjí předpokládaný objem dopravního výkonu. V této souvislosti navrhovatel uvádí, že zadavatel opakovaně konstatoval, že uveřejněné jízdní řády a oběhy vozidel slouží právě pro účely kalkulace nabídkové ceny.
11. Navrhovatel zastává názor, že pro kalkulaci nabídkové ceny a pro to, aby zadavatel obdržel vzájemně porovnatelné nabídky, musí dodavatelé s dostatečným předstihem znát finální verzi jízdních řádů a oběhy vozidel. Navrhovatel se v této souvislosti domnívá, že na základě změn zadávací dokumentace uveřejněných zadavatelem dne 8. 7. 2021, dne 9. 7. 2021 a dne 14. 7. 2021 měl zadavatel prodloužit lhůtu pro podání nabídek.
12. Podle názoru navrhovatele se nelze ztotožnit s argumentací zadavatele, že výše uvedené změny zadávací dokumentace byly „nepodstatné“ či „marginální“, neboť to neodpovídá reálnému stavu. Pokud totiž určitá část zadávací dokumentace slouží jako „*nástroj pro stanovení nabídkové ceny*“, pak je jakákoliv její změna naprosto zásadní, protože má vliv na způsob sestavení nabídkové ceny.

13. Důvodem pro neprodloužení lhůty pro podání nabídek podle navrhovatele nemůže být to, že byly měněny části zadávací dokumentace stanovené jako modelové „pouze“ pro účely kalkulace nabídkové ceny, které se posléze v reálném provozu změní, ale právě naopak. Navrhovatel zastává názor, že výchozí „model“ pro kalkulaci nabídkové ceny musí mít dodavatel k dispozici v jednoznačné, úplné a srozumitelné podobě, a to s dostatečným předstihem pro výpočet nabídkové ceny. V opačném případě by dodavateli na kalkulaci nabídkové ceny zůstala pouze malá část z původní lhůty pro podání nabídek v rozsahu několika dnů, což je nedostačující.
14. Navrhovatel konstatuje, že po zveřejnění konsolidované verze zadávací dokumentace měl zadavatel prodloužit lhůtu pro podání nabídek i z toho důvodu, že v dosavadních čtených změnách v zadávací dokumentaci se před zveřejněním její „kompletní a aktuální“ verze prakticky nedalo orientovat. Pokud zadavatel podle navrhovatele výslovně uvedl, aby dodavatelé při zpracování nabídky nadále vycházeli ze zadávací dokumentace v její konsolidované verzi, nelze to vykládat jinak, než že zadavatel nahradil původní verzi zadávací dokumentace verzí konsolidovanou. Podle navrhovatele značnou časovou dotaci vyžadovalo samotné posouzení, zda konsolidovaná verze zadávací dokumentace neobsahuje změny oproti původní verzi zadávací dokumentace ve znění mnoha navazujících změn. Navrhovatel dodává, že i poté, co zadavatel zveřejnil konsolidovanou verzi zadávací dokumentace, následně upravoval jízdní řády a oběhy, a to proto, že v nich byly nesrovnalosti, na které byl zadavatel dodavateli upozorněn.
15. Navrhovatel uvádí, že ačkoliv zadavatel na dotazy ohledně nesrovnalostí v Přílohách 1a a 1b návrhu smlouvy argumentoval tím, že uveřejněné jízdní řády a oběhy vozidel slouží pro účely kalkulace nabídkové ceny jako modelový příklad, nikoli jako závazný podklad pro realizaci předmětu plnění veřejné zakázky, přesto jízdní řády a oběhy vozidel opakovaně upravoval. K tomu navrhovatel uvádí, že zadavatel při změnách zadávací dokumentace nikdy neuvedl, co vlastně konkrétně měnil, pouze vždy odkázal na nově zveřejňované dokumenty a nechal na dodavatelích, aby se sami „*probírali zadávací dokumentací, nahrazovali dílčí podsoubory jejich »novými« verzemi*“, tyto nově studovali a zohlednili při kalkulaci nabídkové ceny.
16. K tomu navrhovatel dodává, že zadavatel jednotlivé části veřejné zakázky označil pouze číslicemi a nijak je nepojmenoval, soubory k jednotlivým částem pak nebyly označeny ani číselně dle příslušné části zakázky; zadavatel zároveň strukturoval zadávací dokumentaci mimo jiné tak, že obsahovala složky Příloha 1a a Příloha 1b návrhu smlouvy, které měly další podsložky, jejichž obsah byl obdobný, avšak vzájemně odlišný. Navrhovatel se domnívá, že se v zadávací dokumentaci nevyznal ani zadavatel, což podle něj dokazuje i to, že zjevně nesprávně uveřejnil oběhy vozidel pro část 3 veřejné zakázky.
17. Navrhovatel uvádí, že od konsolidované verze zadávací dokumentace očekával, že bude kompletní a bezchybná, aby na jejím základě mohl připravit nabídku. Podle navrhovatele nebylo v jeho silách, aby po zadavateli kontroloval, jakých chyb se ještě při kompletaci aktuální zadávací dokumentace dopustil.
18. Navrhovatel zastává názor, že v souvislosti s provedenou úpravou nebo doplněním zadávacích podmínek je zadavatel vždy povinen důsledně posoudit, jak významná jím provedená změna je, a podle její povahy rozhodnout o případném prodloužení lhůty pro podání nabídek. Navrhovatel dodává, že pro posouzení povahy provedené úpravy je nezbytné zohlednit nikoliv

potřeby zadavatele, ale zejména dopad provedení úpravy na zapracování nabídek z pohledu dodavatelů.

19. Navrhovatel uvádí, že zvažoval účast v několika částech veřejné zakázky podle toho, které se pro něj z hlediska charakteru dopravního výkonu budou jevit jako nejlukrativnější, a proto veřejnou zakázku vnímá jako celek, neboť změny v jedné části mají přesah do ostatních částí.
20. Navrhovatel považuje argument zadavatele, že všech osm zadávacích řízení je vedeno odděleně a samostatně jako nerelevantní, neboť i podle zadávací dokumentace se jedná o jednu veřejnou zakázku rozdělenou na části. V této souvislosti navrhovatel dodává, že určitě není jediný dopravce, který se musí rozhodovat, jakých částí zakázky se zúčastní, neboť musí zvažovat, zda bude mít k dispozici prostředky na zajištění jistoty pro všech 8 částí veřejné zakázky a zda případně má kapacitu na zajištění provozu ve všech 8 částech. Je proto podle něj logické, že podle předpokládaných jízdních řádů a oběhů vozidel volí mezi částmi ty, které mu nejvíce vyhovují a kde podle své odborné úvahy může zadavateli nabídnout nejvhodnější nabídku z hlediska ceny a kvality.
21. Navrhovatel zastává názor, že nedostal dostatečný časový prostor pro kalkulaci své nabídkové ceny, neboť změny zadávací dokumentace provedené zadavatelem dne 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021 podklady pro kalkulaci měnily a pro finální přípravu nabídky zbyly v podstatě pouze 2 pracovní dny, které jsou pro zodpovědné stanovení nabídkové ceny a strategické rozhodnutí o účasti v jednotlivých částech veřejné zakázky zcela nedostatečné. Tím, že zadavatel neprodloužil lhůtu pro podání nabídek podle § 99 odst. 2 zákona podle navrhovatele nepostupoval v souladu se zásadou transparentnosti a přiměřenosti podle § 6 odst. 1 zákona.
22. Navrhovatel se domáhá toho, aby Úřad zadávací řízení na předmětnou veřejnou zakázku zrušil.

III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

23. Úřad obdržel návrh dne 11. 8. 2021 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.
24. Účastníky správního řízení podle § 256 zákona jsou:
 - zadavatel,
 - navrhovatel.
25. Přípisem č. j. ÚOHS-27572/2021/524/OPi ze dne 12. 8. 2021 Úřad účastníkům řízení oznámil zahájení správního řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejné zakázky.
26. Dne 23. 8. 2021 obdržel Úřad vyjádření zadavatele k návrhu navrhovatele.

Vyjádření zadavatele k návrhu

27. K argumentu navrhovatele, že jízdní řády byly rozhodné pro kalkulaci nabídkové ceny, z čehož dovozuje povinnost při každé změně jízdního řádu přiměřeně prodloužit lhůtu pro podání nabídek, zadavatel uvádí, že se jedná o modelové jízdní řády pro kalkulaci nabídkové ceny. Podle zadavatele zásadní pro zpracování nabídkové ceny je počet vozidel pro jednotlivé části veřejné zakázky, předpokládaný rozsah kilometrů a příp. kategorie vozidel. Zadavatel zastává názor, že odpovědnou kalkulaci nabídkové ceny lze provést i bez dispozice s modelovými

jízdními řády nebo nezávaznými návrhy oběhů vozidel, neboť tyto byly poskytnuty dodavatelům nad rámec údajů nezbytných pro zpracování nabídek. Zadavatel dodává, že v průběhu trvání lhůty pro podání nabídek opakovaně prostřednictvím vysvětlení zadávací dokumentace dodavatelům sdělil, že jízdni řády, které budou závazné, budou zpracovány až vybraným dodavatelem. Na závazné jízdni řády pak podle zadavatele bude navazovat oběh vozidel, který bude zpracovávat rovněž vybraný dodavatel.

28. Podle zadavatele svědčí o tom, že návrhy jízdničních řádů a oběhů vozidel nebyly nezbytné pro zpracování nabídkové ceny, i ta skutečnost, že součástí jízdničních řádů nebyly všechny jejich varianty. Zadavatel konkrétně uvádí, že nebyly poskytnuty např. jízdniční řády pro státní svátky, víkendy, prázdniny apod. ani nebyly poskytnuty všechny související varianty oběhů vozidel. Zadavatel v této souvislosti dodává, že součástí jízdničních řádů a oběhů vozidel byly zejména ty, které zahrnovaly nejvyšší počet vozidel, tj. které jsou pro dopravce finančně nejnáročnější. Tuto skutečnost zadavatel podle svého vyjádření uvedl v rámci několika vysvětlení zadávací dokumentace. Zadavatel uvádí svoji domněnku, že pokud by kompletní a bezvadné jízdniční řády a oběhy vozidel skutečně byly podkladem pro zpracování nabídkové ceny, pak by navrhovatel nebrojil proti tomu, že zadavatel spolu s jejich úpravou neprodloužil lhůtu pro podání nabídek, ale brojil by proti tomu, že na základě neúplných podkladů není možné nabídkovou cenu zpracovat, což se však podle zadavatele nestalo v případě navrhovatele ani v případě žádného jiného dodavatele, který zadavatele žádal o vysvětlení zadávací dokumentace.
29. Zadavatel nerozporuje, že od dodavatelů v průběhu lhůty pro podání nabídek obdržel žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, v nichž dodavatelé zadavatele upozornili na nedostatky v jízdničních řádech. Zadavatel uvádí, že zprvu přistoupil k těmto žádostem o vysvětlení zadávací dokumentace tak, že modelové rámcové návrhy jízdničních řádů přepracovával a uveřejňoval jejich upravenou podobu, a poněvadž zpravidla spolu s těmito změnami došlo i k jiným změnám zadávací dokumentace, zadavatel vždy posoudil povahu změny zadávací dokumentace, přičemž v okamžiku, kdy to povaha změn zadávací dokumentace vyžadovala, prodloužil přiměřeně lhůtu pro podání nabídek. K této problematice zadavatel dodává, že vzhledem k tomu, že se žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace týkající se rámcových návrhů jízdničních řádů a nezávazných návrhů oběhů vozidel neustále opakovaly, dospěl k závěru, že nadále již nebude na základě žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace tyto zadávací podmínky upravovat. Zadavatel podle svého vyjádření tento svůj postup zvážil, přezkoumal a řádně odůvodnil v několika vysvětleních zadávací dokumentace.
30. Zadavatel se neztotožňuje s argumentací navrhovatele, že dodavatelé měli pro kalkulaci nabídkové ceny mají jen několik málo dní. Zadavatel v této souvislosti uvádí, že při změnách zadávací dokumentace, jejichž povaha to vyžadovala, došlo i k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek. Zadavatel konkrétně uvádí, že těmito změnami byly zejména kilometrický rozsah předmětu plnění, úprava technických podmínek apod. Zadavatel se domnívá, že pro dodavatele není relevantní, zda je v rámcovém jízdničním řádu uvedeno, kudy spoj jede (tj. trasa každého jednotlivého spoje), nýbrž kolik kilometrů zadavatel bude poptávat a kolik a jakých vozidel bude vybraný dodavatel pro účely plnění veřejné zakázky potřebovat. Zadavatel argumentuje tím, že poslední změna rozsahu kilometrů byla provedena u části 6, a to dne 9. 7. 2021 a spočívala v úpravě předpokládaného ročního objemu kilometrů z 2 363 687 km na 2 358 793 km, tj. předpokládaný roční objem ujetých kilometrů se snížil o 4 894 km, tj. snížil se o 0,21 % oproti původnímu objemu kilometrů. Zadavatel uvádí, že tuto změnu promítl do

formuláře pro zpracování nabídkové ceny, tj. dodavatelům postačovalo, aby vyplnili do příslušného formuláře pro zpracování nabídkové ceny nákladové položky. Zadavatel dodává, že tato poslední změna, která mohla mít vliv na celkovou výši nabídkové ceny, byla provedena 7 dní před koncem lhůty pro podání nabídek. Zadavatel navíc zastává názor, že se nejednalo o změnu, která by svým rozsahem měla vliv na okruh potenciálních dodavatelů.

31. K problematice konsolidovaného znění zadávacích podmínek zadavatel konstatuje, že jej zpracoval na základě opakovaných žádostí dodavatelů. Zadavatel uvádí, že uveřejnil zadávací dokumentaci v podobě, která sjednocovala všechny do té doby provedené změny zadávací dokumentace a rovněž provedl další úpravy některých dokumentů, jejichž výčet uvedl v příslušném vysvětlení zadávací dokumentace. K tomu zadavatel dodává, že přímo ve vysvětlení zadávací dokumentace uvedl, že se nejedná o novou podobu zadávací dokumentace, ale o uveřejnění zadávací dokumentace, v níž jsou promítnuty všechny doposud provedené změny. Zadavatel tak zastává názor, že když konsolidace neznamena žádnou změnu zadávací dokumentace, neměl tedy povinnost prodlužovat lhůtu pro podání nabídek, natož tak, aby po prodloužení činila celou její původní délku. Zadavatel dodává, že se všemi dříve provedenými změnami, které byly právě promítnuty v konsolidovaném znění zadávací dokumentace, docházelo k prodloužení lhůty pro podání nabídek v souladu s § 99 odst. 2 zákona.
32. Zadavatel je přesvědčen o tom, že vždy činil maximum pro to, aby byla zadávací dokumentace co nejvíce přehledná, proto přistoupil také k tomu, že ve vysvětleních zadávací dokumentace uveřejňoval seznam dokumentů, které se v jednotlivých částech veřejné zakázky upravily, a taktéž pouze tyto upravené dokumenty uveřejňoval. Zadavatel dle svého vyjádření nikdy neuveřejňoval jeden souhrnný soubor shodný pro všechny části veřejné zakázky, ale pro každou část veřejné zakázky byly vždy uveřejněny jen dokumenty náležející k této části.
33. Každé vysvětlení zadávací dokumentace podle zadavatele bylo členěno do jednotlivých sekcí, např. část s dotazy a odpověďmi, informace o prodloužení lhůty pro podání nabídek, seznam dokumentů, u nichž došlo ke změně apod. Citovaná část vysvětlení zadávací dokumentace odkazující na sekci „Dokumenty“ tak jednoznačně dodavatele vedla k tomu, že v sekci „Dokumenty“ jsou uvedeny upravené dokumenty v jednotlivých částech veřejné zakázky. Na profilu zadavatele u každé části veřejné zakázky zadavatel uveřejnil pouze dokumenty relevantní pro konkrétní část veřejné zakázky. Zadavatel deklaruje, že všechny úkony související se změnou zadávací dokumentace činil tak, aby bylo vše maximálně přehledné a pro dodavatele co možná nejkomfortnější, a tudíž argumentaci navrhovatele považuje v uvedeném ohledu za zjevně účelovou.
34. Zadavatel se domnívá, že administrativní pochybení, kdy v rámci uveřejněného konsolidovaného znění zadávací dokumentace pro část 3 veřejné zakázky uveřejnil nezávazné návrhy oběhů vozidel pro část 1 veřejné zakázky, zhojil tím, když na žádost o vysvětlení zadávací dokumentace jednoho z dodavatelů uveřejnil vysvětlení zadávací dokumentace, kde toto pochybení odstranil.
35. Zadavatel uvádí, že jednu veřejnou zakázku rozdělil na osm samostatných částí, které zadával v osmi samostatných zadávacích řízeních. Zadavatel je přesvědčen, že tak je oprávněn postupovat ve vztahu k jednotlivým částem veřejné zakázky zcela samostatně, a to i tak, že každou část veřejné zakázky bude zadávat v jiných časových obdobích. V této souvislosti

zadavatel zastává názor, že pro rozhodování o účasti v zadávacím řízení je z pohledu dodavatele zásadní, jaký předpokládaný objem kilometrů bude zadavatel objednávat a jaký bude potřeba počet vozidel pro realizaci některé části veřejné zakázky, nikoli to, že se změní terminologie v grafickém manuálu nebo že se v modelovém jízdním řádu upraví dílčí spoj apod., a tudíž tuto část argumentace navrhovatele zadavatel považuje za účelovou.

36. Zadavatel uzavírá, že návrh navrhovatele je účelový, poněvadž pokud se navrhovatel hodlal zadávacího řízení účastnit, mohl tak učinit, neboť pro kalkulaci nabídkové ceny měl dostatečný časový prostor. Lhůta pro podání nabídek podle zadavatele činila v souhrnu 137 dnů, kdy údaje rozhodné pro kalkulaci nabídkové ceny měli dodavatelé k dispozici po celou dobu trvání lhůty pro podání nabídek a došlo-li ke změně, která mohla ovlivnit okruh potenciálních dodavatelů, nebo pokud si to změna zadávacích podmínek žádala, zadavatel uvádí, že postupoval podle § 99 odst. 2 zákona. Zadavatel tak odmítá tvrzení, že by dodavatelům upřel dostatečnou délku lhůty pro podání nabídek, nebo že svým postupem navrhovateli upřel možnost účastnit se zadávacích řízení.
37. Zadavatel má za to, že návrh je z obsahového hlediska nedůvodný, a proto navrhuje, aby Úřad v souladu s § 265 písm. a) zákona návrh zamítl a zahájené řízení zastavil.

Další průběh správního řízení

38. Usnesením č. j. ÚOHS-32657/2021/524/MOn ze dne 24. 9. 2021 Úřad navrhovateli stanovil lhůtu k zaslání stanoviska k tvrzení zadavatele uvedenému ve vyjádření ze dne 23. 8. 2021 ohledně potřeby dispozice s „Rámcovými návrhy jízdních řádů“ a „Nezávaznými návrhy oběhů vozidel“ pro vypracování nabídky na předmětnou veřejnou zakázku, kdy v této souvislosti měl navrhovatel uvést, které údaje z těchto dokumentů jsou nezbytné pro vypracování nabídky, a to včetně konkrétního odůvodnění, a objasnit, do jaké míry má změna jízdních řádů a návrhů oběhů vozidel vliv na zpracování nabídky a jaká je časová náročnost úpravy nabídky v souvislosti se změnou jízdních řádů a návrhů oběhů vozidel, resp. co tato úprava konkrétně obnáší.
39. K výše uvedenému usnesení Úřadu se navrhovatel vyjádřil přípisem ze dne 29. 9. 2021

Vyjádření navrhovatele ze dne 29. 9. 2021

40. Ve svém přípisu ze dne 29. 9. 2021 navrhovatel konstatuje, že považuje za rozhodující to, co zadavatel sdělil dodavatelům v zadávacím řízení před uplynutím lhůty pro podání nabídek.
41. Navrhovatel uvádí, že zadavatel na straně 18 vysvětlení zadávací dokumentace č. 16 ze dne 9. 7. 2021 (k částem 1, 2, 4, 6, 7 a 8 veřejné zakázky) a dále v obsahově totožném vysvětlení zadávací dokumentace č. 17 ze dne 9. 7. 2021 (k části 3 veřejné zakázky) a rovněž tak v obsahově totožném vysvětlení zadávací dokumentace č. 19 ze dne 9. 7. 2021 (k části 5 veřejné zakázky) uvedl: „Zadavatelem uveřejněné jízdní řády a oběhy vozidel slouží pro účely kalkulace nabídkové ceny jako modelový příklad, nikoli jako závazný podklad pro realizaci předmětu plnění veřejné zakázky.“. Navrhovatel dodává, že na straně 21 totožných dokumentů zadavatel uvedl: „(...) výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a zadavatel požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.“.

42. Zadavatel tedy podle navrhovatele ve vysvětlení zadávací dokumentace opakovaně výslovně uvedl, že jízdní řády a oběhy vozidel slouží pro účely kalkulace nabídkové ceny jako modelový příklad, kdy upravené verze jízdních řádů a oběhů vozidel jsou pro dodavatele závazné pro zpracování jejich nabídky.
43. Navrhovatel se domnívá, že pokud zadavatel ve správním řízení tvrdí, že odpovědnou kalkulaci nabídkové ceny bylo možné provést i bez dispozice s modelovými jízdními řády nebo nezávaznými návrhy oběhů vozidel a že jízdní řády a oběhy vozidel, které byly součástí zadávací dokumentace, nebyly nezbytné pro zpracování nabídkové ceny, pak jde o sdělení protichůdné proti tomu, co uvedl ve vysvětlení zadávací dokumentace.
44. „(...) Navrhovatel pak pro přípravu relevantní nabídky potřeboval mít z dopravně-provozního pohledu k dispozici přesný popis toho, co má být naceněno, což znamená přesné jízdní řády, které určují:
- i. celkový objem ujetých km,
 - ii. celkový objem času výkonu práce řidičů i čekání řidičů, který je na to potřeba a
 - iii. určení jaká kategorie vozu je na který spoj potřebná/možná.

Na základě výše uvedeného jsou vytvořeny turnusy, jak dotčené jízdní řády co nejefektivněji turnusově pokrýt (tedy jakým způsobem budou jednotlivé spoje pokrývat vozidla a jak bude rozvržena pracovní doba řidičů s ohledem na omezení daná právními předpisy).

Z těchto turnusů pak plyne s vlivem na nabízenou cenu:

- i. celkový objem hrazených km,
- ii. nutný počet režijních km přejezdů mezi spoji a přistavení/odstavení vozidel,
- iii. potřebný počet vozidel jednotlivých kategorií,
- iv. potřebný počet řidičů, vč. potřebných záloh, a
- v. celkový objem hodin výkonu a čekání řidičů, potřebných na zajištění předepsaných jízdních řádů.

Nabízenou cenu pak ovlivňuje mnoho dalších požadavků objednatele, zejména pak:

- i. specifické požadavky na vybavení/charakter vozidel,
- ii. nároky na výlepy tištěných jízdních řádů a označení zastávek,
- iii. potřebné/dostupné zázemí pro vozy, řidiče i administrativu.

Veřejná zakázka Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022 byla dále specifická v tom, že:

- i. se jednalo o dvě oddělená časová období první 4 roky a druhých 6 let s úplně odlišnými jízdními řády včetně zcela odlišného počtu potřebných vozidel a řidičů,
- ii. pro obě období byly pro každou oblast v rámci zadávacího řízení zadány jiné jízdní řády i zadavatelem navržené turnusy,
- iii. až do vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 9. 7. 2021 a u části 3 dokonce až do vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 14. 7. 2021 nekorespondovaly zadavatelem

uvedené jízdní řády a turnusy (některé spoje byly pokryté dvojnásobně a některé vůbec, a to i mezi více částmi veřejné zakázky navzájem),

- iv. všechny jízdní řády byly v zadávací dokumentaci jen ve formátu PDF, tedy extrémně špatně digitálně zpracovatelné.*

45. (...) Z dokumentů „Rámcové návrhy jízdních řádů“ a „Nezávazné návrhy oběhů vozidel“ byly pro vypracování nabídky nezbytné následující údaje:

- o celkový objem ujetých km,*
- o celkový objem času výkonu práce řidičů i čekání řidičů, který je na to potřeba a*
- o určení jaká kategorie vozu je na který spoj potřebná/možná.*

Tyto vstupní údaje slouží k vytvoření tzv. turnusů. Z turnusů měly vliv na nabízenou cenu a byly podstatné pro vypracování nabídky následující údaje:

- o celkový objem hrazených km,*
- o nutný počet režijních km přejezdů mezi spoji a přistavení/odstavení*
- o potřebný počet vozidel jednotlivých kategorií,*
- o potřebný počet řidičů, vč. potřebných záloh,*
- o celkový objem hodin výkonu a čekání, potřebných na zajištění předepsaných jízdních řádů.*
- o specifické požadavky na vybavení/charakter vozidel,*
- o nároky na výlepy tištěných jízdních řádů a označení zastávek,*
- o potřebné/dostupné zázemí pro vozy, řidiče i administrativu.*

Když zadavatel změnil podkladové jízdní řády, museli jsme si jako dodavatel předně zjistit rozdíly ve změněných návrzích. Tyto rozdíly nebyly blíže popsány. Bylo vždy jen obecně sděleno, že se některé dokumenty změnilo, nikoli v čem konkrétně se jejich obsah změnil.

Následně bylo nutné upravit interně zpracované digitální verze jízdních řádů, tedy jeden každý jízdní řád otevřít ve speciálním informačním systému, porovnat a políčko po políčku opravit (políčkem rozumíme čas zastavení jednoho spoje v jedné zastávce, jeden jízdní řád tak obsahuje 50-400 políček), vypracovat nové turnusy (tzn. opravené jízdní řády importovat do speciálního software pro tvorbu turnusů, pustit do nich původní návrh turnusů, opravit vzniklé rozdíly a kontrolní optimalizací ověřit, zda změny jízdních [řádů] neumožnily úsporu vozidla a/nebo řidiče).

Teprve na základě toto bylo možné celou cenovou kalkulaci přepočítat.

46. (...) Časová náročnost úpravy nabídky v souvislosti se změnou jízdních řádů a návrhů oběhů vozidel činila s ohledem na výše uvedené faktory, zejména 16 samostatných sad podkladů, přetrvávající nesrovnalosti v podkladech a extrémně špatnou digitální zpracovatelnost podkladů 10 pracovních dní dopravního specialisty, a to pro rozsah vyplývající ze změn jízdních řádů a návrhů oběhů vozidel dle vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 9. 7. 2021, resp. 14. 7. 2021.

Dopravní specialista přitom plní i jiné úkoly, než je příprava nabídek na veřejnou zakázku Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina. Průměrný dodavatel nemůže přerušit poskytování svých služeb a blokovat jediného pracovníka z důvodu opakovaných změn zadávací dokumentace.

(...) Podstatné je, že každá změna jízdních řádů vyžaduje tvorbu nových turnusů a nejpodstatnější je, zda nové turnusy neumožnily úsporu vozidla a/nebo řidiče, anebo naopak nevyžadují větší počet vozidel a/nebo řidičů.

Zcela posledním krokem je pak u dodavatele, který je malým a středním podnikem volba oblastí, které pro něj z obchodního hlediska poskytují nejvyšší naději na úspěch.“

Další průběh správního řízení

47. Přípisem č. j. ÚOHS-34991/2021/524/MOn ze dne 15. 10. 2021 Úřad navrhovatele v souladu s principy dobré správy informoval, že v souběžně probíhajícím správním řízení týkajícím se rovněž předmětné veřejné zakázky bylo dne 4. 10. 2021 nařízeno z moci úřední předběžné opatření ukládající zadavateli zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení až do pravomocného skončení souběžně probíhajícího správního řízení.
48. Usnesením č. j. ÚOHS-36038/2021/524/MOn ze dne 26. 10. 2021 Úřad nařídil neveřejné ústní jednání, a to za účelem podání vyjádření zadavatele a navrhovatele k problematice rámcových návrhů jízdních řádů a nezávazných návrhů oběhů vozidel jako podkladů pro vypracování nabídky.
49. Dne 4. 11. 2021 se v sídle Úřadu uskutečnilo neveřejné ústní jednání, v rámci kterého zástupci zadavatele a navrhovatele podali svá vyjádření k problematice rámcových návrhů jízdních řádů a nezávazných návrhů oběhů vozidel, resp. podkladů pro kalkulaci nabídkové ceny. O průběhu neveřejného ústního jednání byl pořízen protokol č. j. ÚOHS-37163/2021/524/RŠu ze dne 4. 11. 2021.
50. Usnesením č. j. ÚOHS-42195/2021/524/MOn ze dne 10. 12. 2021 stanovil Úřad účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
51. Dne 17. 12. 2021 obdržel Úřad přípis navrhovatele, ve kterém žádá o prodloužení lhůty, ve které se účastníci řízení mohou vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
52. Usnesením č. j. ÚOHS-43348/2021/524/VZi ze dne 17. 12. 2021 Úřad na žádost navrhovatele prodloužil účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí.

Vyjádření zadavatele k podkladům rozhodnutí

53. Zadavatel se k podkladům rozhodnutí vyjádřil přípisem ze dne 21. 12. 2021, ve kterém uvádí, že z informací, které uvedl navrhovatel ve správním řízení, má za to, že navrhovatel nezpracovával ve svých výpočtech nabídkovou cenu tak, jak je ve veřejných zakázkách tohoto typu běžné, ale snažil se toliko nacenit konkrétní dopravní řešení, které je dáno konkrétními jízdními řády. K tomu zadavatel podotýká, že pokud by požadoval ocenění konkrétního dopravního řešení a následně by došlo ke změně tohoto dopravního modelu (což zadavatel podle svého vyjádření považuje v daném případě prakticky za jistotu), musel by znovu zahajovat zadávací řízení na nový dopravní model. V této souvislosti zadavatel upozorňuje, že např. každý kalendářní rok cca v polovině prosince dochází ke změnám v jízdních řádech, které reflektují demografický, ekonomický, dopravně situační vývoj příslušné lokality, což znamená,

že pokud by měl být aplikován přístup zmíněný navrhovatelem, znamenalo by to v takovém případě nutnost vypsání nového zadávacího řízení. Zadavatel dodává, že na ústním jednání v sídle Úřadu uvedl, že „*předmětem není nacenění konkrétního dopravního řešení, které v praxi nebude pak vybraným dodavatelem nikdy realizováno*“, nýbrž zadavatelem stanový objem kilometrů. Jízdní řády jsou podle zadavatele toliko podkladem, na jehož základě si mají účastníci zadávacího řízení udělat představu o způsobu dopravního řešení pro danou lokalitu. Zadavatel argumentuje, že pokud navrhovatel mimo jiné jako podklad ke kalkulaci své nabídkové ceny používá přesný počet režijních přejezdů mezi spoji nebo celkový objem hodin výkonu a čekání řidičů, jeho kalkulace se stane bezpředmětnou při první změně jízdních řádů. Zadavatel opakovaně zdůrazňuje, že cílem veřejné zakázky není „*výpočet skutečně vynaložených nákladů ve vztahu ke konkrétnímu dopravnímu zadání*“, ale získat cenu, za kterou jsou schopni zajistit dopravní obslužnost daného území v horizontu deseti let, a to za předpokladu, že dodavatelé zohlední příslušné „*indexační mechanismy*“ zakotvené v návrhu smlouvy.

54. Zadavatel je přesvědčen o tom, že podklady související se změnami zadávacích podmínek předkládal v přehledné podobě, kdy jednotlivé změny barevně odlišil a pokud v případě změn jízdních řádů byl na základě změny celý spoj vypuštěn, zadavatel ponechal příslušný sloupec v jízdním řádu prázdný, a tudíž v takovém případě postačovalo otevřít předchozí verzi téhož jízdního řádu a dodavatelé měli informaci o tom, jaký konkrétní spoj zadavatel z jízdního řádu vypustil. Podle zadavatele v případě, kdy došlo ke změně jen několika jednotek „*buněk*“ konkrétního jízdního řádu, zadavatel barevně odlišoval pouze tyto dílčí změny v rámci jednotlivých měněných jízdních řádů, aniž by se tedy museli jakkoliv „*procházet*“ i ostatní buňky, které nebyly barevně odlišeny, a tudíž se ani nikterak neměnily. Zadavatel má za to, že takový přístup byl přiměřený a ve svém důsledku neztěžoval dodavatelům orientaci v zadávací dokumentaci.
55. Zadavatel považuje provedená upřesnění zadávacích podmínek za marginální, která svojí povahou nevyžadují podle § 99 zákona prodloužení lhůty pro podání nabídek, a dodává, že do konce lhůty pro podání nabídek zbývalo ještě téměř 7 kalendářních dnů, a tudíž dodavatelé tak měli dostatek času změny prostudovat a případně na ně reagovat, byť dle názoru zadavatele tyto změny neměly vliv na stanovení výše nabídkové ceny.
56. Zadavatel deklaruje, že z jednání s jinými dopravci má historicky naprosto odlišnou zkušenost, než jak uvádí navrhovatel ohledně svých kroků vedoucích k zapracování dílčích změn jízdních řádů do výsledné nabídkové ceny, neboť jestliže dochází k postupným marginálním úpravám jízdních řádů, jsou obvykle dopravní specialisté schopni říci, jaký vliv na nabídkovou cenu může mít odstranění či přidání jednoho spoje bez toho, aniž by museli zpracovávat detailní podklady na úrovni nových turnusů vozidel. Zadavatel taktéž uvádí, že to je on, který v zadávacích podmínkách stanovil pro danou oblast minimální počet vozidel, a tudíž argumentace navrhovatele, že na základě změn zadávacích podmínek musel „*prozkoumat*“ dopravní řešení, zda případně „*neuspoří*“ vozidlo, není relevantní. Obdobně zadavatel situaci vnímá i v otázce argumentace navrhovatele ohledně toho, zda v důsledku dílčí úpravy jízdního řádu případně „*neuspoří*“ řidiče. Zadavatel uvádí, že skutečnost, že dojde ke změně jízdních řádů, neznamená, že lze „*uspořit*“ řidiče, protože nepostačuje, aby dodavatel měl pouze „*ideální*“ minimální počet řidičů potřebný pro dopravní „*špičku*“, kdy je obecně největší potřeba řidičů v daném časovém rozmezí, ale je nezbytné mít na paměti, že dodavatel musí mít více řidičů,

a to z důvodů dovolených, absencí (hlavně nemocnost), což může běžně například při potřebných 100 řidičích znamenat, že jich reálně potřebuje výrazně více, např. 130 (v závislosti na zkušenostech konkrétního dopravce). V této souvislosti zadavatel dodává, že tento „odhad“ počtu řidičů musí učinit dodavatel, a to i s ohledem na to, kolik z nich bude mít zaměstnáno na hlavní pracovní poměr, kteří u něj budou pracovat na dohodu uzavřenou mimo pracovní poměr atd.

57. Zadavatel dodává, že dodavatelé musí při stanovení nabídky zohlednit změnové mechanismy smlouvy i tu skutečnost, že podle dopravního modelu, který navrhovatel dle svého tvrzení velice exaktně naceňoval, pravděpodobně vůbec nevyjede. Zadavatel argumentuje v tom smyslu, že zkušený dopravce ve své nabídce zohledňuje potřebný počet řidičů s ohledem na druh pracovního poměru, charakter terénu, kde bude službu poskytovat (s ohledem na spotřebu vozů), obsazenost vozů, roční období atd. Zadavatel je však přesvědčen, že tyto skutečnosti nelze naceňovat exaktně, ale na základě zkušeností dopravce s provozem obecně. Podle názoru zadavatele je pro stanovení nabídkové ceny rozhodující zejména počet dopravní techniky, její začlenění do kategorií a odhad počtu řidičů s ohledem na dopravní model, ale nikoliv již počet hodin výkonu řidičů.
58. Zadavatel striktně odmítá, aby mu byla přičítána k tíži subjektivní personální situace navrhovatele. Zadavatel zastává názor, že pokud navrhovatel není personálně vybaven tak, aby byl schopen zpracovat svoji nabídku a zároveň zabezpečit svůj další provoz, nejedná se o pochybení zadavatele. Navrhovateli podle zadavatele muselo být již od počátku, kdy se seznámil se zadávacími podmínkami, zjevné, že zadávací podmínky jsou rozsáhlé, což plyne i z jejich povahy. Podle zadavatele je s podivem, že si navrhovatel pro potřeby zpracování nabídky nezajistil, byť jen třeba dočasně, větší personální kapacity, když je pro něj toto rozhodnutí podle jeho vlastních tvrzení naprosto zásadní a zároveň ví, že nemůže svého dopravního specialistu vyčlenit pouze pro potřeby zpracování nabídky. Zadavatel v této souvislosti uvádí, že pro každou část obdržel dostatečný počet nabídek, kdy ve všech případech to bylo alespoň 6, což podle zadavatele zjevně svědčí o tom, že bylo možné nabídku na základě podkladů poskytnutých zadavatelem zpracovat a ve lhůtách stanovených zadavatelem podat.
59. Zadavatel má za to, že návrh podaný navrhovatelem je nedůvodný a neexistují důvody pro uložení nápravného opatření. Zadavatel proto navrhuje, aby Úřad v souladu s § 265 písm. a) zákona návrh zamítl a zahájené správní řízení zastavil.

Vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí

60. Dne 21. 12. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne, ve kterém uvádí, že setrvává na svých argumentech uvedených v dosavadních podáních a na tyto v plném rozsahu odkazuje.
61. Navrhovatel zejména upozorňuje na ustanovení § 36 odst. 3 zákona, podle kterého má zadavatel povinnost stanovit zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídek a nesmí přitom odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek přenášet na dodavatele. Podle navrhovatele se zadavatel v rámci své obrany pokouší odvádět pozornost od podstaty celého problému, kterým je existence opakovaných chyb v zadávací dokumentaci, kterých se při přípravě zadávací dokumentace a následně i v průběhu zadávacího řízení dopustil, a její neúplnost. Podle navrhovatele se zadavatel snaží bagatelizovat své pochybení například v případě změny zadávacích podmínek ze dne

9. 7. 2021, kdy zadavatel ve vyjádření k návrhu ze dne 23. 8. 2021 v případě části 6 veřejné zakázky hovoří o snížení předpokládaného ročního objemu kilometrů v této části toliko o 0,21 % oproti původnímu stanovenému objemu, čímž se dle navrhovatele snaží navodit dojem „marginálnosti“ provedené změny.

62. Navrhovatel však naopak v případě změny předpokládaného rozsahu ujetých kilometrů vidí změnu, která by měla být doprovázena prodloužením lhůty pro podání nabídek v souladu s § 99 odst. 2 zákona, což však zadavatel neučinil. Zadavatel v šetřeném případě k prodloužení nepřistoupil, ačkoliv podle navrhovatele zadavatel na jiném místě svého vyjádření považuje rozsah kilometrů za jeden ze tří rozhodujících parametrů pro stanovení nabídkové ceny.
63. Navrhovatel zastává názor, že klíčovou otázkou pro posouzení důvodnosti návrhu navrhovatele je to, zda byly rámcové návrhy jízdních řádů zveřejněné zadavatelem pro dodavatele závazné, či nikoli. Podle navrhovatele o závaznosti daných podkladů nemůže být sporu, neboť sám zadavatel ve vysvětlení dokumentace ze dne 8. 7. 2021 uvedl, že rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel slouží pro účely kalkulace nabídkové ceny jako modelový příklad. Navrhovatel je tak přesvědčen, že tím zadavatel potvrdil, že *„dané informace tvoří závazný kalkulační model, který má pro dodavatele představovat jednotný podklad pro stanovení nabídkové ceny, který zadavateli umožní získat od dodavatelů vzájemně srovnatelné nabídky“*.
64. Podle navrhovatele zadavatel začal tvrdit, že rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel nepředstavují závazný podklad pro kalkulaci nabídkové ceny teprve po uplynutí lhůty pro podání námitek, v reakci na námítky navrhovatele. Zadavatel podle navrhovatele zdůrazňuje svou argumentaci ohledně nadbytečnosti modelových jízdních řádů pro zpracování nabídek, když nově uvádí, že zásadní pro zpracování nabídkové ceny je pouze předpokládaný rozsah kilometrů, počet vozidel pro jednotlivé části veřejné zakázky a příp. kategorie vozidel. Navrhovatel nesouhlasí s argumentací zadavatele, že odpovědnou kalkulaci nabídkové ceny lze provést i bez dispozice s modelovými jízdními řády nebo nezávaznými návrhy oběhů vozidel. Navrhovatel naopak zastává názor, že z pohledu kalkulování nabídkové ceny jsou klíčové i informace o počtu zastávek a rovněž i to, v jakém čase se mají autobusy dostat z jedné zastávky na druhou, případně jak dlouhé čekání má na konkrétní zastávce být. Doplnění či vynechání, byť jenom jedné zastávky z jízdního řádu totiž podle navrhovatele může v některých případech kompletně „rozhodit“ celou ekonomiku poskytování služby dopravy v příslušné lokalitě, když i taková na první pohled malá změna může u konkrétního dopravce v konečném důsledku vést k nutnosti nasazení dalšího autobusu, nebo nutnosti zajištění dalších řidičů, což pro dopravce pochopitelně představuje nemalý náklad. Význam modelových jízdních řádů při stanovování nabídkových cen navrhovatel také spatřuje v tom, že zadavateli umožňují, aby obdržel vzájemně porovnatelné nabídky.
65. Navrhovatel v této souvislosti upozorňuje, že hlavní argument, o který zadavatel opíral svá tvrzení o nezávaznosti rámcových jízdních řádů, a sice že součástí jízdních řádů nebyly všechny varianty (státní svátky, víkendy, prázdniny apod.) ani všechny související varianty oběhů vozidel, zadavatel sám v průběhu ústního projednání odvolal jako nepravdivý.
66. Navrhovatel uvádí, že nerozporuje tvrzení zadavatele, že faktické jízdní řády budou jiné než ty, které byly předloženy v zadávací dokumentaci, ani to, že se jízdní řády budou v čase měnit. Navrhovatel deklaruje, že podstata jeho námitek spočívá v tom, že zadavatel poté, co vymezil

závazné údaje, které jsou rozhodující pro stanovení nabídkové ceny, neposkytl dodavatelům dostatečný časový prostor k tomu, aby mohli kvalifikovaně zohlednit veškeré změny provedené zadavatelem v „kalkulačním modelu“ na poslední chvíli, a aby tak mohli zadavateli předložit kvalifikované a vzájemně srovnatelné nabídky.

67. Podle navrhovatele skutečnost, že zadavatel v průběhu lhůty pro podání nabídek opakovaně měnil kalkulační model, dokládá, že zadávací dokumentace jako celek nebyla zadavatelem řádně připravena. Navrhovatel zastává názor, že pokud by zadávací dokumentace byla správná a úplná, tak by zadavatel i přes spoustu dotazů nemusel provádět žádnou změnu zadávací dokumentace. Podle navrhovatele nemůže obstát argumentace stran neprodloužení lhůty pro podání nabídek tak, aby lhůta pro podání nabídek po prodloužení činila celou svou původní délku, z důvodu, že se jednalo pouze o drobné změny, neboť i drobná změna v kalkulačním modelu může mít vliv na to, zda nabídka konkrétního dodavatele bude vybrána jako nejvýhodnější, či nikoli.
68. Navrhovatel je přesvědčen o tom, že pokud zadavatel zveřejnil „finální“ podobu modelových jízdních řádů a oběhů vozidel jen několik málo dnů (navrhovatel konkrétně uvádí 2 pracovní dny) před uplynutím lhůty pro podání nabídek, nebyl dán dostatečný časový prostor k tomu, aby dodavatelé mohli finální podobu kalkulačního modelu kvalifikovaně posoudit a zohlednit v kalkulaci nabídkové ceny. Podle navrhovatele tak zadavatel v šetřeném případě ignoroval postup, který mu stanoví § 99 odst. 2 zákona. Podle navrhovatele nemůže být sporu o tom, že v daném případě měl zadavatel, byť i jenom při minimálním zásahu do kalkulačního modelu přistoupit k prodloužení lhůty pro podání nabídek, a to tak, aby lhůta pro podání nabídek po prodloužení činila celou svou původní délku.
69. Navrhovatel považuje postup zadavatele za netransparentní, a tedy za postup, který je v rozporu se zákonem.
70. Navrhovatel podle svého vyjádření i nadále trvá na svém návrhu a navrhuje, aby Úřad zadávací řízení na předmětnou veřejnou zakázku zrušil.

IV. ZÁVĚRY ÚŘADU

71. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména obdržené dokumentace o zadávacím řízení, stanovisek předložených účastníky řízení a informací sdělených v rámci neveřejného ústního jednání návrh navrhovatele podle § 265 písm. a) zákona zamítl, neboť nezjistil důvody pro uložení nápravného opatření podle § 263 zákona. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.

Relevantní ustanovení zákona

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

1. podmínky průběhu zadávacího řízení,
 2. podmínky účasti v zadávacím řízení,
 3. pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení,
 4. pravidla pro hodnocení nabídek,
 5. další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104 zákona.
75. Podle § 36 odst. 3 zákona zadávací podmínky zadavatel stanoví a poskytne dodavatelům v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení. Zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.
76. Podle § 98 odst. 1 zákona zadavatel může zadávací dokumentaci vysvětlit, pokud takové vysvětlení, případně související dokumenty, uveřejní na profilu zadavatele, a to
- a) nejméně 5 pracovních dnů před uplynutím lhůty pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek, nebo
 - b) v případech, kdy je lhůta pro podání nabídek zkrácena podle § 57 odst. 2 písm. b) zákona nebo § 59 odst. 5 zákona, nejméně 4 pracovní dny před uplynutím lhůty pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek.
77. Podle § 98 odst. 2 zákona pokud se vysvětlení zadávací dokumentace týká částí zadávací dokumentace, které se neuveřejňují podle § 96 odst. 2 zákona, odešle je nebo předá zadavatel všem dodavatelům, kteří podali žádost o příslušné části zadávací dokumentace; § 98 odst. 1 zákona se nepoužije.
78. Pokud podle § 98 odst. 3 zákona o vysvětlení zadávací dokumentace písemně požádá dodavatel, zadavatel vysvětlení uveřejní, odešle nebo předá včetně přesného znění žádosti bez identifikace tohoto dodavatele. Zadavatel není povinen vysvětlení poskytnout, pokud není žádost o vysvětlení doručena včas, a to alespoň 3 pracovní dny před uplynutím lhůt podle odstavce 1 cit. ustanovení zákona. Pokud zadavatel na žádost o vysvětlení, která není doručena včas, vysvětlení poskytne, nemusí dodržet lhůty podle § 98 odst. 1 zákona.
79. Podle § 98 odst. 5 zákona, pokud by spolu s vysvětlením zadávací dokumentace zadavatel provedl i změnu zadávacích podmínek, postupuje podle § 99 zákona.
80. Podle § 99 odst. 1 zákona zadávací podmínky obsažené v zadávací dokumentaci může zadavatel změnit nebo doplnit před uplynutím lhůty pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek. Změna nebo doplnění zadávací dokumentace podmínek musí být uveřejněna nebo oznámena dodavatelům stejným způsobem jako zadávací podmínka, která byla změněna nebo doplněna.
81. Podle § 99 odst. 2 zákona pokud to povaha doplnění nebo změny zadávací dokumentace vyžaduje, zadavatel současně přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek. V případě takové změny nebo doplnění zadávací dokumentace, která může rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, prodlouží zadavatel lhůtu tak, aby od odeslání změny nebo doplnění zadávací dokumentace činila nejméně celou svou původní délku.

82. Podle § 265 písm. a) zákona Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení

83. Dle bodu II.2.7) oznámení o zahájení zadávacího řízení uveřejněného ve Věstníku veřejných zakázek dne 4. 3. 2021 činí doba trvání zakázky 120 měsíců.
84. Zadavatel v bodu 3.1 článku 3. „Předmět veřejné zakázky“ zadávací dokumentace veřejné zakázky stanovil: »Předmětem plnění veřejné zakázky je výkon veřejných služeb v přepravě cestujících 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 (dále jen „zákon o veřejných službách“) na území Kraje Vysočina«.
85. V bodu 7.1 článku 7. „Požadavky na způsob zpracování ceny plnění“ zadávací dokumentace zadavatel stanovil: »Účastník zadávacího řízení zpracuje cenu plnění v členění podle předlohy (Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení) (dále jen „Formulář pro zpracování nabídkové ceny a kritérií kvality“)«. Níže je pro příklad uveden přehled nákladových položek, které sloužily pro stanovení nabídkové ceny pro část 1 veřejné zakázky, a to jak pro první, tak i pro druhé období plnění veřejné zakázky.

Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení				
Formulář pro zpracování nabídkové ceny				
Část Veřejné zakázky			1	
Období			první období (bez VDV)	
Formulář pro zpracování nabídkové ceny			Hodnoty	
			KALENDÁŘNÍ ROK PLNĚNÍ	
řádek			v Kč	Kč/km
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1	0,00	0,00
	Přímý materiál, energie	2	0,00	0,00
	Opravy a údržba vozidel	3	0,00	0,00
	Odpisy dlouhodobého majetku	4	0,00	0,00
	Pronájem a leasing vozidel	5	0,00	0,00
	Mzdové náklady	6	0,00	0,00
	Sociální a zdravotní pojištění	7	0,00	0,00
	Cestovné	8	0,00	0,00
	Úhrada za použití infrastruktury	9	0,00	0,00
	Silniční daň	10	0,00	0,00
	Elektronické mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12	0,00	0,00
	Ostatní přímé náklady	13	0,00	0,00
	Ostatní služby	14	0,00	0,00
	Provozní režie	15	0,00	0,00
	Správní režie	16	0,00	0,00

Zisk	17	0,00	0,00
Provozní náklady celkem	18	0,00	
Předpokládaný dopravní výkon (km) za rok			2 657 221,20

Příloha č. 5 dokumentace zadávacího řízení				
Formulář pro zpracování nabídkové ceny				
Část Veřejné zakázky			1	
Období			druhé období (včetně VDV)	
Formulář pro zpracování nabídkové ceny		řádek	Hodnoty	
			KALENDÁŘNÍ ROK PLNĚNÍ	
			v Kč	Kč/km
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1	0,00	0,00
	Přímý materiál, energie	2	0,00	0,00
	Opravy a údržba vozidel	3	0,00	0,00
	Odpisy dlouhodobého majetku	4	0,00	0,00
	Pronájem a leasing vozidel	5	0,00	0,00
	Mzdové náklady	6	0,00	0,00
	Sociální a zdravotní pojištění	7	0,00	0,00
	Cestovné	8	0,00	0,00
	Úhrada za použití infrastruktury	9	0,00	0,00
	Silniční daň	10	0,00	0,00
	Elektronické mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12	0,00	0,00
	Ostatní přímé náklady	13	0,00	0,00
	Ostatní služby	14	0,00	0,00
	Provozní režie	15	0,00	0,00
	Správní režie	16	0,00	0,00
Zisk	17	0,00	0,00	
Provozní náklady celkem	18	0,00		
Předpokládaný dopravní výkon (km) za rok			4 074 224,60	

Z obsahu Formuláře pro zpracování nabídkové ceny a kritérií kvality vyplývá, že nabídková cena má být zpracována za jeden kalendářní rok zvlášť pro dvě období, a to konkrétně první období v délce trvání 4 roky a druhé období v délce trvání 6 roků (dále jen „první období“ a „druhé období“), kdy pro stanovení nabídkové ceny bude použita vzájemně odlišná jednotková cena v Kč/km pro každé z obou období. Výsledná nabídková cena je pak dána součtem součinu jednotkové ceny v Kč/km za první období a zadavatelem stanoveného předpokládaného objemu ujetých km za první období pro konkrétní část veřejné zakázky a součinu jednotkové ceny v Kč/km za druhé období a zadavatelem stanoveného předpokládaného objemu ujetých km za druhé období pro tutéž část veřejné zakázky.

86. Přílohou č. 3 zadávací dokumentace je návrh smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „návrh smlouvy“), kdy dle článku 1. „Obecná ustanovení“ bodu 1.2 se „Technickými a provozními standardy VDV“¹ rozumí „dokument vypracovaný Objednatelem, jímž jsou upraveny zejména nutné a minimální technické a provozní standardy, které musí Dopravce při plnění povinností dle této Smlouvy splnit; Technické a provozní standardy VDV jsou zpracovány samostatně na období od Zahájení provozu po dobu čtyř let, resp. do dne předcházejícího dni celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 2 Zákona o silniční dopravě ve čtvrtém kalendářním roce, která se svým pořadím v kalendářním roce shoduje s celostátní změnou jízdních řádů, od níž došlo k Zahájení provozu, a samostatně na období po uplynutí období dle předchozí věty do konce trvání této Smlouvy“. Přílohou č. 1a návrhu smlouvy jsou mj. rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazný návrh oběhů vozidel pro první období plnění veřejné zakázky. Přílohou č. 1b návrhu smlouvy jsou mj. rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazný návrh oběhů vozidel pro druhé období plnění veřejné zakázky.
87. Dle bodu 3.7 návrhu smlouvy „[v]ýše Nabídkové ceny bude dále navýšena v případě, že dojde v důsledku požadavků Objednatele na změnu rozsahu Závazku veřejné služby dle této Smlouvy k následujícím změnám proběhu na Vozidlo za jeden rok, přičemž výchozím stavem, se kterým budou změny poměřovány, je Základní roční proběh (...)“. Zadavatel pak v dalším stanoví zvýšení ceny (vyjádřené v procentuální výši) za ujetý km při konkrétním snížení proběhu (vyjádřené v procentuální výši) za vozidlo oproti základnímu proběhu. Změny jsou započítávány počínaje snížením proběhu o 5 %, kdy diference pro další zvýšení ceny je vždy 5 %, a to až do hranice 50 %.
88. Dle bodu 3.8 návrhu smlouvy „[v]ýše Nabídkové ceny bude snížena v případě, že dojde v důsledku požadavků Objednatele na změnu rozsahu Závazku veřejné služby dle této Smlouvy k následujícím změnám proběhu na Vozidlo za jeden rok, přičemž výchozím stavem, se kterým budou změny poměřovány, je Základní roční proběh (...)“. Zadavatel pak v dalším stanoví snížení ceny (vyjádřené v procentuální výši) za ujetý km při konkrétním zvýšení proběhu (vyjádřené v procentuální výši) za vozidlo oproti základnímu proběhu. Změny jsou započítávány počínaje zvýšením proběhu o 5 %, kdy diference pro další snížení ceny je vždy 5 %, a to až do hranice 50 %.
89. Dle bodu 7.3 návrhu smlouvy „[d]opravce je povinen akceptovat Změny rozsahu požadované Objednatelem dle tohoto čl. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** Smlouvy, a to jak v případě navýšení rozsahu Závazku veřejné služby, tak i jeho snížení, a zajistit Závazek veřejné služby v tomto navýšeném nebo sníženém rozsahu, a to za podmínek dle této Smlouvy. Objednatel je však oprávněn požadovat Změnu rozsahu znamenající navýšení výkonů dle této Smlouvy, případně Změnu rozsahu znamenající snížení výkonů dle této Smlouvy, tak, aby předpokládaný roční výkon v kterémkoli Dopravním roce činil nejméně 70 % předpokládaného ročního výkonu dle přílohy č. 2a Smlouvy, resp. dle přílohy č. 2b Smlouvy, a nejvýše 130 % předpokládaného ročního výkonu dle přílohy č. 2a Smlouvy, resp. dle přílohy č. 2b Smlouvy.“.
90. Ve dnech 8. 7. 2021 a 9. 7. 2021 zadavatel uveřejnil vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace, a to pro všechny části č. 1 až č. 8 veřejné zakázky. Dne 14. 7. 2021 pak zadavatel uveřejnil vysvětlení, změnu a doplnění zadávací dokumentace pro část č. 3 veřejné zakázky.

¹ zkratka VDV značí veřejnou dopravu Vysočiny, pozn. Úřadu

Jednotlivá vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace zadavatel uveřejňoval na profilu zadavatele.² Z předložené dokumentace Úřad zjistil, že žádnou z výše uvedených změn a doplnění zadávací dokumentace neprovázelo prodloužení lhůty pro podání nabídek.

91. Dle bodu VII.1.2) změnového formuláře oznámení o zahájení zadávacího řízení uveřejněného ve Věstníku veřejných zakázek dne 7. 6. 2021 lhůta pro podání nabídek končí dne 16. 7. 2021 ve 23.59.

Právní posouzení

92. Navrhovatel v návrhu namítá, že zadavatel poté, co závazně stanovil zadávací podmínky, tj. poté co na profilu zadavatele uveřejnil poslední změny zadávacích podmínek (konkrétně pak navrhovatel v návrhu uvádí změny zadávacích podmínek uveřejněné na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021, dne 9. 7. 2021 a dne 14. 7. 2021), neposkytl dodavatelům dostatečný časový prostor k tomu, aby se mohli s těmito změnami seznámit, kvalifikovaně je posoudit a zadavateli předložit cenové nabídky, které budou vzájemně porovnatelné.
93. K otázce vymezení předmětu veřejné zakázky a stanovení zadávacích podmínek Úřad nejprve uvádí, že byť je to výlučně zadavatel, kdo vymezuje předmět plnění veřejné zakázky a stanoví zadávací podmínky (tedy to, co v rámci zadávacího řízení vlastně poptává), neboť jen on sám zná nejlépe své vlastní potřeby, jež by měl co nejpřesněji a věcně definovat, nemůže k tomuto úkonu přistupovat zcela svévolně, ale musí dodržovat pravidla, která mu stanoví zákon. Zadávací dokumentace veřejné zakázky, kterou se dle § 28 odst. 1 písm. b) zákona rozumí veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky, sdělované nebo zpřístupňované účastníkům zadávacího řízení při zahájení zadávacího řízení, včetně formulářů podle § 212 zákona a výzev uvedených v příloze č. 6 k zákonu, musí zpravidla obsahovat veškeré zadávací podmínky (v zadávacích řízeních umožňujících jednání mohou být účastníkům zadávacího řízení zadávací podmínky sdělovány také v rámci jednání, kdy dochází k postupnému upřesňování požadavků zadavatele na plnění nabízeného dodavatelem), a je tak klíčovým zdrojem informací, na jejichž základě zvažují dodavatelé svoji účast v zadávacím řízení a zpracovávají své nabídky.
94. Úřad v obecné rovině uvádí, že zadavatel je v případě, kdy dosud nedošlo k uplynutí lhůty pro podání žádostí o účast, předběžných nabídek nebo nabídek oprávněně zadávací podmínky měnit či doplňovat. Zákonodárce pak v § 99 odst. 2 zákona stanoví, že v určitých případech je zadavatel poté, co provede změnu zadávacích podmínek, povinen v souvislosti s uveřejněnou změnou zadávacích podmínek prodloužit lhůtu pro podání nabídek. Z věty první citovaného ustanovení vyplývá, že zadavatel je obecně povinen prodloužit lhůtu pro podání nabídek za předpokladu, že změnil nebo doplnil zadávací podmínky a povaha této změny nebo doplnění prodloužení lhůty vyžaduje. Zákon sice striktně nestanoví, které konkrétní změny mají povahu vyžadující prodloužení lhůty pro podání nabídek, a ponechává tak na uvážení zadavatele, zda povaha provedené změny či doplnění zadávacích podmínek v konkrétním případě vyžadují prodloužení lhůty pro podání nabídek, předběžných nabídek či žádostí o účast, či nikoliv, nicméně k samotnému posouzení je třeba přistupovat s ohledem na zásady zadávacího řízení, které jsou obecně platné po celou dobu průběhu zadávacího řízení. Pokud tedy změna či doplnění zadávacích podmínek objektivně vyžadují prodloužení lhůty pro

² Dostupném na: https://ezak.kr-vysocina.cz/profile_display_111.html – pozn. Úřadu

podání nabídek, kdy rozhodujícím hlediskem je rozsah předpokládané (nutné) reakce dodavatelů na provedenou změnu, je nezbytné, aby tak zadavatel učinil a tuto lhůtu přiměřeně prodloužil.

95. Úřad v této souvislosti dále uvádí, že zákon v ustanovení § 99 odst. 2 věta druhá stanoví, že jestliže zadavatelem provedená změna nebo doplnění zadávací dokumentace jsou způsobilé rozšířit okruh možných dodavatelů (oproti stavu před změnou zadávací dokumentace), je povinen prodloužit dotčenou lhůtu tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku.
96. Poněvadž zadavatel v šetřeném případě na základě změn uveřejněných na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021 vůbec nepřistoupil k prodloužení lhůty pro podání nabídek, neboť tyto změny neposoudil jako změny, jejichž povaha vyžaduje prodloužení lhůty (viz bod 90. odůvodnění tohoto rozhodnutí), bude pro posouzení případu a správnosti postupu zadavatele rozhodující, zda některá z výše uvedených změn je takové povahy, že vyžaduje s ohledem na okolnosti zadávané veřejné zakázky prodloužení lhůty pro podání nabídek, nebo zda je dokonce způsobilá rozšířit okruh potenciálních dodavatelů, kdy by zadavatel v takovém případě byl povinen prodloužit lhůtu tak, aby lhůta pro podání nabídek po prodloužení činila alespoň celou svou původní délku.

Ke „změně“ zadávacích podmínek spočívající v uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek

97. Zadavatel ve svém vyjádření ze dne 23. 8. 2021 uvedl, že konsolidované znění zadávacích podmínek uveřejnil na profilu zadavatele z důvodu opakovaných žádostí dodavatelů.
98. Z předložené dokumentace vyplývá, že „změně“ zadávacích podmínek spočívající v uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek, která byla uveřejněna na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021, předcházelo v případě částí 1, 2, 4, 6, 7 a 8 veřejné zakázky celkem 14 vysvětlení či změn zadávacích podmínek, v případě části 3 veřejné zakázky se pak jedná o 15 předchozích vysvětlení či změn zadávacích podmínek a v případě části 5 veřejné zakázky dokonce 17 předcházejících vysvětlení či změn. Je tedy pochopitelné, že v případě, kdy se dodavatelé dožadovali uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek, zadavatel jejich požadavku vyhověl a v rámci Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil konsolidovaná znění zadávacích podmínek pro jednotlivé části veřejné zakázky.
99. Samotné uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek nelze v šetřeném případě považovat za změnu zadávacích podmínek v pravém slova smyslu, neboť v případě konsolidovaného znění zadávacích podmínek zadavatel toliko shrnul všechny „aktuální“ zadávací podmínky pro konkrétní část veřejné zakázky, které dosud byly dohledatelné pod jednotlivými uveřejňovanými změnami zadávacích podmínek. Dodavatelé tak dosud museli ověřovat, zda konkrétní změna zadávacích podmínek je platná, či zda byla nahrazena (a to třeba i částečně) pozdější změnou zadávacích podmínek (tj. změnou s vyšším pořadovým číslem), či nikoliv. Uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek (tj. za situace, kdy jsou uveřejněny jen aktuálně platné zadávací podmínky neboli původní zadávací podmínky, ve znění posledních „platných“ změn) nemohlo dodavatelům situaci při přípravě nabídek jakkoliv „ztížit“ či prodloužit, právě naopak. Na této skutečnosti nic nemění ani obecná poučka, kterou zadavatel obecně uváděl u všech změn zadávacích podmínek, a to že aktuální změna zadávacích podmínek je rozhodná pro zpracování nabídek a dodavatelé ji mají při zpracování nabídek zohlednit. V případě konsolidovaného znění zadávacích podmínek platí, že

dodavatelé, kteří již ve vypracovávané nabídce zohlednili veškeré předchozí změny zadávacích podmínek, nemusí z důvodu uveřejnění samotného konsolidovaného znění činit další kroky, natož ověřovat „správnost“ údajů uvedených v jednotlivých dokumentech v souvislosti s uveřejněním konsolidovaného znění, jak by se dalo usuzovat z návrhu navrhovatele. Uvedené platí pro všechny části veřejné zakázky a pro všechny dokumenty spadající do konsolidovaného znění s výjimkou uveřejnění 2 změnových dokumentů v případě části 4 veřejné zakázky, 4 změnových dokumentů v případě části 7 veřejné zakázky a 1 změnového dokumentu v případě části 8 veřejné zakázky, jak je uvedeno ve změně zadávací dokumentace č. 15 (shodně pro všechny uvedené části veřejné zakázky). Pro úplnost v této souvislosti Úřad uvádí, že výše uvedené změnové dokumenty se týkají změn rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy. Problematice těchto změn se Úřad bude blíže věnovat v souvislosti s obdobnými změnami zadávacích podmínek uveřejněných zadavatelem na profilu zadavatele dne 9. 7. 2021. Na základě výše uvedeného tedy není pochyb o tom, že **samotné** uveřejnění konsolidovaného znění zadávacích podmínek evidentně **nemá** povahu změny, která by vyžadovala prodloužení lhůty pro podání nabídek, a tudíž zadavatel tím, že neprodloužil lhůtu pro podání nabídek z důvodu této „změny“ zadávacích podmínek spočívající v uveřejnění **toliko** konsolidovaného znění, nepostupoval v rozporu se zákonem.

Ke změně zadávacích podmínek spočívající ve změně Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny a ke změně zadávacích podmínek spočívající ve změně Grafického manuálu Veřejné dopravy Vysočiny

100. Z předložené dokumentace Úřad zjistil, že navrhovatelem namítané neprodloužení lhůty pro podání nabídek v souvislosti se změnou Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny (tj. přílohy č. 11 zadávací dokumentace) a v souvislosti se změnou zadávacích podmínek spočívající ve změně Grafického manuálu Veřejné dopravy Vysočiny (tj. přílohy č. 1 Technických a provozních standardů) bylo součástí změny zadávacích podmínek uveřejněné zadavatelem na profilu zadavatele dne 9. 7. 2021 a týkalo se všech částí veřejné zakázky bez rozdílu.
101. Vlastní změna Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny spočívala pouze ve změně dočasného označování zastávek, kdy původní text uvedený v bodě 4.6 standardů: **„V případě, že dojde k dočasnému přemístění zastávky nebo dočasnému zrušení zastávky, musí být neplatnost původního označení zastávky zřetelně vyznačena jeho přelepením reflexní páskou ve tvaru kříže (případně zakrytím označení zastávky) a uvedením příslušné informace pro cestující.“** zadavatel nahradil textem: **„V případě, že dojde k dočasnému přemístění zastávky nebo dočasnému zrušení zastávky, dopravce zřetelným způsobem označí, že je daná zastávka mimo provoz spolu s uvedením příslušné informace pro cestující.“** (zvýraznění bylo provedeno Úřadem, pozn. Úřadu). Výše uvedenou změnu Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny Úřad považuje za zcela marginální, neboť se týká pouze změny v označování neplatnosti původního označení zastávky, kdy zadavatel svůj původní požadavek na konkrétní značení dočasně neplatného označnicku zastávky nahradil tak, že ponechává na dopravci, jakým zřetelným způsobem dočasně neplatný označnick zastávky označí. Úřad se domnívá, že tato marginální změna Technických a provozních standardů se pravděpodobně u většiny dodavatelů ani v nabídkové ceně neprojeví a pokud některý z dodavatelů hodlal změnu ve své nabídce promítnout, měl dostatečný časový prostor (konkrétně se ode dne

uveřejnění předmětné změny zadávacích podmínek do konce lhůty pro podání nabídek jedná o 7 kalendářních dnů, přičemž je z tohoto počtu 5 dnů pracovních) k tomu, aby tak mohl učinit.

102. V případě změny zadávacích podmínek spočívající ve změně Grafického manuálu Veřejné dopravy Vysočiny dochází ke změně bodu 5.2, kdy podle tohoto dokumentu se grafický manuál mění v tom ohledu, že původně jednotný barevný design zadního čela vozu (kombinace barev zelená a modrá, doplněný světlejšími symboly a logotypem VDV) se ponechává k reklamnímu využití ze strany dopravce. Rovněž se může změnit i okruh vozů, u kterých zadavatel požaduje použití jednotného designu podle grafického manuálu, poněvadž původně zadavatel v zadávacích podmínkách stanovil, že označení vozů dle grafického manuálu se bude týkat nově pořízených vozidel dosud neuvedených do provozu a po změně grafického manuálu zadavatel pro nová vozidla stanovil následující definici: *„Za nové vozidlo se považuje vozidlo, jehož datum první registrace vozidla uvedené v technickém průkazu je vyšší než datum ‚Zahájení provozu‘ definované ve smlouvě, k jejímuž plnění bude toto vozidlo používáno.“*. Z výše uvedeného tedy plyne, že nová vozidla, která si dopravci opatří ještě před zahájením provozu (např. v období mezi uzavřením smlouvy a zahájením vlastního provozu dle smlouvy) a u kterých registrace vozidla proběhla před zahájením provozu, nemusí být označena dle grafického manuálu VDV. Výše uvedená změna dle názoru Úřadu by čistě teoreticky mohla mít vliv na výslednou výši nabídkové ceny, neboť v případě některých dopravců se může změnit počet vozidel, která budou muset být označena podle zadavatelem stanoveného grafického manuálu. Rovněž tak na výši nabídkové ceny by mohla mít vliv i ta skutečnost, že zadavatel zadní čelo vozů podle nových podmínek poskytne pro potřeby dopravců za účelem využití pro umístění reklamy. Poněvadž ale každý z dodavatelů zná počet vozů, kterých se dotčené změny grafického manuálu týkají, není pro ně jistě závažnější problém provést kalkulaci těchto změn a ve lhůtě pro podání nabídek (konkrétně se ode dne uveřejnění předmětné změny zadávacích podmínek do konce lhůty pro podání nabídek jedná o 7 kalendářních dnů, přičemž je z tohoto počtu 5 dnů pracovních) tuto kalkulaci zohlednit v nabídkové ceně. Úřad tak dospěl k závěru, že v souvislosti se změnou Technických a provozních standardů Veřejné dopravy Vysočiny a v souvislosti se změnou zadávacích podmínek spočívající ve změně Grafického manuálu Veřejné dopravy Vysočiny nebylo nezbytné, aby zadavatel prodloužoval lhůtu pro podání nabídek.

K vysvětlení zadávací dokumentace, které zadavatel uveřejnil na svém profilu dne 14. 7. 2021

103. Ačkoliv navrhovatel označuje vysvětlení zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 14. 7. 2021 jako změnu zadávací dokumentace, ze své podstaty se jedná o vysvětlení zadávací dokumentace ve smyslu § 98 zákona, neboť zadavatel spolu s tímto vysvětlením zadávací dokumentace neprovedl žádnou změnu zadávacích podmínek (tj. nebyly v souvislosti s tímto vysvětlením zadávací dokumentace uveřejněny žádné dokumenty, které by stávající znění zadávacích podmínek měnily nebo doplňovaly). V souvislosti s institutem vysvětlení zadávací dokumentace, které není následováno adekvátní změnou nebo doplněním zadávacích podmínek, obecně zákonodárce v takovém případě nestanoví povinnost zadavateli prodloužit lhůtu pro podání nabídek.
104. Ke konkrétnímu vysvětlení zadávacích podmínek uveřejněnému na profilu zadavatele dne 14. 7. 2021 Úřad uvádí následující. Předmětné vysvětlení zadávací dokumentace se vztahuje výhradně k části 3 veřejné zakázky a týká se toho, že zadavatel při uveřejňování konsolidovaného znění zadávacích podmínek dne 8. 7. 2021 u části 3 veřejné zakázky uveřejnil

evidentně nesprávné přílohy návrhu smlouvy. Konkrétně se jedná o následující Přílohy č. 1b návrhu smlouvy: „Oběhy vozidel Bystřicko a Velkomeziříčsko škola“, „Oběhy vozidel Bystřicko a Velkomeziříčsko sobota“, „Oběhy vozidel Bystřicko a Velkomeziříčsko přehled“, „Oběhy vozidel Bystřicko a Velkomeziříčsko prázdní“ a „Oběhy vozidel Bystřicko a Velkomeziříčsko neděle“. Jedná se o nezávazné návrhy oběhů vozidel pro druhé období plnění veřejné zakázky, které přísluší k části 1 veřejné zakázky a které byly nedopatřením v případě konsolidovaného znění zadávacích podmínek nesprávně přiřazeny k části 3 veřejné zakázky.

105. V této souvislosti je nezbytné dodat, že problém se dotýká výhradně části 3 veřejné zakázky a toliko konsolidovaného znění zadávacích podmínek pro tuto část veřejné zakázky. Co se týče předmětných Příloh č. 1b návrhu smlouvy, Úřad zjistil, že v případě části 3 veřejné zakázky byly „výsledné“ návrhy oběhů vozidel na profilu zadavatele³ **uveřejněny již dne 30. 4. 2021, a to konkrétně v rámci vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 8.** Všichni dodavatelé tak měli dostatečný prostor se ve lhůtě pro podání nabídek (konec lhůty 16. 7. 2021) s předmětnými dokumenty seznámit a zohlednit je ve své nabídce. Ačkoliv Úřad nedopatřením zadavatele při uveřejňování předmětných příloh v rámci konsolidovaného znění u části 3 veřejné zakázky považuje za neblahou skutečnost a vnímá ji z pohledu přehlednosti zadávacích podmínek za poněkud nešťastnou, v kontextu ostatních okolností lze však konstatovat, že tato skutečnost neměla ve výsledku vliv na možnost/schopnost dodavatelů vypracovat nabídku, resp. na potřebu její úpravy. Vedle skutečnosti, že zadavatel výslednou podobu návrhu oběhů vozidel pro část 3 veřejné zakázky pro druhé období na svém profilu uveřejnil již dne 30. 4. 2021, je třeba vzít v úvahu i další související okolnosti. Předně zadavatel ve vysvětlení zadávací dokumentace uveřejněném v souvislosti s konsolidovanou verzí zadávací dokumentace výslovně uvedl, že v rámci konsolidovaného znění rovněž upravil i některé dokumenty, přičemž upravované dokumenty označil částí veřejné zakázky i konkrétními názvy dokumentů. Z předmětného vysvětlení zadávací dokumentace je evidentně zřejmé, že mezi upravovanými dokumenty není žádný dokument, který by zadavatel změnil či upravoval v rámci konsolidovaného znění pro část 3 veřejné zakázky (úpravy se týkají toliko dílčích dokumentů v částech 4, 7 a 8 veřejné zakázky).
106. Na tomto místě považuje Úřad za vhodné doplnit, že část 3 veřejné zakázky se zcela evidentně týká oblasti „Havlíčkobrodsko“. Tato skutečnost je zřejmá nejen z dříve uveřejněných podkladů v souvislosti s předmětnou částí veřejné zakázky, ale i z obsahu rámcových návrhů jízdních řádů, které byly součástí konsolidovaného znění zadávací dokumentace pro předmětnou část veřejné zakázky. V této souvislosti je evidentně zjevné, a to i pro osoby, které nejsou dopravními odborníky, že nezávazné návrhy oběhů vozidel, uveřejněné v rámci konsolidovaného znění zadávací dokumentace pro část 3 veřejné zakázky jako Přílohy č. 1b návrhu smlouvy, které již ve svém názvu mají zcela odlišnou oblast než „Havlíčkobrodsko“, a to konkrétně „Bystřicko a Velkomeziříčsko“ (když tyto oblasti vůbec nekorespondují s rámcovými návrhy jízdních řádů pro část 3 veřejné zakázky, a to ani okrajově), že předmětné návrhy oběhů vozidel se části 3 veřejné zakázky netýkají, a tudíž byly uveřejněny zjevně k nesprávné části veřejné zakázky. Úřad uzavírá, že vysvětlení zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 14. 7. 2021 **neposoudil** jako změnu zadávací dokumentace, jejíž povaha by vyžadovala prodloužení lhůty pro podání nabídek.

³ Dostupném na: https://ezak.kr-vysocina.cz/profile_display_111.html – pozn. Úřadu

Ke změnám rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných návrhů oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy

107. Změny zadávacích podmínek v podobě změn rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných návrhů oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy zadavatel uveřejnil na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021 spolu s konsolidovaným zněním zadávací dokumentace, a to v případě částí 4, 7 a 8 veřejné zakázky, a následně pak dne 9. 7. 2021, a to v případě částí 3 až 8 veřejné zakázky (v částech 1 a 2 veřejné zakázky předmětné změny v uvedeném období neproběhly a dříve uvedené dokumenty tak zůstaly v platnosti).
108. Z důvodu, že argumentace navrhovatele a zadavatele z pohledu potřeby dispozice s rámcovými návrhy jízdních řádů a nezávaznými návrhy oběhů vozidel pro účely sestavení nabídky je vzájemně diametrálně odlišná, kdy zadavatel uváděl, že rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel nejsou nezbytné pro zpracování nabídek a zadavatel je poskytl toliko nad rámec údajů nezbytných pro zpracování nabídek, zatímco navrhovatel zastával přesně opačný názor, a to že rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou zcela klíčovými dokumenty pro zpracování nabídek, neboť tvoří kalkulační model, který je nezbytné ocenit jednak z důvodu ocenění modelového příkladu zadavatelem poptávaných služeb a jednak z důvodu vzájemné porovnatelnosti nabídek, Úřad nařídil neveřejné ústní jednání (viz body 48. a 49. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
109. Z vyjádření zadavatele na neveřejném ústním jednání vyplynulo, že rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou jedním z podkladů pro vypracování nabídek a dodavatelům slouží pro to, aby si utvořili představu o dopravním řešení, které zadavatel poptává. Ke změnám zadávacích podmínek v uvedeném ohledu zadavatel uvedl, že ke změnám těchto podkladů přistoupil z toho důvodu, aby zpřesnil či eliminoval rozdílný výklad podkladů pro dodavatele. Zadavatel rovněž na neveřejném ústním jednání uvedl, že jeho tvrzení obsažené ve vyjádření k návrhu ze dne 23. 8. 2021, a to že rámcové jízdní řády neobsahovaly všechny varianty (státní svátky, víkendy, prázdniny apod.), bylo „nepřesné“, neboť jeho záměrem bylo uveřejnit všechny rámcové návrhy jízdních řádů.
110. Navrhovatel na neveřejném ústním jednání k problematice detailních změn rámcových jízdních řádů ve vztahu k ocenění veřejné zakázky v trvání 10 let uvedl, že vychází z toho, že rámcový návrh jízdního řádu je kvalifikovaný podklad v okamžiku uzavření smlouvy, přičemž si je vědom, že v průběhu plnění zakázky může docházet k jeho změnám. Navrhovatel nepovažuje zadavatelem provedené změny rámcových návrhů jízdních řádů a souvisejících dokumentů za marginální.
111. Úřad se v podrobnostech seznámil se zadávací dokumentací veřejné zakázky, jejími jednotlivými přílohami, včetně zadavatelem uveřejněných změn, a to vždy ve vztahu ke konkrétní části veřejné zakázky, přičemž dospěl k následujícímu závěru. Rámcové návrhy jízdních řádů, nezávazné návrhy oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy jsou podklady, které dodavatelům slouží pro zpracování jejich nabídek. Výsledná podoba rámcových návrhů jízdních řádů dle názoru Úřadu je důležitá zejména pro vybraného dodavatele, neboť z těchto podkladů se bude vycházet při stanovení závazných jízdních řádů, které dodavatel bude dle závazného návrhu smlouvy předkládat zadavateli ke schválení. Jak zadavatel v rámci neveřejného ústního jednání uvedl, vybraný dopravce zpracuje jízdní řády **dle pokynů zadavatele** a ten je následně odsouhlasí. Význam rámcových jízdních řádů Úřad

shledává v tom, že dodavatelé obdrží **rámcový podklad, resp. představu o celkové koncepci zajištění autobusové dopravy** v rámci konkrétní části veřejné zakázky (příp. o více částech veřejné zakázky), o kterou se ucházejí. Povaha uvedených podkladů svědčí o tom, že tyto neslouží k tomu, aby dodavatelé na jejich základě „kalkulovali“ s jednotlivostmi, jako jsou přesné počty zastávek, doby čekání, délky přejezdů, místa otáčení apod., a **nejsou tedy relevantní pro sofistikovanou kvantifikaci v takové míře detailu, tím spíše pak ve vztahu ke stanovení nabídkové ceny na celé období plnění veřejné zakázky**, tj. na období deseti let.

112. Rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné oběhy vozidel tak, jak je stanoví zadavatel, mohou být podpůrným podkladem pro to, aby dodavatelé obdrželi zevrubnou představu o tom, jakým způsobem zadavatel přistupuje ke zvažované koncepci zajištění autobusové dopravy na následující období. I kdyby se čistě teoreticky navrhovateli podařilo na základě výše uvedených podkladů nalézt „optimální“ řešení v podobě optimálních návazností jednotlivých spojů, optimálních přestupů, s ohledem na optimální využití řidičů s ohledem na jejich zákonné přestávky atd., čímž by teoreticky mohlo dojít i k úspoře ze strany dopravce, tato úvaha navrhovatele by musela zákonitě „zkrachovat“ při prvním požadavku zadavatele na změnu dopravní obslužnosti, která bude mít za následek, že „optimální“ předpoklady, ze kterých navrhovatel vycházel na základě již neaktuálních jízdních řádů, nebude možné dodržet. V této souvislosti nelze opomenout, že zadavatel v zadávacích podmínkách pro každou část veřejné zakázky stanoví, jakým minimálním počtem autobusů roztříděných podle kategorií musí dodavatelé disponovat, a tudíž v uvedeném ohledu platí, že i kdyby dodavatelé učinili na základě předložených jízdních řádů „optimalizaci“ oběhů vozidel, jejich počet dle zadavatelem stanovených kategorií nesmí klesnout pod tuto minimální hranici.
113. Za situace, kdy se předpokládaný roční objem u jednotlivých částí veřejné zakázky pohybuje v řádu milionů ujetých km a za dobu plnění veřejné zakázky v řádu desítek milionů ujetých km pro každou část veřejné zakázky a rovněž za situace, kdy roční objem ujetých km se u každé části bude pohybovat v rozmezí 70 % až 130 % předpokládaného ročního výkonu (viz bod 89. odůvodnění tohoto rozhodnutí), je téměř nemyslitelné, aby dodavatelé při stanovení nabídkové ceny striktně kalkulovali s dílčími jednotlivostmi v rámcových návrzích jízdních řádů, které jsou nezávazné v tom smyslu, že tu není žádná záruka, po jakou dobu a zda vůbec budou platné (tj. bude podle nich plněno).
114. V této souvislosti Úřad uvádí, že ačkoliv zadavatel v rámci zadávacích podmínek jako přílohy návrhu smlouvy předložil rámcové návrhy jízdní řády a nezávazné oběhy vozidel jako podklad pro zpracování nabídky, nelze tuto skutečnost zaměňovat se situací, kdy je pro ocenění předmětu plnění předkládán model, kdy nabídková cena vychází toliko z nacenění konkrétního modelu, jak se opakovaně snaží argumentovat navrhovatel. Byť by tedy v šetřeném případě zadavatel v rámci zadávacích podmínek předložil „modelové“ rámcové jízdní řády a nezávazné oběhy vozidel, neznamená to, že toliko na základě těchto dvou dokumentů lze spolehlivým způsobem nabídkovou cenu stanovit. Dodavatelé ve svých nabídkách jistě rovněž zohlední například předpokládané změny dopravního výkonu, změny cen nákladových položek a vstupů, náklady v souvislosti s pořízením nových autobusů, a to ve vztahu k případnému snížení či zvýšení dopravního výkonu, náklady na platy řidičů a ostatních zaměstnanců, a to rovněž se zohledněním případných změn dopravního výkonu atd. Lze tedy uzavřít, že nezávazné rámcové jízdní řády a nezávazné oběhy vozidel jsou nepochybně pro dodavatele důležitým podkladem pro zpracování nabídkové ceny a v případě vybraného dodavatele i pro

návrh jízdních řádů předkládaných zadavateli ke schválení, avšak je třeba mít neustále na zřeteli, že předmět veřejné zakázky není vymezen tím způsobem, že vybraný dodavatel bude poskytovat službu na základě jízdních řádů předložených zadavatelem, a to beze změny po celou dobu plnění veřejné zakázky. Při stanovení nabídkové ceny Úřad sledává význam nezávazných rámcových jízdních řádů a nezávazných oběhů vozidel spíše z pohledu představení „koncepce“ zajištění dopravy pro potřeby zadavatele než jako ocenitelného („fixního“) modelu pro stanovení nabídkové ceny pro celou dobu plnění veřejné zakázky.

115. Pro úplnost v této souvislosti Úřad uvádí, že si je vědom toho, že vzhledem ke stanovenému předmětu veřejné zakázky může být obtížné stanovit nabídkovou cenu, to i přes relativně rozsáhlé kompenzace ze strany zadavatele a možnost za stanovených podmínek odstoupit od plnění předmětu veřejné zakázky. Na druhou stranu je třeba mít na paměti, že účastníci zadávacího řízení v rámci veřejné zakázky budou poskytovat plnění v hodnotě řádově miliard korun, a tudíž je na místě, aby se jednalo o ekonomicky stabilní dodavatele, kteří budou schopni v plném rozsahu zajistit poptávané služby, a to i za situace, pokud dojde ke změně rozsahu poskytovaných služeb v předem stanoveném rozmezí. Navíc je podnikatelským rozhodnutím každého dopravce, zda je za daných podmínek schopen a ochoten se takového zadávacího řízení účastnit, a případně v kolika a kterých konkrétních částech.
116. Lze uzavřít, že z obsahu zadávací dokumentace nevyplývá, že by zadavatel stanovil, že nabídková cena na plnění veřejné zakázky měla být stanovena na základě „dopravního modelu“, který by vycházel z rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných návrhů oběhů vozidel, příp. z nasazení vozidel na jednotlivé turnusy. Zadavatel opakovaně výslovně uvedl, že jeho záměrem nebylo, aby nabídková cena byla stanovena z ocenění dopravního modelu, který vychází z podkladů, které zadavatel považuje pouze za doplňkové, či dokreslující představu dodavatelů o celkové zamýšlené koncepci autobusové dopravy VDV. V této souvislosti lze odkázat např. na vysvětlení zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 9. 7. 2021, kde zadavatel na straně 17 výslovně uvedl: „Zadavatel uvádí, že jízdní řády, které jsou součástí zadávací dokumentace, jsou toliko rámcovými jízdními řády a závaznou podobu bude zpracovávat a předkládat ke schválení dopravnímu úřadu až vybraný dopravce. Stejně tak i nezávazné návrhy oběhů vozidel jsou, jak již vyplývá i z jejich označení, nezávazné a zpracování závazných oběhů vozidel bude zajišťovat až sám vybraný dopravce.“.
117. Úřad tak uzavírá, že změny zadávacích podmínek v podobě dílčích změn rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných návrhů oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy, které zadavatel uveřejnil na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021 spolu s konsolidovaným zněním zadávací dokumentace, a to v případě částí 4, 7 a 8 veřejné zakázky a následně pak dne 9. 7. 2021, a to v případě částí 3 až 8 veřejné zakázky, neposoudil jako změny, jejichž povaha vyžaduje prodloužení lhůty pro podání nabídek. Ke svému závěru Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.
118. Jak již výše bylo uvedeno, rámcové návrhy jízdních řádů, nezávazné návrhy oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy tvoří dopravní model, který zadavatel požadoval ocenit. Na druhou stranu Úřad nikterak nepopírá, že výše uvedené dokumenty byly podkladem pro vypracování nabídek a pro některé dodavatele mohly být důležitým podkladem pro to, aby si učinili rámcovou představu o koncepci zajištění autobusové dopravy VDV v rámci příslušné části veřejné zakázky. Úřad ani nikterak nezpochybuje práci navrhovatele s rámcovými jízdními řády ve vztahu ke stanovení nabídkové ceny, jak uvádí ve

svém vyjádření ze dne 29. 9. 2021 a kdy, jak navrhovatel uvedl v rámci ústního jednání, následně zohlední „změny“, které mohou nastat do budoucna. I ze samotných vyjádření navrhovatele tak lze usoudit, že pro stanovení nabídkové ceny navrhovatel potřeboval jízdní řády sice v dostatečně přesné, ale rámcové „podobě“, neboť nabídkovou cenu nestanovil striktně toliko z rámcových jízdních řádů, nýbrž musel zohlednit i to, co nastane v budoucnu. V této souvislosti Úřad uvádí, že rámcové návrhy jízdních řádů v „dostatečně“ přesné podobě navrhovatel i ostatní dodavatelé měli k dispozici nikoliv v řádu dnů, ale nejméně v řádu týdnů před koncem lhůty pro podání nabídky. Úřad si je vědom, že poslední změna těchto podkladů byla zadavatelem na profilu uveřejněna dne 9. 7. 2021, tj. 7 kalendářních (5 pracovních) dnů před koncem lhůty pro podání nabídek, na druhou stranu je třeba uvést, že celková lhůta pro podání nabídek v šetřeném případě trvala 137 dnů a ačkoliv zadavatel v průběhu lhůty pro podání nabídek prováděl dílčí změny rámcových jízdních řádů nezávazných návrhů oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy, zpravidla s ostatními změnami zadávacích podmínek zároveň i hojně prodlužoval lhůtu pro podání nabídek. Pokud tedy zadavatel dne 9. 7. 2021 uveřejnil rámcové návrhy jízdních řádů a nezávazné návrhy oběhů vozidel, nebylo zapotřebí s ohledem na skutečnost, že tyto podklady netvořily „fixní“ dopravní model k ocenění, zpracovávat kompletně celou novou nabídku, nýbrž jen na základě uveřejněných dokumentů si ověřit, že zadavatel zásadním způsobem nezměnil „dosavadní“ koncepci autobusové dopravy VDV stanovenou v dosud uveřejněných dokumentech a případně „poupavit“ nákladové položky pro výpočet nabídkové ceny, pokud navrhovatel v těchto dílčích změnách zjistil skutečnosti, které by se v nabídkové ceně měly projevit.

119. V této souvislosti se nelze ztotožnit s argumentací navrhovatele, že každá drobná změna v rámcovém návrhu jízdního řádu znamenala to, že navrhovatel musel znovu započít se stanovením nabídkové ceny a musel kompletně prostudovat rozsáhlou zadávací dokumentaci se všemi přílohami velmi velkého rozsahu, jak bylo již odůvodněno výše.
120. Úřad ani nezastává názor navrhovatele, že zadavatelem uveřejňované změny jsou nepřehledné, přičemž při každé změně musel projít všechny jízdní řády a u každého jízdního řádu kontrolovat všechny buňky, jejichž počet se u každého jízdního řádu pohybuje v řádu několika stovek, což podle navrhovatele bylo i velmi časově náročné. Úřad naopak šetřením zjistil, že zadavatel v oznámení změny zadávacích podmínek vždy konkrétní jednotlivou změnu popsal, uvedl přesný název měněných souborů, uveřejnil toliko soubory, ve kterých byly prováděny změny, a ty pak detailně barevně odlišil. Například v případě namítaných změn rámcových návrhů jízdních řádů byla každá dílčí změna velmi rychle identifikovatelná (např. změna v podobě časového posunu konkrétního spoje) a bylo na první pohled zcela zřejmé, které podmínky či části rámcových návrhů jízdních řádů se nemění a kde naopak dochází ke změně. Zadavatel při označování změn postupoval natolik důsledně, že v případě změny v rámci některého spoje neoznačil odlišnou barvou celý tento spoj, nýbrž jen např. konkrétní měněnou časovou polohu spoje apod., takže dodavatelé měly takřka dokonalou představu o tom, co se předmětnou změnou zadávacích podmínek skutečně mění, a co zůstává nepozměněno. Úřad tedy v této souvislosti nedospěl k závěru, že by dodavatelé museli složitě a s velkou časovou náročností jednotlivé změny dohledávat, natož aby museli znovu pročitat kompletně celou zadávací dokumentaci včetně všech příloh. S ohledem na výše uvedené Úřad změny rámcových návrhů jízdních řádů, nezávazných návrhů oběhů vozidel a nasazení vozidel na jednotlivé turnusy, které zadavatel uveřejnil na profilu zadavatele dne 8. 7. 2021 spolu

s konsolidovaným zněním zadávací dokumentace a následně pak dne 9. 7. 2021, neposoudil jako změny, jejichž povaha vyžaduje prodloužení lhůty pro podání nabídek.

121. Pro úplnost Úřad dodává, že zadavatel ve lhůtě pro podání nabídek obdržel v každé části minimálně 6 nabídek, což podporuje závěr o tom, že dodavatelé měli dostatečný časový prostor pro zpracování svých nabídek.
122. Úřad však na druhou stranu musí zároveň uvést, že ačkoliv zadavatel před koncem lhůty neuveřejňoval dokumenty, které by tvořily dopravní model, který by byl určen k ocenění jednotlivým dopravcům, a tudíž jejich přesné znění nebylo zcela klíčové pro stanovení nabídkové ceny, nepovažuje šetřenou situaci za optimální a už vůbec ne jako situaci, která by byla hodna následování jinými zadavateli. Úřad ji spíše posuzuje jako zcela hraniční, kdy ve prospěch zadavatele nakonec převážily konkrétní (výše uvedené) skutečnosti.

K dalším argumentům

123. K argumentaci navrhovatele, že není z ekonomických, případně technických a personálních důvodů reálně schopen podat nabídky na všechny části veřejné zakázky, a tudíž si musí zvolit jen ty (příp. jen jednu z nich), kterou ze svého pohledu považuje za ekonomicky nejzajímavější či nejlukrativnější, a případné změny zadávacích podmínek v jedné části veřejné zakázky, které mají „přesah“ i do ostatních částí veřejné zakázky, ovlivňují konečné rozhodnutí navrhovatele, Úřad uvádí následující.
124. Úvaha jednotlivých dopravců, zda se zúčastní konkrétního zadávacího řízení, zda podají nabídku na jednu či více částí veřejné zakázky a které konkrétně, je zcela legitimní a de facto ji musí udělat každý dodavatel, který účast v zadávacím řízení zvažuje. Je tedy pochopitelné, že dodavatelé jednotlivé změny zadávacích podmínek uveřejňované zadavatelem, zejména pak ty, které se týkají částí, kterých se chtějí přímo účastnit, sledují, a to včetně všech zadavatelem uveřejňovaných změn.
125. V této souvislosti Úřad uvádí, že ačkoliv zadavatel ve dnech 8. 7. 2021 a 9. 7. 2021 uveřejnil změny zadávacích podmínek (které byly detailně rozebrány výše), které dílčím způsobem mění předchozí zadávací podmínky, a to i včetně „přesahů“ mezi jednotlivými částmi veřejné zakázky, co se týče poskytování dopravního výkonu, Úřad nezjistil, že by tyto změny byly natolik zásadní (a to včetně změny celkového předpokládaného rozsahu dopravního výkonu), že by mohly ovlivnit dodavatele v tom, zda a které části veřejné zakázky se ve výsledku zúčastní a ani navrhovatel tak konkrétně neargumentuje, když uvedenou skutečnost namítá jen obecně, případně v potenciální rovině. V této souvislosti Úřad jen dodává, že s ohledem na vyhrazené změny dopravního závazku se kdykoliv v průběhu plnění veřejné zakázky může dopravní výkon v konkrétní části veřejné zakázky proměnit, a to i zcela zásadním způsobem, a tudíž se pro některého dopravce může u jednotlivých částí veřejné zakázky pozměnit i pohled na to, zda z pohledu dopravního výkonu je předmětná část veřejné zakázky stále lukrativní či nikoliv. Úřad neshledal, že by se v případě změn zadávacích podmínek uveřejněných ve dnech 8. 7. 2021 a 9. 7. 2021 jednalo o změny zadávacích podmínek, jejichž povaha by vyžadovala prodloužení lhůty pro podání nabídek, a tudíž ani otázka „jakým způsobem“ navrhovatel vnímá souvislost mezi jednotlivými částmi veřejné zakázky, a to i ve světle zadavatelem provedených změn zadávací dokumentace, neměla vliv na závěr Úřadu v šetřeném případě.

126. Na základě výše uvedeného Úřad uzavírá, že v šetřeném případě nezjistil, že by zadavatel při změnách zadávací dokumentace postupoval v rozporu se zákonem. Z uvedeného důvodu Úřad návrh navrhovatele zamítl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dní 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 činí výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá
místopředsedkyně

Obdrží:

1. Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., Helfertova 2040/13, 613 00 Brno
2. Mgr. Daniel Jankanič, advokát, Lazarská 11/6, 120 00 Praha 2

Vypraveno dne:

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