



UOHSX00FM959

## ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0342/2021/VZ

Brno 4. 1. 2022

Číslo jednací: ÚOHS-00204/2022/500

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 12. 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 společnostmi Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o., IČO 28360125, se sídlem Helfertova 2040/13, 613 00 Brno,
- navrhovatel – ZDAR autobusy s.r.o., IČO 26253470, se sídlem Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou,

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:

#### I.

**Správní řízení vedené ve věci návrhu navrhovatele – ZDAR autobusy s.r.o., IČO 26253470, se sídlem Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou – ze dne 12. 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 v části týkající se návrhu v rozsahu, ve kterém tento směřuje proti zadávacím podmínkám, konkrétně proti**

- nejasnosti indexace nabídkové ceny pro druhé období plnění veřejné zakázky,
- změně průměrného ročního proběhu na vozidlo oproti základnímu ročnímu proběhu na vozidlo,
- změně metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží,
- nesrozumitelnosti a zmatečnosti stanovení výchozího finančního modelu,
- nejasnému stanovení postupu pro využití nově pořízených autobusů vybraným dodavatelem v „případě, kdy vybraný uchazeč nakoupí vozidla ve druhé polovině trvání Zakázky, avšak po ukončení smlouvy bude při následné soutěži vybrán jiný dodavatel“, resp. proti stanovení odlišného počtu vozidel v rámci jednotlivých období, které dodavatelé „nebudou moci po uplynutí čtyř let nikterak využít“ a
- stanovení způsobu hodnocení nabídek vztahujícího se k hodnocení podílu klimatizovaných a nízkopodlažních vozidel

podle § 257 písm. h) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **zastavuje**, neboť návrhu v této části nepředcházely řádně a včas podané námítky.

## II.

**Správní řízení vedené ve věci návrhu navrhovatele – ZDAR autobusy s.r.o., IČO 26253470, se sídlem Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou – ze dne 12. 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 v části týkající se tvrzeného neprodloužení lhůty pro podání nabídek v návaznosti na změny zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 1. 7. 2021, 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021 podle § 257 písm. h) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **zastavuje**, neboť návrhu v této části nepředcházely řádně a včas podané námitky.

### III.

**Návrh navrhovatele – ZDAR autobusy s.r.o., IČO 26253470, se sídlem Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou – ze dne 12. 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 s výjimkou těch částí, ve vztahu ke kterým bylo správní řízení zastaveno dle výroků I. a II. tohoto rozhodnutí, 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 námitky navrhovatele – ZDAR autobusy s.r.o., IČO 26253470, se sídlem Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou (dále jen „navrhovatel“) – z téhož dne proti zadávacím podmínkám veřejné zakázky.
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 12. 8. 2021 návrh na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele z téhož dne (dále jen „návrh“).

## **II. OBSAH NÁVRHU**

*Část návrhu „Zadavatel nedodržel zákonnou lhůtu pro zahájení zadávacího řízení, jakož i další podmínky ve smyslu čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1370/2007“*

6. Navrhovatel deklaruje, že podle čl. 7 odst. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení“) je zadavatel povinen nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení uveřejnit v Úředním věstníku EU oznámení o svém rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících, které má obecně obsahovat alespoň následující informace: a) název a adresa příslušného orgánu, b) typ plánovaných smluv, c) služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují a d) plánované datum zahájení a doba trvání smlouvy o veřejných službách. V této souvislosti navrhovatel doplňuje, že konkrétní rozsah informací povinně zveřejňovaných v rámci oznámení dle čl. 7 odst. 2 nařízení byl upřesněn Evropskou komisí, která zveřejnila vzorový formulář předmětného oznámení a stanovila, které konkrétní informace musí zadavatelé uvést povinně a které mohou uvést dobrovolně.
7. Zadavatel v oznámení předběžných informací odkazuje na své oznámení dle čl. 7 odst. 2 nařízení zveřejněné dne 17. 10. 2014 pod ev. č. 2014/S 200-352409 (dále jen „oznámení dle nařízení“). Navrhovatel má za to, že oznámení dle nařízení nelze považovat za oznámení, které by naplňovalo podmínky podle čl. 7 odst. 2 nařízení, neboť mezi jeho uveřejněním a zahájením zadávacího řízení uplynula doba téměř sedmi let. Navrhovatel zastává názor, že účelem informační povinnosti podle čl. 7 odst. 2 nařízení je zajištění včasného a transparentního informování dopravců o záměru zadavatele zahájit zadávací řízení. Podle názoru navrhovatele by mezi zveřejněním oznámení dle nařízení a zahájením zadávacího řízení měla existovat časová souvislost, avšak v případě téměř sedmileté lhůty, která uplynula mezi uvedenými okamžiky, nelze pochybovat o tom, že zmíněná časová spojitost v šetřeném případě neexistuje. V tomto kontextu navrhovatel odkazuje na argumentaci Krajského soudu v Plzni v rozsudku pod č. j. 19 C 49/2013-28 ze dne 26. 6. 2013, ve kterém se soud vyjadřoval k časové souvislosti mezi předžalobní výzvou a podáním žaloby.
8. Oznámení dle nařízení podle navrhovatele navíc neobsahuje povinně uváděné údaje a rovněž se uvedené údaje liší od údajů obsažených v zadávacích podmínkách. Navrhovatel upozorňuje,

že v oznámení dle nařízení není v rozporu s čl. 7 odst. 2 písm. d) nařízení uvedeno plánované datum zahájení plnění smlouvy o veřejných službách a taktéž nejsou obsaženy další povinně uváděné údaje, např. NUTS kódy oblastí, klasifikace předmětu zakázky dle CPV kódů, druh řízení atd.

9. Navrhovatel taktéž namítá, že zadávací podmínky se odchylují od údajů uvedených v oznámení dle nařízení. Konkrétně pak navrhovatel zmiňuje, že v oznámení dle nařízení se uvádí doba trvání smlouvy 8 roků, avšak dle zadávacích podmínek činí doba trvání smlouvy 10 roků. Navrhovatel také poukazuje na vyšší předpokládaný rozsah dopravního výkonu v některých částech veřejné zakázky oproti oznámení dle nařízení. Navrhovatel považuje výše uvedené změny za podstatné, a tudíž vyžadující zveřejnění nového oznámení dle čl. 7 odst. 2 nařízení. Navrhovatel uzavírá, že zadavatel nezveřejnil alespoň s ročním předstihem veškeré informace, jak stanoví čl. 7 odst. 2 nařízení, a tudíž zadávací řízení je netransparentní a nezákonné. V této souvislosti navrhovatel odkazuje na rozsudek Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“) ve věci C-518/17 ze dne 20. 9. 2018, podle něhož porušení prenotifikační povinnosti při současném nedodržení zásady rovnocennosti, efektivity nebo rovného zacházení zadavatelem musí vést ke zrušení zadávacího řízení. Navrhovatel zastává názor, že v důsledku uvedených pochybení zadavatele dopravci neměli možnost se na zadávací řízení náležitě připravit.
10. Navrhovatel nad rámec shora uvedeného navrhuje, aby Úřad přerušil správní řízení dle § 64 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a obrátil se na SDEU s předběžnou otázkou dle čl. 267 Smlouvy o fungování Evropské unie.

*Část návrhu „Zadavatel přenáší na dopravce nepřiměřená rizika, která neumožňují řádně ocenit nabídku a brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

11. Navrhovatel uvádí, že zadávací podmínky obsahují ustanovení, v nichž zadavatel v rozporu s § 36 zákona přenáší na vybraného dodavatele zcela nepředvídatelná rizika, která neumožňují řádně ocenit nabídky a podat vzájemně porovnatelné nabídky.
12. Navrhovatel má za to, že byt jsou v návrhu smlouvy obsaženy inflační doložky, nelze po dodavatelích požadovat, aby oceňovali služby, které by měly být realizovány za několik let, kdy v případě druhého období plnění veřejné zakázky se toto plnění uskuteční nejdříve za 4 roky. V této souvislosti navrhovatel podotýká, že není ani zřejmé, kdy přesně z časového hlediska druhé období plnění veřejné zakázky započne. Navrhovatel namítá, že před započítáním druhého období plnění veřejné zakázky může dojít k podstatným legislativním změnám, které budou mít dopad na stanovení nabídkové ceny pro druhé období. V této souvislosti navrhovatel poukazuje na skutečnost, že mezi prvním a druhým obdobím plnění veřejné zakázky se vyskytují zásadní rozdíly v počtu a typu vozidel, proběhu vozidel a přesunu výchozího místa vozidel. Uvedené podle navrhovatele svědčí o tom, že v šetřeném případě existuje příliš mnoho neznámých, které by měli účastníci zadávacího řízení při zpracování nabídek do nabídkové ceny zohlednit, což ve svém důsledku povede ke spekulacím ze strany účastníků zadávacího řízení a k tomu, že nabídky nebudou ve svém důsledku vzájemně porovnatelné. Navrhovatel považuje specifičnost veřejné zakázky v tom, že kalkulace ceny probíhá pro každé období zvlášť, a to se všemi jejími riziky, a tudíž nesouhlasí s argumentací zadavatele obsaženou v rozhodnutí o námitkách, že na veřejnou zakázku lze pohlížet jako na

veřejnou zakázku uzavíranou na období deseti let s jedinou jednotkovou cenou za ujetý kilometr.

13. Podle navrhovatele nelze řádně stanovit nabídkovou cenu i z důvodu nejasné úpravy indexace nabídkové ceny v návrhu smlouvy. Zásadní problém spočívá dle názoru navrhovatele v nejednoznačnosti toho, jak bude nabídková cena indexována v souvislosti s tím, že účastník zadávacího řízení stanovuje cenu zvláště pro první a druhé období plnění veřejné zakázky, neboť z návrhu smlouvy není zřejmé, zda k zahájení indexace ceny pro druhé období dojde až v okamžiku zahájení druhého období, anebo zda cena pro druhé období bude indexována i po dobu plnění veřejné zakázky v rámci prvního období, což by mělo za následek, že vybraný dodavatel započne ve druhém období plnit veřejnou zakázku s odlišnými jednotkovými cenami oproti cenám obsaženým v nabídce. S ohledem na uvedené není navrhovateli zřejmé, za jaké ceny bude vybraný dodavatel reálně plnění realizovat, což mu brání v podání nabídky, resp. to vede k podání vzájemně neporovnatelných nabídek.
14. Navrhovatel podotýká, že s ohledem na možnost ukončit v souladu s ustanovením čl. 12.4 návrhu smlouvy tuto smlouvu i bez uvedení důvodu s výpovědní lhůtou v délce 30 měsíců, je dán velký prostor pro spekulativní jednání ze strany účastníků zadávacího řízení při stanovení nabídkové ceny, resp. při stanovení ceny plnění za jednotlivá období. V důsledku uvedeného ustanovení podle navrhovatele závisí totiž výlučně na svobodném rozhodnutí vybraného dodavatele, zda bude veřejnou zakázku plnit po celé období 10 let, či po dobu i výrazně kratší (například jen pro první období plnění veřejné zakázky). Zadavatel tak podle navrhovatele způsobuje netransparentnost celého zadávacího řízení, což nutně povede k podání vzájemně neporovnatelných nabídek, neboť nelze vyloučit, že někteří účastníci řízení budou ve svých nabídkách kalkulovat s tím, že smlouvu předčasně ukončí, což ve svém důsledku povede k jejich neoprávněnému a bezdůvodnému zvýhodnění oproti těm účastníkům zadávacího řízení, kteří budou ve svých nabídkách kalkulovat s řádným plněním smlouvy po celé zadavatelem poptávané období.
15. Navrhovatel dodává, že smyslem rozdělení předmětu bylo od počátku odlišení období před zavedením tarifu VDV<sup>1</sup>, avšak tento důvod pro rozdělení plnění veřejné zakázky na 2 období podle navrhovatele „odpadnul“ ještě před zahájením zadávacího řízení, a to z důvodu zavedení tarifu VDV ještě před zahájením samotného zadávacího řízení. Navrhovatel tak zastává názor, že tento postup zadavatele v kombinaci s dalšími nedostatky zadávacích podmínek bezdůvodně zvýhodňuje větší dopravce oproti menším a středně velkým dopravcům a vytváří tak bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
16. Navrhovatel uzavírá, že zadavatel přenáší na účastníky zadávacího řízení nepřiměřená rizika, která neumožňují řádné ocenění nabídek a podání vzájemně porovnatelných nabídek, a tudíž má za to, že zadavatel v rozporu s § 36 odst. 3 zákona nestanovil zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení.

*Část návrhu „Zadavatel nevymezil předmět Zakázky dostatečně přesným a určitým způsobem umožňujícím podání porovnatelných nabídek“*

17. Navrhovatel uvádí, že součástí zadávací dokumentace jsou mimo jiné nezávazné návrhy oběhů vozidel a rámcové návrhy jízdních řádů, které mají sloužit především jako podklady pro

---

<sup>1</sup> ačkoliv navrhovatel zkratku blíže nespécifikuje, zřejmě se bude jednat o tarif veřejné dopravy Vysočiny, pozn. Úřadu

zpracování nabídkové ceny. Navrhovatel se domnívá, že dodavatel by měl na základě těchto podkladů stanovit potřebný počet vozidel a řidičů nutných k plnění zakázky. Poněvadž se cena za 1 km následně použije pro výpočet odměny za realizaci zakázky, měly by se návrhy jízdních řádů co nejvíce přibližovat reálným jízdním řádům, na základě kterých bude zakázka realizována, neboť jedině tak bude ze strany dodavatelů možné správně kalkulovat nabídkovou cenu, zejména stanovit potřebný počet vozidel, řidičů a ostatní nákladové položky.

18. Navrhovatel uvádí, že obdržel informaci, že zadavatel po zahájení zadávacího řízení oslovil některé vybrané dodavatele za účelem projednání úprav změn v oblasti Žďárské vrchy od změny jízdních řádů v červnu 2021. Vzhledem k plánovaným nebo již provedeným optimalizacím jízdních řádů ze strany zadavatele lze dle navrhovatele předpokládat, že bude v těchto úpravách pokračováno též na zbývajícím území, v důsledku čehož se budou skutečné jízdni řády odlišovat od rámcových jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace. Zadavatel podle navrhovatele i v rozhodnutí o námitkách výslovně připouští, že zakázka bude realizována na základě jízdních řádů, které budou odlišné od návrhů jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace. Tato skutečnost podle navrhovatele dodavatelům znemožňuje podat řádné nabídky, které by byly vzájemně neporovnatelné.
19. Za této situace podle navrhovatele rámcové návrhy jízdních řádů a rámcové návrhy oběhů vozidel nelze považovat za dokumenty, které by jednoznačným způsobem vymezovaly předmět veřejné zakázky. Vzhledem k tomu, že tyto rámcové návrhy mohou být po uzavření příslušné smlouvy podstatně změněny, nelze je dle názoru navrhovatele použít jako podklad pro kalkulaci nabídkové ceny. Navrhovatel považuje takový postup Zadavatele za nezákonný a diskriminační, neboť dodavatel nemůže kalkulovat s vědomím, že uveřejněné podklady a z nich vypočtené náklady se mohou v průběhu času jakkoliv změnit. Tímto postupem zadavatel podle navrhovatele přenáší na dopravce nepředvídatelná a neocenitelná rizika, která ve výsledku povedou k tomu, že zadavatele obdrží od dodavatelů vzájemně neporovnatelné nabídky. V této souvislosti navrhovatel podotýká, že zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil, že v průběhu jejího plnění může dojít ke změně průměrného proběhu na vozidlo i o více než 50 % oproti základnímu ročnímu proběhu. Takto velkou změnu průměrných proběhů na vozidlo považuje navrhovatel za zcela nepřiměřenou, nestandardní a nezákonnou, přičemž to svědčí o tom, že zadavatel nedokáže dostatečně přesně stanovit předmět a rozsah veřejné zakázky. Navrhovatel uvádí, že zadavatel sice do návrhu smlouvy zahrnul mechanismus na úpravu nabídkové ceny v návaznosti na rozsah změn zakázky, na což odkazuje i v rozhodnutí o námitkách, nicméně podle navrhovatele zadavatelem zvolený mechanismus změny ceny neodpovídá reálným nákladům dopravce, čímž na dopravce přenáší nepředvídatelná nákladová rizika, která jim brání v řádném ocenění nabídek, resp. která povedou k podání spekulativních a vzájemně neporovnatelných nabídek.
20. Navrhovatel poukazuje na skutečnost, že zadavatelem zpracované rámcové návrhy jízdních řádů nezohledňují podmínky provozu na pozemních komunikacích dle platné legislativy, a tudíž je předmět plnění veřejné zakázky prakticky nerealizovatelný a tím i neocenitelný. Uvedené skutečnosti navíc mohou vést k podstatným změnám jízdních řádů oproti modelovému příkladu stanovenému pro účely ocenění, v důsledku čehož může dojít k zásadnímu navýšení nákladů dodavatele, jež nebudou ze strany zadavatele nikterak kompenzovány. Navrhovatel v návrhu uvádí i konkrétní příklad z nezávazných jízdních řádů,

který podle něj odporuje bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Podle jeho názoru je nepřípustné, aby v souvislosti s problematikou bezpečnosti byla obchodní rizika přenášena na dopravce.

21. Navrhovatel namítá, že zadavatel v rámci vysvětlení, doplnění a změn zadávací dokumentace odmítl blíže upřesnit specifikaci řešení vytápění vozidel prostřednictvím topných těles s rozvodem vzduchu pomocí topných kanálů nebo systémem topení s ventilátorem, a to s odůvodněním, že vhodnost řešení vytápění bude posuzována v průběhu certifikace vozidel, ačkoliv navrhovatel na základě konzultace s výrobcí vozidel má zjištěno, že taková specifikace má vliv na určení konstrukčního řešení vozidel, a tím na stanovení ceny vozidla, která by měla být zohledněna v cenové kalkulaci dodavatele.
22. Navrhovatel konstatuje, že zadavatel nevymezil předmět veřejné zakázky dostatečně přesným a určitým způsobem, který by umožnil podání porovnatelných nabídek na všechny části veřejné zakázky jako celek.

*Část návrhu „Zadávací dokumentace je nepřehledná a zadávací podmínky Zakázky obsahují nejasná, neurčitá, netransparentní a jinak nezákonná ustanovení, což brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

23. Navrhovatel konstatuje, že zadávací podmínky obsahují řadu nejasných, nesrozumitelných, nezákonných a vzájemně rozporných ustanovení, která mohou být účastníky řízení rozdílně interpretována, v důsledku čehož reálně hrozí, že zadavatel obdrží vzájemně neporovnatelné nabídky. Zadavatel dle navrhovatele zároveň provedl v průběhu zadávacího řízení v zadávací dokumentaci značné množství změn, které činí zadávací dokumentaci, resp. zadávací podmínky nepřehlednými, nepřesnými a zmatečnými, což brání dodavatelům v podání řádně oceněných a vzájemně porovnatelných nabídek.
24. Navrhovatel poukazuje na změnu metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží, kterou provedl zadavatel v průběhu zadávacího řízení, kdy původně tyto náklady měli dodavatelé zahrnout do nabídkové ceny, avšak posléze tuto nákladovou položku vyjmul s tím, že tyto náklady bude hradit zadavatel, a to mimo rámec smlouvy. Podle navrhovatele v návaznosti na tuto změnu není zřejmé, jak bude zadavatel postupovat v situaci, kdy vlastníkem autobusového nádraží bude vybraný dodavatel, který by tak tímto postupem zadavatele byl oproti ostatním dodavatelům zvýhodněn, neboť by takový dodavatel byl schopen nabídnout nižší nabídkovou cenu.
25. Za nesrozumitelný a zmatečný považuje navrhovatel též postup zadavatele týkající se metodiky pro stanovení výchozího finančního modelu. Zadavatel totiž v rámci zadávací dokumentace zakázky odkazuje na metodiku Centra dopravního výzkumu (dále jen „CDV“) a od dodavatelů požaduje zpracování nabídkové ceny dle této metodiky, a to zejména za účelem stanovení a zhodnocení případné podnákladové ceny. Ze zadávacích podmínek podle navrhovatele není zřejmé, jak bude zadavatel při takovém hodnocení postupovat, zda budou zkoumány jednotlivé položky nabídkové ceny či nabídková cena jako celek; v této souvislosti navrhovatel podotýká, že zadavatel by měl řádně přezkoumat i jednotlivé nákladové a jiné položky uvedené dodavateli ve finančních modelech, od nichž se odvíjí výsledná cena dopravního výkonu.



26. Ze zadávací dokumentace podle navrhovatele nevyplývá, jak bude postupováno v případě, kdy vybraný dodavatel nakoupí vozidla ve druhé polovině trvání zakázky, avšak po ukončení smlouvy bude při následné soutěži vybrán jiný dodavatel. Riziko, že vybranému dodavateli zůstanou nakoupené autobusy, pro které nebude mít další využití, je podle navrhovatele nepřiměřené a brání zejména menším dopravcům v podání nabídky. Tímto způsobem podle navrhovatele dochází ke zjevné diskriminaci menších a středně velkých dopravců, kteří by se chtěli ucházet pouze o některou část veřejné zakázky.
27. Navrhovatel deklaruje, že zadavatel způsobil značnou nepřehlednost zadávací dokumentace rovněž tím, že zpočátku zveřejňoval podklady pro jednotlivé části zakázky v rozdílných podobách (např. různé formáty oběhů vozidel apod.), což bylo dáno zřejmě tím, že ještě před oznámením zakázky získal různé podklady (např. právě jízdní řády či oběhy vozidel) od stávajících dopravců a z těchto následně evidentně vycházel při tvorbě zadávací dokumentace. Navrhovatel zastává názor, že v této souvislosti působí netransparentně skutečnost, že zadavatel v zadávací dokumentaci neuvádí mezi subjekty podílejícími se na tvorbě zadávací dokumentace i stávající dopravce, jejichž podklady ve shora uvedeném smyslu využil.
28. Navrhovatel považuje za neodůvodněné a diskriminační stanovení kritéria hodnocení podílu nízkopodlažních vozidel a vozidel vybavených klimatizací, neboť v případě nízkopodlažních vozidel může uchazeč dle zadávací dokumentace nabídnout až 100 % vozidel, ovšem v případě klimatizovaných vozidel pouze maximálně 80 %. Navrhovatel se domnívá, že lze v případě stanovení podílu nízkopodlažních vozidel až do výše 100 % pochybovat o vhodnosti tohoto kritéria, neboť ze strany Zadavatele jsou poptávány i dopravní výkony v relacích, které jsou nadregionálního charakteru, a na kterých nízkopodlažní vozidla z logiky věci nejsou vhodná. Tím se zadavatel podle navrhovatele dopustil porušení § 116 odst. 1 zákona, neboť pro hodnocení ekonomické výhodnosti nabídky podle kvality nestanovil kritéria, která vyjadřují kvalitativní, environmentální nebo sociální hlediska spojená s předmětem veřejné zakázky, a zároveň v rozporu s § 36 odst. 1 zákona vytvořil nezákonnou bezdůvodnou překážku hospodářské soutěže. Navrhovatel současně uvádí, že požadavek zadavatele, aby dopravce dodržel daný podíl nízkopodlažních a/nebo klimatizovaných vozidel již v prvním období zakázky, je nepřiměřený a diskriminační, neboť znevýhodňuje menší a středně velké dopravce, kteří potřebnými vozidly v současné chvíli nedisponují.
29. Navrhovatel rovněž poukazuje na skutečnost, že zadavatel provedl bezprostředně před uplynutím lhůty pro podání nabídek několik změn zadávací dokumentace, aniž by v souladu s ustanovením § 99 odst. 2 zákona prodloužil lhůtu pro podání nabídek o celou původní délku této lhůty, popřípadě o přiměřenou dobu tak, aby potenciální dodavatelé byli schopni zadavatelem realizované změny prostudovat a řádně zohlednit ve svých nabídkách.
30. Navrhovatel setrvává na svém názoru, že zadavatel z důvodu nejasných, neurčitých a jinak nezákonných ustanovení a z důvodu nepřehlednosti zadávací dokumentace brání podání vzájemně porovnatelných nabídek.

### III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

31. Úřad obdržel návrh dne 12. 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.

32. Účastníky správního řízení podle § 256 zákona jsou:
- zadavatel,
  - navrhovatel.
33. Přípisem č. j. ÚOHS-27700/2021/524/OPi ze dne 13. 8. 2021 Úřad účastníkům řízení oznámil zahájení správního řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejné zakázky.
34. Dne 23. 8. 2021 obdržel Úřad vyjádření zadavatele k návrhu navrhovatele.

### **Vyjádření zadavatele k návrhu**

*K části návrhu „Zadavatel nedodržel zákonnou lhůtu pro zahájení zadávacího řízení, jakož i další podmínky ve smyslu čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1370/2007“*

31. Zadavatel se neztotožnil s výkladem nařízení učiněným navrhovatelem, že „stáří“ prenotifikace je v nařízení omezeno. Pokud by zákonodárce měl v úmyslu „stáří“ prenotifikace omezit, tak by tak výslovně učinil. Podle zadavatele je podstatné, že po uveřejnění prenotifikace nebyla zadavatelem zahájena veřejná zakázka na dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti, takže prenotifikace nebyla „vyčerpána“ žádným zadávacím řízením a je proto stále platná. Zadavatel nesouhlasí s „analogickou“ aplikací právní úpravy a rozhodovací praxe k předžalobní výzvě, neboť tato „analogie“ podle něj vůbec není namístě. Dle názoru zadavatele nepřichází v úvahu aplikace soudního rozhodnutí vztahujícího se k vnitrostátnímu procesnímu předpisu na evropský hmotněprávní předpis upravující soukromoprávní kontraktaci, neboť předmětné právní předpisy vůbec nevyplývají ze stejných základů a nespočívají na stejných zásadách. Absence omezení „stáří“ prenotifikace v nařízení podle zadavatele znamená, že „stáří“ prenotifikace není limitováno. V této souvislosti zadavatel uvádí, že by ani nebylo prakticky možné za dané situace posoudit hranici, kdy prenotifikace je „ještě v pořádku“ a která prenotifikace je „již stará“.
32. Zadavateli rovněž není zřejmé, na základě čeho navrhovatel dovozuje, že s ohledem na novelu nařízení měl zadavatel povinnost uvést údaje dle čl. 7 odst. 2 písm. d), když prenotifikace byla zadavatelem odeslána ještě před platností novely nařízení. Zadavatel je přesvědčen o tom, že novela nařízení nemá zpětný účinek. Skutečnost, že zadávací řízení bylo zahájeno až poté, co novela nařízení nabyla platnosti, se nijak nedotýká prenotifikace jako takové, která byla zveřejněna před nabytím platnosti novely nařízení a novela nařízení nepůsobí retroaktivně.
33. Zadavatel dále uvádí, že povinné náležitosti prenotifikace nejsou stanoveny ve formuláři, ale toliko v nařízení samotném a skutečnost, že formulář „technicky“ požaduje vyplnění dalších údajů, neznamená, že se jedná o povinné náležitosti prenotifikace ve smyslu nařízení, jak se snaží dovodit navrhovatel, a to za situace, kdy formuláře byly stanoveny až poté, co zadavatel prenotifikace uveřejnil.
34. Zadavatel deklaruje, že z pohledu dodavatele je irelevantní, jestli doba trvání veřejné zakázky je v prenotifikaci uvedena v délce 8 let, nebo 10 let, neboť v obou případech se jedná o dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti a doba trvání 8 let nebo 10 let má následně vliv toliko na stanovení ceny, zejména s ohledem na skutečnost, zda odpisy budou rozpočítány na 8 let nebo na 10 let. Nadto zadavatel doplňuje, že bez dalších podrobností dodavatelé nejsou schopni pouze na základě prenotifikace kvalifikovaně zvážit účast v zadávacím řízení, protože tyto jsou již ze své povahy velice nekonkrétní a neúplné. Podle zadavatele nelze uvažovat

o tom, že by se dodavatelé byli schopni pouze na základě prenotifikace „připravit na podání nabídky“. Takový výklad zadavatel považuje za zcela absurdní, který neodpovídá realitě.

35. Zadavatel nesouhlasí s argumentací navrhovatele ohledně důsledků případného porušení povinnosti prenotifikace. V navrhovatelem citovaném rozsudku SDEU ve věci C-518/17 ze dne 20. 9. 2018 byla řešena otázka, zda se vůbec povinnost prenotifikace vztahuje na veřejné zakázky na služby, anebo jen na koncese na služby. SDEU dospěl k závěru, že čl. 7 odst. 2 nařízení se vztahuje rovněž na veřejné zakázky. SDEU však jednoznačně konstatoval, že „porušení této povinnosti předběžného poskytnutí informací nemá za následek zrušení dotčené výzvy k podávání nabídek, pokud jsou dodrženy zásady rovnocennosti, efektivity a rovného zacházení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu“. Zadavatel v této souvislosti uvádí, že na rozdíl od situace, která byla posuzována SDEU, kdy vůbec prenotifikace uveřejněna nebyla, zadavatel prenotifikaci včas uveřejnil, a tudíž je podle něj zřejmé, že byly dodrženy zásady rovnocennosti, efektivity a rovného zacházení, a tudíž se na posuzovanou situaci výše uvedený rozsudek SDEU neuplatní.
36. Ve vztahu k tvrzené potenciální zakázané veřejné podpoře v důsledku údajného porušení čl. 7 odst. 2 nařízení zadavatel uvádí, že čl. 9 nařízení ve znění novely nařízení není jediným ustanovením, které zakládá slučitelnost veřejné podpory s vnitřním trhem Evropské unie a neplatí tak, že pokud by došlo k porušení nařízení (což zadavatel popírá), jednalo by se automaticky o zakázanou veřejnou podporu. Zadavatel dodává, že z hlediska přezkumu postupu zadavatele v zadávacím řízení ze strany Úřadu je otázka slučitelnosti veřejné podpory s vnitřním trhem Evropské unie zcela irelevantní. Dle zadavatele se v šetřeném případě nejedná o výkladový problém, ale jedná se o situaci, kdy se navrhovatel snaží účelově dovodit povinnosti, které v textu nařízení obsaženy nejsou. Zadavatel k tomuto uvádí, že ani SDEU nemá kompetenci tvořit právo, ale pouze jej vykládat. V posuzované situaci však bez změny textace nařízení nelze navrhovatelem tvrzené povinnosti vůbec dovodit a není tak důvod pro položení předběžné otázky SDEU. Zadavatel je přesvědčen, že postupoval v souladu s čl. 7 odst. 2 nařízení.

*K části návrhu „Zadavatel přenáší na dopravce nepřiměřená rizika, která neumožňují řádně ocenit nabídku a brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

37. Zadavatel uvádí, že ani zadavatel ani dodavatelé nemohou říct, kdy bude započato s plněním dle podmínek pro druhé období, neboť není zřejmé, kdy dojde k uzavření smlouvy, a tedy kdy dojde k zahájení provozu. Zcela logicky tak nemůže žádný subjekt s určitostí říct, kdy k zahájení prvního a druhého období dojde. Podle zadavatele je skutečnost, že je plnění smlouvy odlišnými podmínkami rozděleno na dvě období, zcela irelevantní. Zadavatel zastává názor, že kalkulace nabídkové ceny na 10 let je v dopravní obslužnosti naprosto běžná, a i v těchto případech musí dodavatelé počítat s tím, že naceňují rizika, která mohou cenu plnění ovlivnit v průběhu 10 let. Podle zadavatele je s podivem, že navrhovatel se snaží rozdělení na dvě období využít pro rozporování zcela běžné smluvní podmínky při zajišťování dopravní obslužnosti. Rozdíl mezi jinými smlouvami na zajištění dopravní obslužnosti a šetřenými smlouvami na veřejnou zakázku je ten, že v šetřené veřejné zakázce zadavatel po zahájení plnění ze smlouvy nepožaduje příliš mnoho požadavků na vozidla a požaduje je v zásadě až od pátého roku trvání smlouvy, a tudíž dodavatelé u šetřené veřejné zakázky kalkulují s případným jiným vozovým parkem až od pátého roku plnění a nikoli od počátku, jak to bývá běžné.

38. Zadavatel považuje argumentaci navrhovatele za ryze účelovou, neboť shodný text námitek jako podal navrhovatel podala i společnost ZDAR, a.s., která následně podala nabídku do několika částí veřejné zakázky a byla schopna nabídkovou cenu kalkulovat a podat porovnatelnou nabídku.
39. Co se týče navazující argumentace o nejasnosti indexace nabídkové ceny, zadavatel uvádí, že tato problematika nebyla předmětem námitek navrhovatele, ač tak nepochybně učinit mohl. Dle názoru zadavatele by tak Úřad neměl k této části návrhu vůbec přihlížet, neboť se jedná o případ opožděně uplatněných námitek navrhovatelem.
40. Zadavatel uvádí, že spekulace navrhovatele týkající se možnosti ukončení smlouvy je nesprávná. Zadavatel deklaruje, že u smluv na zajištění dopravní obslužnosti se může kdykoli v průběhu realizace veřejné zakázky vyskytnout situace, která objektivně způsobí neúnosnost nebo nevýhodnost kontraktu. Je přitom nepřiměřené, ať už zadavatele nebo vybraného dodavatele, v takovém smluvním závazku nutit setrvat namísto toho, aby bylo oběma stranám umožněno smlouvu ukončit výpovědí. Podle zadavatele není v takovém případě rozhodující, zda je plnění veřejné zakázky fakticky rozděleno na dvě období, nebo se jedná o jednotný časový úsek pro plnění veřejné zakázky. Navrhovatel si podle zadavatele v návrhu protiřečí, když na jednom místě uvádí, že z délky kontraktu pro dodavatele vyplývají rizika, která jsou nenacenitelná, avšak zároveň na jiném místě brojí proti možnosti ukončení smlouvy výpovědí, která tato rizika řeší. Zadavatel zmiňuje, že pro případ existence mimořádně nízké nabídkové ceny například za druhé období plnění veřejné zakázky mu zákon dává nástroj, jak v takové situaci postupovat.
41. Zadavatel zastává názor, že není možné přesně vyčíslit přesnou částku každého rizika, které se může za dobu trvání smlouvy vyskytnout, ale všechna rizika mohou být do kalkulace zahrnuta. Pokud by zadavatel přistoupil na argumentaci navrhovatele týkající se eliminace rizika v souvislosti s plněním veřejné zakázky, musel by se zaručit vybraným dodavatelům, že uhradí všechny potenciální budoucí náklady, bez ohledu na jejich povahu. Tím by však zadavatel podle svého vyjádření zcela vyloučil jeden z podstatných znaků podnikatele, a sice skutečnost, že podnikatelé vykonávají svoji činnost na vlastní podnikatelské riziko. V této souvislosti zadavatel dodává, že pro případ, kdy vybraný dodavatel skutečně nebude schopen za nabídkovou cenu plnění realizovat, má možnost smlouvu vypovědět.
42. Zadavatel následně odkazuje na vybraná rozhodnutí Úřadu a rozsudky Nejvyššího správního soudu týkající se postupu zadavatele při vymezení předmětu veřejné zakázky a okolností, ke kterým by zadavatel při stanovení předmětu veřejné zakázky měl přihlížet.

*K části návrhu „Zadavatel nevymezil předmět Zakázky dostatečně přesným a určitým způsobem umožňujícím podání porovnatelných nabídek“*

43. Zadavatel konstatuje, že v zadávací dokumentaci předložil modelové nezávazné rámcové jízdní řády a nezávazné návrhy oběhů vozidel, kdy konečná podoba jízdních řádů bude zpracovávána a předkládána ke schválení vybraným dodavatelem v rámci vlastního plnění veřejné zakázky. Dodavatelé tak podle zadavatele od počátku zadávacích řízení měli informaci o tom, že předkládané jízdní řády jsou pouze modelové, nejsou závazné a na jejich základě nebude veřejná zakázka realizována.

44. Argumentace navrhovatele o nemožnosti podat porovnatelné nabídky, když veřejná zakázka bude plněna na základě jiných jízdních řádů, než jaké jsou součástí zadávací dokumentace, je podle zadavatele účelová, neboť všichni dodavatelé kalkulovali nabídkovou cenu na základě modelových jízdních řádů, které byly součástí zadávací dokumentace. Zadavatel argumentuje, že všichni dodavatelé kalkulovali nabídkovou cenu na základě stejných podkladů, a tudíž neshledává důvod, proč by podané nabídky měly být vzájemně neporovnatelné.
45. Zadavatel rovněž neshledává, že by jeho postup byl netransparentní z důvodu, že součástí zadávací dokumentace jsou návrhy jízdních řádů, avšak veřejná zakázka bude realizována na základě jízdních řádů, které budou odlišné. Zadavatel v této souvislosti dodává, že záměrně označil jízdní řády za rámcové návrhy a návrhy oběhů vozidel za nezávazné, aby bylo ihned zřejmé, že se nejedná o závazný podklad pro realizaci veřejné zakázky. Zadavatel uzavírá, že rámcové návrhy jízdních řádů a rámcové návrhy oběhů vozidel nejsou dokumenty, které by do posledních podrobností definovaly předmět veřejné zakázky, avšak předmět veřejné zakázky je definován v zadávací dokumentaci jednoznačně a nepřipouští prostor pro jakékoli pochybnosti.
46. Navrhovatel podle zadavatele v návrhu brojí proti možnosti zadavatele žádat změnu rozsahu objednaných kilometrů v rozmezí +/- 30 % předpokládaného rozsahu služby v každém roce plnění smlouvy. Podle vyjádření zadavatele uvedená námitka nebyla obsažena v námitkách podaných navrhovatelem, a tudíž by Úřad k této části návrhu neměl s ohledem na ustanovení § 251 odst. 4 zákona vůbec přihlížet, neboť se jedná o argumentaci, kterou navrhovatel mohl uplatnit již v námitkách.
47. Zadavatel uvádí, že je smluvní povinností vybraného dodavatele, aby zpracoval jízdní řády, a to mj. při zohlednění právních předpisů. Podle něj nebude přitom docházet ke změnám v jízdních řádech „za provozu“, neboť jízdní řády budou schvalovány vždy předem. Podle zadavatele je přitom na dodavateli, aby zajistil dopravní obslužnost a současně zajistil, že budou dodržována všechna zákonná pravidla, a to i z toho důvodu, že dopravce je odborníkem v dopravní obslužnosti.
48. Zadavatel deklaruje, že ustanovení § 24 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoPK“), upravuje otáčení a couvání vozidel. Zadavatel je přesvědčen o tom, že otáčení a couvání vozidel na pozemních komunikacích je možné, pouze nesmí dojít k ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Podle § 24 odst. 3 ZoPK pak podle zadavatele platí, že vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Zadavatel tak dovozuje, že není tedy pravda, že by nebylo možné na pozemních komunikacích couvat nebo se otáčet, dodavatel je však povinen k tomuto kroku zajistit způsobilou a náležitě poučenou osobu. V § 24 odst. 4 ZoPK jsou uvedena místa, v nichž je couvání nebo otáčení zakázáno, přičemž ani jeden z navrhovatelem uváděných příkladů dle názoru zadavatele nespadá do míst, která by byla uvedena v dotčeném ustanovení ZoPK. Dodavatelé tak podle zadavatele mohou v nabídkové ceně kalkulovat s tím, že určité spoje budou zajišťovány osobami, které jsou způsobilé a náležitě poučené, neboť zadavatel není osobou, která by dodavatele nutila porušovat právní předpisy.

49. Zadavatel se dále konkrétně vyjadřuje k dopravnímu řešení na dílčích zastávkách, které navrhovatel uvádí ve svém návrhu. Zadavatel nadále odmítá, že by vybranému dodavateli měly vzniknout náklady, které nebudou ze strany zadavatele kompenzovány. Zadavatel deklaruje, že bude vybranému dodavateli hradit takovou odměnu, která bude odpovídat skutečně ujetým kilometrům.
50. Zadavatel uvádí, že prostřednictvím požadavku na vytápění vozidel specifikoval požadavek na výkon a funkci dle § 89 odst. 1 písm. a) zákona. Zadavatel dodává, že cílem zadavatele jsou vytápěná vozidla a ponechává na dodavatelích, aby tento požadavek zajistili, aniž by striktně stanovil technické řešení, jakým toho mají dodavatelé dosáhnout.
51. Zadavatel je přesvědčen o tom, že zadávací podmínky stanovil jednoznačně, transparentně, nediskriminačně v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky.

*K části návrhu „Zadávací dokumentace je nepřehledná a zadávací podmínky Zakázky obsahují nejasná, neurčitá, netransparentní a jinak nezákonná ustanovení, což brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

52. Zadavatel uvádí, že navrhovatel ve výše uvedeném návrhovém bodě zadavateli vytýká nejasné, nesrozumitelné, nezákonné a vzájemně rozporné zadávací podmínky bez bližší konkretizace, a tudíž zadavatel nemá možnost vyjádřit se ke konkrétní argumentaci navrhovatele. K argumentaci navrhovatele, že se v průběhu zadávacího řízení častokrát měnily zadávací podmínky, zadavatel argumentuje tím, že při změně zadávacích podmínek postupoval v souladu se zákonem a v situacích, kdy to bylo technicky možné, uveřejňoval zadávací dokumentaci s viditelně provedenými změnami v režimu změn.
53. Zadavatel odmítá, že by se kterýkoli ze stávajících dopravců jakkoli podílel na tvorbě zadávacích podmínek a tuto námitku považuje za nepodloženou a za ryze účelovou. V této souvislosti zadavatel dodává, že skutečnost, že zadavatel určitým způsobem využije pro zpracování zadávací dokumentace podklady, které vytvořila jiná osoba, neznamená, že se tato osoba podílela na zpracování zadávacích podmínek.
54. Veškerou ostatní argumentaci navrhovatele v této části návrhu zadavatele považuje za argumentaci, která byla navrhovatelem uplatněna nad rámec námitek, byť se navrhovatel mohl bránit proti domnělému porušení zákona zadavatelem obsaženému nově v návrhu již v námitkách. Úřad by podle zadavatele k těmto částem návrhu podle § 251 odst. 4 zákona neměl vůbec přihlížet.
55. Zadavatel má za to, že návrh je z hlediska jeho obsahu nedůvodný, a proto Úřad žádá, aby v souladu s § 265 písm. a) zákona návrh zamítl a zahájené správní řízení zastavil.

#### **Další průběh správního řízení**

56. Rozhodnutím č. j. ÚOHS-28777/2021/500/Alv ze dne 25. 8. 2021 Úřad rozhodl o zamítnutí návrhu navrhovatele na nařízení předběžného opatření spočívajícího v pozastavení zadávacího řízení, respektive jímž by měl být uložen zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení na veřejnou zakázku.

#### **Vyjádření navrhovatele ze dne 17. 9. 2021**

57. Ve svém přípisu ze dne 17. 9. 2021 navrhovatel uvádí, že pokud podal obsahově shodné námitky jako společnost ZDAR, a.s., je jeho postup s ohledem na majetkové propojení obou

subjektů zcela logický a nemělo by být tedy nikterak překvapivé, že oba subjekty shledávají shodná pochybení zadavatele. Podle navrhovatele je zásadní, že oba subjekty jsou plně kvalifikovanými dopravci, tedy oba subjekty byly oprávněny podat námítky proti zadávacím podmínkám. Navrhovatel dodává, že co se týče účasti v zadávacím řízení, tu si každý ze subjektů vyhodnotil zřejmě jinak, neboť i výchozí pozice obou subjektů je rozdílná (zejména s ohledem na skutečnost, že společnost ZDAR, a.s., je na rozdíl od navrhovatele stávajícím poskytovatelem veřejné služby v přepravě cestujících), tedy související rizika mohly oba subjekty vnímat v konečném důsledku jinak. Navrhovatel doplňuje, že ze žádného zákonného ustanovení neplyne omezení spočívající v tom, že by subjektům, které podaly námítky proti zadávacím podmínkám, bylo zapovězeno podat nabídku do zadávacího řízení. Navrhovatel je přesvědčen, že při svém procesním postupu nikterak nepochybil.

58. Navrhovatel k argumentaci zadavatele, že návrh obsahuje oproti námítkám novou argumentaci, uvádí, že se ve všech případech zmiňovaných zadavatelem jedná pouze o upřesnění či rozvedení argumentace již dříve uvedené v námítkách, a nejedná se tak o nové skutečnosti ve smyslu ustanovení § 251 odst. 4 zákona.
59. Navrhovatel uvádí, že se zadavatel ve svém vyjádření k návrhu velmi obsáhle vyjadřuje k obecné problematice stanovení předmětu veřejné zakázky a odkazuje na rozhodovací praxi Úřadu a Nejvyššího správního soudu, nicméně na žádném místě už neuvádí, jaké jeho konkrétní potřeby ho vedly k rozdělení předmětu veřejné zakázky na dvě období.
60. V návaznosti na změnu metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží v průběhu zadávacího řízení, jakož i na další změny zadávací dokumentace provedené zadavatelem bezprostředně před uplynutím lhůty pro podání nabídek, ke kterým došlo, aniž by zadavatel přistoupil v souladu s ustanovením § 99 odst. 2 zákona k prodloužení lhůty pro podání nabídek, navrhovatel odkazuje na společné stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj a Úřadu k problematice nárůstu cen stavebních materiálů dostupné na webu Úřadu, ze kterého vyplývá, že u probíhajících zadávacích řízení je právě v takových případech nezbytné prodloužit lhůtu pro podání nabídek, a to o celou původní délku zadávací lhůty. Navrhovatel se domnívá, že závěry tohoto společného stanoviska lze s ohledem na jejich obecnou platnost vztáhnout i na jiné plnění, včetně šetřené veřejné zakázky.
61. Navrhovatel upozorňuje Úřad, že v médiích byla nedávno v souvislosti s předmětným zadávacím řízením uveřejněna zpráva týkající se nestandardního přístupu zadavatele ve vztahu k dopravci ICOM transport a.s., který se o zakázku rovněž uchází, a to v souvislosti s veřejnou zakázkou na provoz veřejné linkové autobusové dopravy zadávanou zadavatelem na podzim roku 2019. Navrhovatel předkládá kopii novinového článku, ze kterého vyplývá, že jmenovanému dodavateli zadavatel valorizoval (indexoval) ceny za poskytnuté služby již v roce 2020, zatímco ostatním dodavatelům až počátkem roku 2021.
62. Navrhovatel uvádí, že zveřejněná kauza u něj vyvolává podezření, že by zadavatel mohl s ohledem na jeho dřívější praktiky postupovat v případě šetřené zakázky nestandardním či nezákonným způsobem. Navrhovatel v této souvislosti žádá Úřad, aby při posuzování návrhu a vyjádření zadavatele výše popsanou skutečnost zohlednil.
63. Navrhovatel v plném rozsahu trvá na svém návrhu a žádá, aby Úřad v souladu s § 263 odst. 2 a odst. 3 zákona uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.

**Další průběh správního řízení**

64. Rozhodnutím č. j. ÚOHS-35731/2021/500/Alv ze dne 22. 10. 2021 Úřad rozhodl o zamítnutí návrhu navrhovatele na nařízení předběžného opatření spočívajícího v pozastavení zadávacího řízení, respektive jímž by měl být uložen zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení na veřejnou zakázku, a to zejm. z důvodu, že Úřad dne 4. 10. 2021 vydal v rámci souběžně probíhajícího správního řízení vedeného pod sp. zn. S0333/2021/VZ ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných při zadávání předmětné veřejné zakázky rozhodnutí č. j. ÚOHS-33259/2021/500/Alv z téhož dne, kterým zadavateli nařídil z moci úřední podle § 61 odst. 1 správního řádu předběžná opatření spočívající v uložení zákazu uzavřít smlouvu v jednotlivých částech předmětného zadávacího řízení, a to až do pravomocného skončení správního řízení vedeného Úřadem pod sp. zn. S0333/2017/VZ, které dosud nebylo pravomocně ukončeno.
65. Usnesením č. j. ÚOHS-40188/2021/524/MOn ze dne 26. 11. 2021 stanovil Úřad účastníkům řízení lhůtu, ve které se mohli vyjádřit k podkladům rozhodnutí.

**Vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí**

66. Dne 2. 12. 2021 Úřad obdržel vyjádření navrhovatele k podkladům rozhodnutí z téhož dne, ve kterém uvádí, že má za to, že z veškerých podkladů shromážděných Úřadem pro účely vydání rozhodnutí jednoznačně vyplývá, že postup zadavatele v předmětném zadávacím řízení, jakož i způsob vyřízení námitek navrhovatele byl nezákonný, nesprávný a diskriminační. Navrhovatel setrvává na svém názoru, že zadavatel nepřipustným způsobem přenesl na dopravce nepředvídatelná nákladová rizika, nedostatečně vymezil předmět veřejné zakázky, v zadávacím řízení postupoval netransparentně a zadávací podmínky stanovil nepřehledně, nejasně a neurčitě, a tudíž mu bylo fakticky znemožněno podat řádnou nabídku na realizaci jednotlivých částí veřejné zakázky.
67. Navrhovatel uvádí, že v plném rozsahu trvá na svých tvrzeních uvedených v návrhu, jakož i v replice navrhovatele, ve kterých je obsažena podrobná argumentace dokládající tvrzené skutečnosti. Zadavateli se dle názoru navrhovatele nepodařilo tvrzení a argumenty navrhovatele vyvrátit.
68. Navrhovatel doplňuje, že zadavatel schválil na svém zasedání dne 16. 11. 2021 smlouvy s dopravci na přechodné období, a to formou jednacího řízení bez uveřejnění. Navrhovatel dodává, že tyto smlouvy kladou na příslušné dodavatele celou řadu požadavků v technické oblasti, které zadavatel měl vyžadovat po dodavatelích až ve druhém období plnění zakázky, což podle navrhovatele potvrzuje, že zadavatelem uváděný důvod pro rozdělení zakázky na dvě období v tomto kontextu nemůže obstát.
69. Navrhovatel rovněž upozorňuje Úřad, že z veřejně dostupných informací zjistil, že jízdní řády platné pro smlouvu uzavíranou v rámci jednacího řízení bez uveřejnění platnou v období od 12. 12. 2021 odpovídají jízdním řádům druhé etapy plnění zakázky. Navrhovatel tak zastává názor, že jízdní řády stanované pro první etapu zakázky patrně nikdy v této podobě nebudou platné. Navrhovatel opětovně uvádí, že jízdní řády, které mají sloužit jako podklad pro zpracování nabídkové ceny, nejsou relevantní. Dopravcům tak podle navrhovatele bylo znemožněno podat řádnou nabídku, zejména stanovit potřebný počet vozidel a řidičů nutných k zabezpečení zakázky, resp. stanovit tomu odpovídající nákladové položky.



70. Navrhovatel uzavírá, že s ohledem na obsah veškerých podkladů shromážděných Úřadem pro účely vydání rozhodnutí je evidentní, že zadavatel nedodržel pravidla stanovená pro zadání veřejné zakázky, přičemž tento jeho nezákonný postup je způsobilý podstatně ovlivnit výběr dodavatele, a stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem.
71. Navrhovatel má za to, že jsou splněny podmínky pro zrušení zadávacího řízení dle ustanovení § 263 odst. 2 a odst. 3 zákona.

#### **Vyjádření zadavatele k podkladům rozhodnutí**

72. Zadavatel se k podkladům rozhodnutí vyjádřil přípisem ze dne 6. 12. 2021, ve kterém uvádí, že navrhovatel a společnost ZDAR, a.s., jsou propojeni jak majetkově, tak i personálně. Zadavatel je tak přesvědčen o tom, že navrhovatel se společností ZDAR, a.s., svůj postup koordinuje, což je obecně v souladu s právními předpisy, nicméně ve vztahu k předmětnému správnímu řízení se jedná o zjevné zneužití práva, když se tak „soutěžitel“ pouze snaží vyhnout skládání kauce podle § 246 zákona v procentuální výši z nabídkové ceny.
73. Zadavatel setrvává na svém názoru, že byl oprávněn upravit údaje obsažené v prenotifikaci a nebyl povinen čekat na uplynutí jednoho roku od uveřejnění změny prenotifikace do zahájení zadávacího řízení.
74. Zadavatel shledává, že se navrhovatel ve své replice ze dne 17. 9. 2021 pokouší legitimizovat svůj postup, kdy v návrhu nově obsažené námitky, se kterými se zadavatel neměl možnost v rozhodnutí o námitkách vypořádat, považuje za pouhé „rozvedení“ jeho argumentace obsažené v námitkách. Zadavatel uvádí, že navrhovatel se svým způsobem snaží o legitimizaci jakýchsi „blanketních“ námitek“, které až v rámci návrhu začíná odůvodňovat a uvádět, proti čemu vlastně brojí. Takový postup je podle zadavatele třeba odmítnout, protože je v rozporu s § 251 odst. 4 zákona, který do správního řízení zavádí prvky koncentrace. Navrhovatel podle zadavatele v námitkách musí přednést konkrétní argumenty, na které může zadavatel reagovat. S ohledem na skutečnost, že tak navrhovatel v posuzovaném případě neučinil, nemá se Úřad takovými „opožděnými“ námitkami vůbec zabývat.
75. Zadavatel je přesvědčen o tom, že závěrečný oddíl repliky navrhovatele ze dne 17. 9. 2021 neobsahuje žádnou relevantní právní argumentaci a podle zadavatele je pouhou snahou o „bulvarizaci“ správního řízení. V této souvislosti zadavatel podotýká, že ani tento námitkový bod se neobjevil v námitkách navrhovatele a Úřad by k němu neměl v souladu s § 251 odst. 4 zákona přihlížet. Zadavatel navíc doplňuje, že tento námitkový bod nijak nesouvisí s probíhajícím správním řízením.
76. Zadavatel má za to, že návrh je nedůvodný a neexistují důvody pro uložení nápravného opatření. Zadavatel proto žádá Úřad, aby v souladu s § 265 písm. a) zákona návrh zamítl a zahájené správní řízení zastavil.

#### **IV. ZÁVĚRY ÚŘADU**

77. 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 a stanovisek předložených účastníky řízení rozhodl o zastavení správního řízení v části týkající se návrhu v rozsahu, ve kterém tento směřuje proti nejasnosti indexace nabídkové ceny pro druhé období plnění veřejné zakázky, proti změně průměrného ročního

proběhu na vozidlo oproti základnímu ročnímu proběhu na vozidlo, proti změně metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží, proti nesrozumitelnosti a zmatečnosti stanovení výchozího finančního modelu, proti nejasnému stanovení postupu pro využití nově pořízených autobusů vybraným dodavatelem v „případě, kdy vybraný uchazeč nakoupí vozidla ve druhé polovině trvání Zakázky, avšak po ukončení smlouvy bude při následné soutěži vybrán jiný dodavatel“, resp. proti stanovení odlišného počtu vozidel v rámci jednotlivých období, které dodavatelé „nebudou moci po uplynutí čtyř let nikterak využít“, proti stanovení způsobu hodnocení nabídek vztahujícího se k hodnocení podílu klimatizovaných a nízkopodlažních vozidel a v části týkající se tvrzeného neprodloužení lhůty pro podání nabídek v návaznosti na změny zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 1. 7. 2021, 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021. Ve zbývající části Úřad 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*

78. Podle § 6 odst. 1 zákona musí zadavatel při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
79. Podle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
80. 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.
81. Podle § 36 odst. 1 zákona zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
82. 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.
83. 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.

84. 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.
85. 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.
86. Podle § 98 odst. 5 zákona pokud by spolu s vysvětlením zadávací dokumentace zadavatel provedl i změnu zadávacích podmínek, postupuje podle § 99 zákona.
87. Podle § 99 odst. 1 zákona zadávací podmínky obsažené v zadávací dokumentaci může zadavatel změnit nebo doplnit před uplynutím lhůty pro podání žádosti 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.
88. Pokud to § 99 odst. 2 zákona 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.
89. Podle § 241 odst. 1 zákona může námitky podat dodavatel, kterému postupem zadavatele souvisejícím se zadáváním podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky, včetně koncese s výjimkou koncesí malého rozsahu podle § 178 zákona nebo se zvláštními postupy podle části šesté hrozí nebo vznikla újma.
90. Podle § 241 odst. 2 zákona se námitky podle § 241 odstavce 1 zákona podávají písemně a lze je podat proti
- a. všem úkonům nebo opomenutím zadavatele v zadávacím řízení a zvláštnímu postupu podle části šesté, včetně stanovení zadávacích podmínek,
  - b. volbě druhu zadávacího řízení nebo režimu veřejné zakázky, nebo
  - c. postupu zadavatele, který směřuje k zadání veřejné zakázky mimo zadávací řízení v rozporu s tímto zákonem.
91. Podle § 242 odst. 1 zákona není-li dále uvedeno jinak, musí být námitky doručeny zadavateli do 15 dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení tohoto zákona zadavatelem; námitky nelze podat po uzavření smlouvy nebo poté, co se soutěž o návrh považuje po výběru návrhu za ukončenou.
92. Podle § 242 odst. 2 zákona námitky proti úkonům oznamovaným v dokumentech, které je zadavatel povinen podle tohoto zákona uveřejnit či odeslat stěžovateli, musí být doručeny zadavateli do 15 dnů od jejich uveřejnění či doručení stěžovateli.

93. Podle ustanovení § 242 odst. 4 zákona, pokud je v zadávacím řízení stanovena lhůta pro podání nabídek, musí být námítky proti zadávací dokumentaci doručeny zadavateli nejpozději do skončení této lhůty; v případě jednacího řízení s uveřejněním musí být námítky proti zadávací dokumentaci doručeny zadavateli nejpozději do skončení lhůty pro podání předběžných nabídek.
94. Podle § 257 písm. h) zákona Úřad zahájené řízení usnesením zastaví, jestliže návrhu nepředcházely řádně a včas podané námítky; to neplatí pro návrhy podle § 254 zákona.
95. Podle § 265 písm. a) zákona Úřad návrh zamítne, pokud nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření.

#### *Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení*

96. Dne 17. 10. 2014 v Úředním věstníku Evropské unie pod ev. č. 2014/S 200-352409 zadavatel uveřejnil oznámení podle článku 7 odst. 2 nařízení. V oznámení zadavatel uvedl, že na poskytnutí služby plánuje uzavřít smlouvu v trvání 8 let. Oznámení obsahuje rovněž informaci, že zadavatel předpokládá poskytování služby rozčlenit do více území, přičemž každá část bude představovat objem v rozmezí cca 1 mil. až 3 mil. ujetých km, přičemž služba bude poskytována na území Kraje Vysočina s možným přesahem do okolních krajů.
97. 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.
98. 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«.*
99. 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“)«. 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.*
100. Přílohou č. 3 zadávací dokumentace je návrh smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „smlouva“), kdy dle článku 1. „Obecná ustanovení“ bodu 1.2 se „Technickými a provozními standardy VDV“ 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.

101. Ve dnech 1. 7. 2021, 8. 7. 2021, 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. Jednotlivá vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace zadavatel uveřejňoval na profilu zadavatele.<sup>2</sup> Z předložené dokumentace Úřad zjistil, že žádnou z výše uvedených změn a doplnění zadávací dokumentace neprovázelo prodloužení lhůty pro podání nabídek.

### K výrokům I. a II. rozhodnutí

102. Institut podání námitek je v zákoně upraven v § 241 a následujících ustanoveních. V šetřeném případě je relevantní především pravidlo obsažené v § 242 odst. 1 zákona, které stanoví, že námitky musí být doručeny zadavateli do 15 dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení tohoto zákona zadavatelem, a rovněž pravidlo obsažené v § 242 odst. 4 zákona, které stanoví, že pokud je v zadávacím řízení stanovena lhůta pro podání nabídek, musí být námitky proti zadávací dokumentaci doručeny zadavateli nejpozději do skončení této lhůty.
103. V podaném návrhu navrhovatel mimo jiné brojí proti
- nejasnosti indexace nabídkové ceny pro druhé období plnění veřejné zakázky
  - změně průměrného ročního proběhu na vozidlo oproti základnímu ročnímu proběhu na vozidlo,
  - změně metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží
  - nesrozumitelnosti a zmatečnosti stanovení výchozího finančního modelu
  - nejasnému stanovení postupu pro využití nově pořízených autobusů vybraným dodavatelem v „případě, kdy vybraný uchazeč nakoupí vozidla ve druhé polovině trvání Zakázky, avšak po ukončení smlouvy bude při následné soutěži vybrán jiný dodavatel“, resp. proti stanovení odlišného počtu vozidel v rámci jednotlivých období, které dodavatelé „nebudou moci po uplynutí čtyř let nikterak využít“,
  - stanovení způsobu hodnocení nabídek vztahujícího se k hodnocení podílu klimatizovaných a nízkopodlažních vozidel
  - neprodloužení lhůty pro podání nabídek v návaznosti na změny zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 1. 7. 2021, 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021.

<sup>2</sup> Dostupném na: [https://ezak.kr-vysocina.cz/profile\\_display\\_111.html](https://ezak.kr-vysocina.cz/profile_display_111.html) – pozn. Úřadu

104. Před věcným posouzením námitek, kterými navrhovatel v návrhu brojí proti postupu zadavatele při stanovení zadávacích podmínek, Úřad předně ověřil, zda návrhu ve výše uvedených částech (viz bod 103. odůvodnění tohoto rozhodnutí) předcházely námitky. Úřad se zabýval tím, zda byla naplněna základní podmínka pro podání návrhu spočívající v povinnosti účastníka podat námitky v téže věci řádně a včas.
105. Řádné a včasné podání námitek je jednou z podmínek pro podání návrhu na přezkoumání úkonů zadavatele. Platí, že námitky jsou primárním institutem ochrany dodavatele před nezákonným postupem zadavatele, kterým zadavatel dostává možnost na namítané skutečnosti reagovat. Návrh je až druhotným nástrojem procesní obrany dodavatele. Pokud tedy navrhovatel před podáním návrhu nevyužije možnosti podání námitek se všemi zákonnými náležitostmi, není oprávněn domáhat se návrhem ochrany svých práv před Úřadem. K tomu Úřad podotýká, že řádnost a včasnost podaných námitek je nutné posuzovat zejména s ohledem na jejich obsah a dodržení lhůty pro jejich podání.
106. Zákon v oblasti ochrany proti nesprávnému postupu zadavatele v § 242 rozlišuje lhůtu, ve které je možné podat námitky proti úkonům nebo opomenutím zadavatele, a lhůtu, ve které je možné námitkami brojit proti zadávacím podmínkám, na což poukazuje i předseda Úřadu v rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-R0060/2021/VZ, č. j. ÚOHS-00204/2022/500, HBa ze dne 28. 6. 2021 (dále jen „rozhodnutí předsedy Úřadu ze dne 28. 6. 2021“). Předseda Úřadu v rozhodnutí ze dne 28. 6. 2021 posuzoval obdobnou situaci, kterou se Úřad zabývá v šetřeném případě, přičemž dovodil, jaké ustanovení je nutno aplikovat v případě podání námitek, kterými navrhovatel brojí proti nedostatečnému prodloužení lhůty v souvislosti s vysvětlením zadávací dokumentace. Relevantní závěry z citovaného rozhodnutí předsedy Úřadu ze dne 28. 6. 2021 lze dle názoru Úřadu analogicky aplikovat i ve vztahu k šetřenému případu.
107. Předseda Úřadu v rozhodnutí ze dne 28. 6. 2021 konstatuje, že *»[l]hůta pro podání námitek proti porušení § 99 odst. 2 zákona v případě, že zadavatel neprodlouží lhůtu pro podání nabídek vůbec, je tak dána ustanovením § 242 odst. 1 zákona, podle něhož „námitky musí být zadavateli doručeny do 15 dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení tohoto zákona zadavatelem“. Nelze totiž využít speciálních ustanovení o běhu této lhůty. Pokud zadavatel lhůtu podle § 99 odst. 2 zákona prodlouží, ale nedostatečně, jedná se o porušení zákona oznamovaným úkonem a lhůta proti takovému porušení se řídí ustanovením § 242 odst. 2 zákona, které míří na námitky proti „úkonům oznamovaným v dokumentech, které je zadavatel povinen podle tohoto zákona uveřejnit či odeslat stěžovateli“. Ustanovení § 242 odst. 4 zákona se neuplatní, neboť upravuje běh lhůty v případě námitek proti zadávací dokumentaci«.*
108. Předseda Úřadu v rozhodnutí ze dne 28. 6. 2021 dále uvádí, že *„[n]ámitky proti porušení § 99 odst. 2 nejsou a z povahy věci nemohou být námitkami proti zadávací dokumentaci, resp. proti zadávacím podmínkám. Tím, že zadavatel neprodlouží lhůtu pro podání nabídek v souvislosti s konkrétní změnou zadávací dokumentace, totiž zadavatel do zadávací dokumentace nezasahuje, pouze nečiní, co „současně“ se změnou zadávací dokumentace dle § 99 odst. 2 zákona činit má, čímž porušuje svou povinnost postupovat řádně v zadávacím řízení. Proti nezákonnému postupu zadavatele v zadávacím řízení je třeba se bránit námitkami ve lhůtách dle § 242 odst. 1 a 2 zákona, a to podle charakteru porušení zákona. Tento právní názor nepředstavuje novinku v rozhodovací praxi (...).“*

109. Povinnost uveřejnit vysvětlení zadávací dokumentace vyplývá z § 98 zákona. Povinnost uveřejnit změnu zadávací dokumentace pak vyplývá z ust. § 99 odst. 1 zákona, které ve větě druhé stanoví, že změna nebo doplnění zadávací dokumentace podmínek musí být uveřejněna nebo oznámena dodavatelům stejným způsobem jako zadávací podmínka, která byla změněna nebo doplněna.

110. Z výše uvedeného tedy plyne, že námitky, kterými navrhovatel brojil proti:

- nejasnosti indexace nabídkové ceny pro druhé období plnění veřejné zakázky
- změně průměrného ročního proběhu na vozidlo oproti základnímu ročnímu proběhu na vozidlo,
- změně metodiky proplácení vjezdů na autobusová nádraží
- nesrozumitelnosti a zmatečnosti stanovení výchozího finančního modelu
- nejasnému stanovení postupu pro využití nově pořízených autobusů vybraným dodavatelem v „případě, kdy vybraný uchazeč nakoupí vozidla ve druhé polovině trvání Zakázky, avšak po ukončení smlouvy bude při následné soutěži vybrán jiný dodavatel“, resp. proti stanovení odlišného počtu vozidel v rámci jednotlivých období, které dodavatelé „nebudou moci po uplynutí čtyř let nikterak využít“,
- stanovení způsobu hodnocení nabídek vztahujícího se k hodnocení podílu klimatizovaných a nízkopodlažních vozidel

byl povinen uplatnit ve lhůtě dle § 242 odst. 4 zákona, což v šetřeném případě je nejpozději do 16. 7. 2021.

111. Námitky týkající se neprodloužení lhůty pro podání nabídek v návaznosti na změny zadávací dokumentace uveřejněné na profilu zadavatele dne 1. 7. 2021, 8. 7. 2021, 9. 7. 2021 a 14. 7. 2021 byl navrhovatel povinen uplatnit ve lhůtě dle § 242 odst. 1 zákona, tj. nejpozději do 15 dnů ode dne, kdy se stěžovatel dozvěděl o domnělém porušení zákona zadavatelem, neboť zadavatel v souvislosti se žádnou z těchto změn neprodloužil lhůtu pro podání nabídek (viz body 101. a 107. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Ohledně okamžiku, kdy navrhovateli začíná běžet subjektivní lhůta dle § 242 odst. 1 zákona, tedy kdy se navrhovatel o domnělém porušení zákona dozvěděl, lze v obecné rovině vyjít z uveřejnění každé jednotlivé změny zadávacích podmínek na profilu zadavatele či z údajů uveřejněných v souvislosti se změnou zadávacích podmínek ve Věstníku veřejných zakázek (kde zadavatel nedeklaroval prodloužení lhůty)<sup>3</sup>.

112. Jak vyplývá z dokumentace o zadávacím řízení, námitky navrhovatele ze dne 16. 7. 2021 (dále jen „námitky“), které byly zadavateli doručeny téhož dne, směřovaly proti zadávacím podmínkám. Konkrétně v nich navrhovatel namítal, že zadavatel

- nedodržel prenotifikační povinnost dle čl. 7 odst. 2 nařízení,
- přenáší na dodavatele nepřiměřená rizika, která neumožňují řádně ocenit nabídku a zadávací podmínky neumožňují podání vzájemně porovnatelných nabídek

<sup>3</sup> Jak vyplývá i z cit. rozhodnutí předsedy Úřadu ze dne 28. 6. 2021- pozn. Úřadu

- nevymezil předmět veřejné zakázky dostatečně přesným a určitým způsobem, který by umožňoval podání vzájemně porovnatelných nabídek
  - stanovil zadávací dokumentaci, která je nepřehledná, zadávací podmínky obsahují nejasná, neurčitá, netransparentní a jinak nezákonná ustanovení, což brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek.
113. Úřad ověřil, že navrhovatel v námitkách nebrojí proti žádné ze skutečností uvedených výše v bodě 103. odůvodnění tohoto rozhodnutí. V této souvislosti Úřad pro úplnost uvádí, že obecně platí, že pokud dodavatel hodlá brojit proti konkrétnímu postupu zadavatele, či vůči konkrétní zadávací podmínce nebo její dílčí části, je nezbytné, aby i jím podané námitky byly zcela konkrétní a adresné tak, aby se s nimi zadavatel mohl řádně vypořádat. Nepostačí tudíž uplatnit námitky v obecné či neúplné podobě a teprve v rámci návrhu zasílanému Úřadu námitky konkretizovat, respektive rozšiřovat o další námitky, které navrhovatel dosud neuplatnil u zadavatele, a ten o nich tak nemohl v rámci námitkového řízení rozhodnout.
114. Vzhledem k tomu, že navrhovatel námitky uvedené v bodě 103. odůvodnění tohoto rozhodnutí prvně uplatnil až v rámci návrhu ze dne 12. 8. 2021 a neučinil tak v rámci námitek ze dne 16. 7. 2021, aniž by mu v tom cokoli bránilo, přičemž z předložené dokumentace o zadávacím řízení nevyplývá, že by navrhovatel podal jiné námitky, které by předcházely návrhu (ani sám navrhovatel nic takového netvrdí), Úřad uzavírá, že výše zmíněným částem návrhu nepředcházely řádně a včas podané námitky, a proto Úřad rozhodl podle § 257 písm. h) zákona o zastavení správního řízení v části vymezené těmito částmi návrhu tak, jak je uvedeno ve výrocích I. a II. tohoto rozhodnutí.

### K výroku III. rozhodnutí

*K části návrhu „Zadavatel nedodržel zákonnou lhůtu pro zahájení zadávacího řízení, jakož i další podmínky ve smyslu čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1370/2007“*

115. Obecně platí, že zadavatel má několik možností, jak zajistit poskytnutí služeb v oblasti přepravy cestujících. Zadavatel může postupovat podle zákona a zvolit cestu zadávacího řízení, nebo postupovat mimo režim zákona a využít možnosti vertikální spolupráce dle § 11 zákona. Může však – v případě smlouvy uzavírané tzv. netto – postupovat dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“), a službu poptávat v nabídkovém řízení, nebo může uzavřít smlouvu přímo s vnitřním dopravcem (pokud mu to jeho situace umožňuje).
116. Každý postup směřující k výběru dodavatele (dopravce) má svá specifika, která musí zadavatel dodržet, aby dostal splnění příslušných právních předpisů a norem.
117. **Pokud zadavatel zadává** služby v oblasti přepravy cestujících **postupem podle ZVS**, a není rozhodující, zda se jedná o přímé zadání těchto služeb nebo zda zadavatel postupuje v nabídkovém řízení, je **nedílnou součástí takového postupu splnění prenotifikační povinnosti** stanovené v čl. 7 odst. 2 nařízení (v národní úpravě se tato povinnost promítá do § 19 odst. 1 a odst. 2 ZVS, tj. zveřejnit s minimálně ročním předstihem předběžné oznámení a dva měsíce před uzavřením smlouvy i záměr uzavřít smlouvu).
118. Zadavatele **postupující podle zákona prenotifikační povinností** dle čl. 7 odst. 2 nařízení **nestihá**, neboť toto **nařízení je s úpravou veřejných zakázek mimoběžné**, nejedná se o speciální předpis.



119. Právě uvedený závěr vyplývá z rozhodovací praxe Úřadu a je obsažen např. v rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-35463/2020/321/HBa ze dne 9. 11. 2020, sp. zn. ÚOHS-R0175/2020/VZ. V citovaném rozhodnutí předseda Úřadu mj. uvedl: *»Zadavatel publikoval předběžné oznámení, které svým obsahem i odkazy na právní předpisy koresponduje s požadavky nařízení a ZVS. Z listin dokumentujících jednání samosprávy zadavatele se opakovaně podává, že zadavatel míní uzavřít smlouvu přímo s vnitřním dopravcem. Naposled ve vyjádření k rozkladu pak zadavatel výslovně opakuje, že postupuje podle ZVS: „Zadavatel v Úředním věstníku Evropské unie uveřejnil oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby ev. č. 2019/S 238-585242, ze dne 10. 12. 2019 (dále jen „Oznámení“). Účelem uveřejnění Oznámení bylo splnění povinnosti dle § 19 odst. 1 ZVS ve spojení s čl. 7 odst. 2 Nařízením. Podle Zadavatele nemůže být sporu o tom, že jde o samotný úkon předvídaný ZVS, potažmo Nařízením, který má svou vlastní povahu a který definuje specifický postup Zadavatele a konkrétní, samostatnou veřejnou zakázku. Úřad s ohledem na dostupné podklady správně vyhodnotil, že z Oznámení jasně plyne, že konkrétní zakázka bude zadána vnitřnímu dopravci, tj. společnosti Autobusy LK. Žádná jiná relevantní informace z Oznámení nevyplývá; dovozovat opak je v tuto chvíli pouze spekulace Navrhovatele. Splněním povinnosti uveřejnění reagoval Zadavatel na nezbytný požadavek dle ZVS a dle Nařízení.“*

***V této souvislosti podotýkám, že povinnost zveřejnit předběžné oznámení se pojí toliko k případům zabezpečování dopravy dle ZVS. Zadavatele postupující podle zákona prenotifikační povinnost dle čl. 7 odst. 2 nařízení nestihá, neboť toto nařízení je s úpravou veřejných zakázek mimoběžné, nejedná se o speciální předpis.«<sup>4</sup>***

120. Úřad dodává, že nepřehlédl rozsudek SDEU ve věci C-518/17 ze dne 20. 9. 2018, na který odkazuje navrhovatel ve svém návrhu, nelze však pominout, že rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-35463/2020/321/HBa ze dne 9. 11. 2020, ze kterého Úřad při posuzování věci vycházel, je pozdějšího data, kdy Úřad nemá pochyb o tom, že předseda Úřadu při rozhodování zohlednil veškerou do té doby vydanou judikaturu, která s projednávanou problematikou souvisela, a proto tedy respektuje zcela jasné právní závěry, ke kterým předseda Úřadu (jakožto orgán druhého stupně, který bude v případě podání rozkladu přezkoumávat i toto rozhodnutí) dospěl. Pokud by Úřad věc posoudil jiným způsobem, bylo by takové rozhodnutí navíc v rozporu se zásadou oprávněné důvěry v postupy orgánů veřejné správy, resp. se zásadou legitimního očekávání (§ 4 odst. 4 správního řádu).

121. Z předložené dokumentace vyplývá, že zadavatel v šetřeném případě poptávané služby zadává postupem podle zákona (nikoliv tedy postupem podle ZVS), a tudíž na **něj v šetřeném případě nedopadá prenotifikační povinnost dle čl. 7 odst. 2 nařízení**. Bylo by tedy zcela nadbytečné posuzovat, které zadavatelem zveřejněné údaje jsou uveřejněné v souladu s tím, co stanoví čl. 7 odst. 2 nařízení, a které případně nikoliv. Skutečnost, že zadavatel veřejnou zakázku zadává postupem podle zákona, je zřejmá např. již z titulní strany zadávací dokumentace, kde je výslovně uvedeno: *„Dokumentace zadávacího řízení pro nadlimitní veřejnou zakázku na služby zadávanou v otevřeném řízení podle § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů“*.

---

<sup>4</sup> zvýraznění provedeno Úřadem

122. Lze tedy uzavřít, že zadavatel se nemohl dopustit porušení zákona tím, že nesplnil prenotifikační povinnost dle čl. 7 odst. 2 nařízení, neboť tato povinnost na něj v šetřeném případě vůbec nedopadá.
123. V daném případě tedy ani není důvod, aby Úřad podle § 64 správního řádu přerušil správní řízení kvůli posouzení splnění prenotifikační povinnosti oznámením uveřejněným zadavatelem dne 17. 10. 2014 v Úředním věstníku Evropské unie pod ev. č. 2014/S 200-352409, resp. důvod pro podání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce SDEU v této souvislosti tak, jak mu navrhuje navrhovatel.

*K části návrhu „Zadavatel přenáší na dopravce nepřiměřená rizika, která neumožňují řádně ocenit nabídku a brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

124. Navrhovatel v uvedené části návrhu brojí proti tomu, že zadavatel v zadávacích podmínkách bez konkrétního důvodu „rozděluje“ období plnění veřejné zakázky na první část o délce trvání 4 roky a druhou část o délce trvání 6 roků. Další námitka v uvedené části pak míří k „nepředvídatelnosti“ změn v průběhu plnění veřejné zakázky, zejména pak v rámci druhého období, které dodavatelé nejsou schopni v plném rozsahu zohlednit v nabídkové ceně při podání nabídek. Navrhovatel zastává názor, že z uvedených důvodů jsou zadávací podmínky netransparentní a zároveň i diskriminační, neboť zvýhodňují větší dopravce před menšími a středními, neboť větší dopravci jsou lépe schopni zvládnout popsaná rizika, která z plnění dlouhodobého závazku vyplývají.
125. K otázce vymezení předmětu veřejné zakázky Úřad nejprve uvádí, že byť je to výlučně zadavatel, kdo vymezuje předmět plnění veřejné zakázky (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. Dle § 36 odst. 1 zákona je zadavatel v souladu mj. se zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v § 6 odst. 2 zákona povinen stanovit zadávací podmínky takovým způsobem, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo nezaručovaly konkurenční výhodu nebo nevytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Nutno podotknout, že zadavatel nastavením zadávacích podmínek z povahy věci vytváří jistou nerovnováhu mezi dodavateli, tzn. zadávací podmínky nemají na všechny dodavatele stejný dopad.
126. Otázkou diskriminace ve zjevné (přímé) podobě, tedy situace, kdy zadavatel zaujme rozdílný, jiný přístup ke konkrétnímu dodavateli než k dodavatelům ostatním, tak diskriminace v podobě skryté (nepřímé), tedy situace, kdy se zadavatel sice na první pohled chová ke všem dodavatelům stejně, ale výsledkem jeho jednání jsou obdobné právně zakázané důsledky jako v případě diskriminace přímé (v oblasti práva veřejných zakázek tedy omezení hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí mezi dodavateli) se zabýval např. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 9 Afs 30/2010 – 182 ze dne 16. 11. 2010<sup>5</sup> či rozsudku č. j. 1 Afs 20/2008-152 ze dne 5. 6. 2008, ze kterého vyplývá, že smysl § 6 zákona „(...) v první řadě směřuje k cíli samotného zákona o veřejných zakázkách, kterým je zajištění hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti nakládání s veřejnými prostředky. Zákon tohoto cíle dosahuje především vytvářením podmínek pro to, aby smlouvy, jejichž plnění je hrazeno z veřejných prostředků,

<sup>5</sup> Úřad pro úplnost dodává, že citovaný rozsudek byl Nejvyšším správním soudem vydán za účinnosti zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“), avšak jeho závěry jsou aplikovatelné i za účinnosti zákona, což platí paušálně o veškeré judikatuře, kterou je v tomto rozhodnutí argumentováno.

*byly zadavateli uzavírány při zajištění hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí mezi dodavateli (...).“.* Dále Nejvyšší správní soud zdůraznil, že „*smysl a cíl zákazu diskriminace nutně vede interpreta § 6 ZVZ k závěru, že tento zákaz zahrnuje jednak zákaz diskriminace zjevné, tedy odlišného zacházení s jednotlivcem ve srovnání s celkem, jednak též zákaz diskriminace skryté, pokud tato vede v podstatě k obdobným právem zakázaným důsledkům (v oblasti práva veřejných zakázek tedy poškozování hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí mezi dodavateli).“.* Při zkoumání toho, zda zadavatel neporušil zásadu zákazu diskriminace tím, jakým způsobem vymezil předmět veřejné zakázky, je nicméně nutné, i s ohledem na závěry vyplývající z výše citované judikatury, poskytnout prostor pro legitimní ekonomickou a technickou úvahu zadavatele.

127. K zásadě transparentnosti, zakotvené v ustanovení § 6 odst. 1 zákona, Úřad obecně sděluje, že tato je vedle zásady rovného zacházení, zákazu diskriminace a zásady přiměřenosti jednou ze základních zásad, jež musí být zadavatelem bezvýhradně dodržena v průběhu celého zadávacího řízení. Otázkou výkladu zásady transparentnosti se ve své judikatorní činnosti již opakovaně zabývaly soudy a taktéž Úřad. Např. v rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 45/2010-159 ze dne 15. 9. 2010 se Nejvyšší správní soud ztotožňuje s obecným výkladem zásady transparentnosti podaným Krajským soudem v Brně v rozsudku č. j. 62 Ca 31/2008-114 ze dne 19. 1. 2010, a to že požadavek transparentnosti „*není splněn tehdy, pokud jsou v zadavatelově postupu shledány takové prvky, jež by zadávací řízení činily nekontrolovatelným, hůře kontrolovatelným, nečitelným a nepřehledným nebo jež by vzbuzovaly pochybnosti o pravých důvodech jednotlivých kroků zadavatele*“. V rozsudku Krajského soudu v Brně č. j. 62 Af 50/2011-72 ze dne 15. 2. 2012 pak bylo dovozeno, že „*[ú]kolem zásady transparentnosti je zajištění toho, aby zadávání veřejných zakázek probíhalo průhledným, právně korektním a předvídatelným způsobem za předem jasně a srozumitelně stanovených podmínek*“. Transparentním postupem je v souladu s citovaným rozsudkem Nejvyššího správního soudu zejména takový postup, který nevzbuzuje pochybnosti o tom, že zadavatel jedná regulérně.
128. Úřad se proto ve světle shora řečeného zabýval tím, zda namítané zadávací podmínky byly stanoveny v souladu se zásadou transparentnosti i v souladu se zásadou zákazu diskriminace. K tomu Úřad konstatuje následující.
129. Jak již bylo uvedeno výše (viz bod 99. odůvodnění tohoto rozhodnutí), zadavatel pro potřeby stanovení nabídkové ceny určil, že nabídková cena vyjádřená v Kč/km má být zpracována pro obě období zvlášť, 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 (tj. za 4 roky) 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 (tj. za 6 roků) pro tutéž část veřejné zakázky.
130. Úřad ve stanoveném modelu nevidí žádný problém z matematického pohledu propočtu. Ze zadavatelem stanoveného způsobu výpočtu nabídkové ceny je naprosto zřejmé, že vyjadřuje celkové náklady za dobu plnění veřejné zakázky ve vztahu k počtu ujetých km. Jak z předložené dokumentace vyplývá, zadavatel mj. klade výrazně vyšší nároky na vozidla a jejich výbavu pro druhé období plnění veřejné zakázky v porovnání s prvním obdobím. Druhé období také

představuje u většiny částí veřejné zakázky větší roční předpokládaný objem ujetých km. Z uvedeného důvodu Úřad považuje model představený zadavatelem pro stanovení nabídkové ceny za předvídatelný a transparentní, neboť se změnou období plnění dochází i ke změně „kvality“ a rozsahu poskytované služby, přičemž nelze konstatovat, že zadavatel tak činí bezdůvodně či netransparentně.

131. V této souvislosti Úřad uvádí, že i kdyby předpoklad navrhovatele, že původně byla důvodem (případně jedním z důvodů) pro rozdělení plnění veřejné zakázky na dvě období skutečnost, že v rámci systému dopravní obslužnosti má být v průběhu plnění veřejné zakázky zaveden tarif VDV a tento důvod pomínl (podle argumentace navrhovatele začal tarif VDV platit ještě před zahájením samotného plnění), nelze odhlédnout od toho, že zadavatel je obecně oprávněn stanovit zadávací podmínky podle svých potřeb. V šetřeném případě je evidentní, že zadavatel nerozdělil plnění na dvě období bezdůvodně. Zadavatel totiž klade na obě období odlišné nároky z pohledu dodavatelů. První období se od druhého liší podstatně nižšími nároky na vozový park oproti období druhému. Vzhledem k nižšímu předpokládanému ročnímu objemu ujetých km v prvním období lze usuzovat, že i skutečný rozsah ujetých km v prvním období bude ve výsledku nižší oproti období druhému. Je tedy pochopitelné, že zadavatel tato období oddělil, aby obdržel jednotkové nabídkové ceny v Kč/km, které budou co možná nejpřesněji odpovídat odlišnostem vyplývajícím z obou období, a tudíž nabídková cena bude lépe vystihovat rozsah a charakter poskytnuté služby v konkrétním období.
132. K argumentaci navrhovatele, že zadavatelem stanovený postup vyjádření nabídkové ceny může být ostatními dopravci zneužitelný v té podobě, že záměrně připraví svoji nabídku tak, aby byla pro zadavatele výhodná jen pro druhé období, avšak zároveň podniknou kroky k tomu, aby na plnění druhého období vůbec nedošlo (zavčas vypoví smlouvu s 30-ti měsíční výpovědní lhůtou), Úřad uvádí, že tato úvaha navrhovatele je založena na čisté spekulaci a není podložena žádným konkrétním důkazem. Pokud by hypotéza navrhovatele platila, zadavatel by nepochybně takovou nabídku byl schopen identifikovat, neboť jednotková cena v Kč/km pro první období by v takovém případě musela být „nápadně“ vysoká, resp. pro druhé období zase extrémně nízká, aby taková nabídka mohla být vybrána jako ekonomicky nejvýhodnější, a tudíž by zadavatel nepochybně musel nízkou nabídkovou cenu pro druhé období identifikovat jako cenu mimořádně nízkou, a to se všemi důsledky, které pro tento případ ze zákona plynou.
133. Pro úplnost Úřad dodává, že vztah mezi zadavatelem a dodavatelem je primárně vztahem soukromoprávním, na který se v obecném pohledu vztahují zásady soukromého práva, mj. i zásada presumpce poctivosti a dobré víry obsažená v § 7 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, proto nelze, a to i při vědomí vysoké formalizace procesu zadávání veřejných zakázek, ani v případě zadávacího řízení rezignovat na předpoklad, že zadavatelé a dodavatelé jednájí vůči sobě poctivě a oprávněně se na poctivost druhé strany spoléhají. Dle předsedy Úřadu<sup>6</sup> je *„neodmyslitelnou nutností, aby proces zadávání veřejných zakázek byl s ohledem na specifika zadavatele jako kontraktační strany výrazně regulován a současně kontrolován, nelze jej však a priori posuzovat optikou, která za každým jednáním vidí spíše snahu o porušení pravidel, než o jejich dodržení“*.

---

<sup>6</sup> Rozhodnutí č. j. ÚOHS-R0093/2018/VZ-24506/2018/320/HBa,HSc,JSu ze dne 23. 8. 2018

134. Co se pak týče problematiky rizik spojených se změnami, které se vyskytnou v průběhu plnění veřejné zakázky, a to i např. z důvodu předčasného ukončení smluvního vztahu ze strany zadavatele, Úřad uvádí, že si je vědom toho, že se v průběhu plnění smlouvy na relativně dlouhé období 10 roků mohou vyskytnout situace, které nepochybně budou mít vliv na cenu plnění, a to možná i nad rámec zadavatelem stanovených inflačních doložek, které nemusí pokrýt veškeré případné zvýšené náklady vybraného dodavatele spojené s těmito změnami. Lze však reálně předpokládat, že všichni dodavatelé, kteří hodlají zadavatelem poptávané služby poskytovat, jsou odborně způsobilí a znají jednotlivá specifika, která se vztahují k segmentu jejich podnikání, a tudíž jsou schopni reálně jednotlivé situace, které mohou v průběhu plnění veřejné zakázky nastat, identifikovat a následně i zohlednit v nabídkové ceně. Z praktického hlediska je téměř nemyslitelné, že by po celou dobu deseti roků nemohlo dojít k dílčím změnám jízdních řádů, oběhů vozidel či dalších nákladových položek a s touto skutečností musejí dodavatelé pracovat, stejně jako s informací, „jak velká“ tato změna může být. Co se týče změny jízdních řádů a jejich rozsahu, zadavatel v zadávacích podmínkách striktně stanoví, jaká změna je maximálně přípustná a dodavatelé tedy předem vědí, v jakém rozsahu se tato změna bude pohybovat. Je pak na podnikatelském rozhodnutí každého dodavatele, jakým způsobem veškeré případné situace a změny, které mohou v průběhu plnění veřejné zakázky nastat kvantifikuje a jakým způsobem je zohlední v nabídkové ceně.
135. Ačkoliv by bylo možné v obecné rovině připustit argument navrhovatele, že případné změny v průběhu plnění veřejné zakázky budou schopni lépe „zohlednit“ větší dodavatelé než ti střední a menší, nelze právě uvedené přičítat k tíži zadavateli a nahlížet na zadávací podmínky jako na záměrně diskriminační. Je totiž pochopitelné, že pokud do zadávacího řízení vstupuje ekonomicky silnější subjekt, který např. působí ve více územních oblastech, bude mít zřejmě lepší „výchozí“ pozici pro plnění veřejné zakázky z pohledu možných změn plnění než dodavatel regionální, avšak tuto situaci nezapříčinil zadavatel stanovením zadávacích podmínek, ale je výsledkem ekonomické úspěšnosti jednotlivých dodavatelů a např. doby působení na relevantním trhu. Uvedená skutečnost však nemůže vyústit v to, že zadavateli bude Úřadem „nařízeno“ omezit soutěže na poskytování dopravních služeb toliko na zakázky s krátkou dobou trvání, u kterých bude větší „pravděpodobnost“, že nebude docházet k významným změnám v průběhu plnění veřejné zakázky a dodavatelé budou tyto služby poskytovat relativně za „konstantních“ podmínek po celou dobu plnění, byť by zadavatel potřeboval uzavřít na základě svých potřeb smlouvu dlouhodobou (jako je tomu v šetřeném případě). Úřad dále doplňuje, že souhrnná doba plnění veřejné zakázky v trvání 10 roků se nejeví nikterak excesivní, naopak se jedná o dobu plnění, která je u veřejných zakázek s obdobným předmětem zcela běžná. Zcela identickou dobu plnění veřejné zakázky (tj. 120 kalendářních měsíců) měli v posledním období veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti zadávané například těmito zadavateli: Moravskoslezský kraj, Ústecký kraj, Pardubický kraj, Jihočeský kraj a Královehradecký kraj. V případě Jihomoravského kraje je předpokládaná doba plnění veřejné zakázky rovněž obdobná (cca 9,5 roku).
136. Skutečnost, že dodavatelé musí ve svých nabídkách zohlednit konkrétní situace, které mohou nastat, kdy jednotliví dodavatelé toto „riziko“ ocení odlišným způsobem, neznamená, že by dodavatelé byli vystaveni nepřiměřeným rizikům a zpracované nabídky budou vzájemně neporovnatelné. Dodavatelé by měli být natolik odborně způsobilí, aby na základě zadavatelem stanoveného předmětu veřejné zakázky byli schopni jednotlivá rizika, která mohou v průběhu plnění nastat (a to jak pro ně v negativní, tak i pozitivní rovině) identifikovat,

posoudit a zohlednit v nabídkové ceně. Skutečnost, že některý z dodavatelů „lépe“ ve své nabídce posoudí budoucí rizika (která v okamžiku zadávání veřejné zakázky nejsou známa dodavateli, ale ani zadavateli) než jiný dodavatel však sama o sobě neznamená, že by zadávací podmínky byly stanoveny v rozporu se zákonem, nebo že by na základě těchto zadávacích podmínek (které jsou jednoznačné, srozumitelné a pro všechny dodavatele identické) zadavatel musel obdržet vzájemně neporovnatelné nabídky.

137. Co se týče navrhovatelem namítaného ustanovení smlouvy o možnosti bez udání důvodu odstoupit od smlouvy, Úřad uvádí, že předmětné ustanovení je uvedeno v bodu 12.4 návrhu smlouvy a zní: *„Kterákoliv ze Stran může tuto Smlouvu písemně vypovědět, a to i bez uvedení důvodu. Výpovědní lhůta činí 30 měsíců a začíná běžet od prvního dne měsíce následujícího po měsíci, v němž byla výpověď doručena druhé Straně.“*
138. Uvedené ustanovení smlouvy Úřad považuje za běžné ustanovení, které se v obdobné podobě vyskytuje prakticky u všech smluv na poskytování služeb v této oblasti. Ustanovení má dle názoru Úřadu sloužit pro případ, pokud by se smlouva pro jednu ze stran stala krajně nevýhodnou, aby bylo možno ji za stanovených podmínek ukončit. V této souvislosti Úřad uvádí, že k odstoupení od smlouvy nemusí dojít toliko jen ze strany zadavatele, jak předjímá navrhovatel, nýbrž právě i ze strany dodavatele, a to např. v případě, že v nabídkové ceně nezohlednil správně veškeré budoucí náklady, a tudíž je pro takového dodavatele nevýhodné (nebo dokonce i ztrátové) nadále setrvávat v takovém smluvním vztahu. V této souvislosti Úřad jen poznamenává, že se nedomnívá, že by zadavatel bezdůvodně hodlal odstoupovat od uzavřených smluv jednak z toho důvodu, že poptávané služby potřebuje zajistit a jednak i z toho důvodu, že v takovém případě by zřejmě musel služby do budoucna poptávat v novém zadávacím řízení, což je relativně časově i administrativně nákladná záležitost, kterou zadavatel jistě nehodlá zcela bezdůvodně podstupovat, pokud konkrétní dodavatel bude služby zajišťovat v souladu s uzavřenou smlouvou a v souladu se zadávacími podmínkami, které se zavázal dodržovat.

*K části návrhu „Zadavatel nevymezil předmět Zakázky dostatečně přesným a určitým způsobem umožňujícím podání porovnatelných nabídek“*

139. Uvedená část návrhu úzce souvisí s předchozí částí návrhu, a tudíž se Úřad této problematice částečně věnoval i v předchozí části odůvodnění tohoto rozhodnutí.
140. Navrhovatel v této části brojí proti tomu, že nezná, jaké budou v průběhu plnění veřejné zakázky platit „definitivní“ jízdní řády, přičemž uvádí, že se od rámcových jízdních řádů mohou lišit, což podle jeho názoru znamená, že za dané situace nelze stanovit nabídkovou cenu tak, aby byla vzájemně porovnatelná, poněvadž nezná „dopravní výkon“, který má ocenit.
141. V této souvislosti Úřad uvádí, že je nutno rozlišovat, co jsou zadávací podmínky, ze kterých vyplývá zadavatelem stanovený předmět veřejné zakázky, který mají dodavatelé ve svých nabídkách ocenit, a reálný dopravní výkon, který bude konkrétní dodavatel v konkrétní části veřejné zakázky pro zadavatele poskytovat. V ideálním případě by oceňovaný předmět veřejné zakázky byl v konkrétní části veřejné zakázky totožný s dopravním výkonem poskytovaným dodavatelem zadavateli v rámci příslušné části veřejné zakázky.
142. Poněvadž je však smlouva uzavírána na relativně dlouhé období, kdy zadavatel není reálně schopen v rámci lhůty pro podání nabídek stanovit předmět veřejné zakázky s naprostou

přesností, neboť změna oproti aktuálnímu stavu může mít příčiny jak uvnitř, tak i vně zadavatele (v této souvislosti lze například zmínit změny požadavků na dopravní výkony z důvodu celosvětové pandemie Covid-19, která měla mj. značný vliv na poptávku cestujících), nelze očekávat, že by byl zadavatel schopen stanovit jízdní řády, které budou po celou dobu plnění veřejné zakázky konstantní tak, že si dodavatel bude moci „jednoduše“ z jízdních řádů a oběhů vozidel vypočítat km, které má odjezdit, a pro celou dobu plnění „optimalizuje“ oběhy vozidel, vzájemné návaznosti v zastávkách, počty autobusů a řidičů a na základě dalších nákladových položek stanoví cenu za km, ke které přičte marži v příslušné výši a stanoví nabídkovou cenu.

143. Z pohledu dodavatele by byla taková situace nepochybně jednodušší, a to i z pohledu kalkulace nabídkové ceny. Veřejná zakázka má však být v prvé řadě uzpůsobena potřebám a specifikům konkrétního zadavatele. Pokud by po celou dobu plnění veřejné zakázky platily identické jízdní řády, nelze vyloučit, že by na jedné straně zadavatel mohl platit službu, která není dostatečně využívána, nebo naopak by musel následně „objednávat“ službu tam, kde stávající poskytování není dostatečné nebo už nevyhovuje novým potřebám zadavatele, a to například z důvodu rozšiřování obytných zón v oblasti a tím i vyšší poptávce či požadavku na prodloužení spojů oproti stávajícímu stavu. Pokud by mělo platit, že jízdní řády zůstanou po celou dobu plnění veřejné zakázky zcela fixní, ve svém důsledku by to znamenalo, že zadavatel nebude moci požadovat např. ani „úpravu“ jízdních řádů v souvislosti s každoroční změnou vlakových jízdních řádů, která se týká celého území České republiky a nezávisí na rozhodnutí zadavatele. Je tak možno konstatovat, že takto koncipované plnění (založené na fixních jízdních řádech) by nebylo schopno naplnit oprávněné zadavatelovy potřeby. To by ovšem nutně znamenalo, tedy pokud by Úřad připustil, že na nic jiného než fixní jízdní řády nelze soutěžit, že by zadavatel musel v podstatě opakovaně soutěžit dopravní obslužnost na svém území každý rok. Úřad je přesvědčen, že takový závěr je zcela neudržitelný, neboť takové soutěže by nedávaly smysl nejen z administrativního, ale především ani z věcného hlediska, a to mj. z důvodu podstatných fixních nákladů (především vlastnictví samotných dopravních prostředků), pro které by takové krátkodobé kontrakty byly krajně neekonomické a ve svém důsledku nakonec protisoutěžní, protože v podstatě omezené na stávající provozovatele.
144. V uvedeném ohledu lze uzavřít, že ze zadávací dokumentace i z předmětu veřejné zakázky vymezeného zadavatelem vyplývá, že ačkoliv v průběhu plnění veřejné zakázky nelze očekávat zásadní změnu v celkové koncepci poskytování veřejné autobusové dopravy na území spravovaném zadavatelem, nelze zaručit, že v průběhu plnění veřejné zakázky nedojde z důvodu změny potřeby na straně zadavatele ke změnám jízdních řádů a oběhů vozidel oproti zadavatelem předloženému „modelovému“ vzoru v podobě nezávazných rámcových jízdních řádů a nezávazných oběhů vozidel. Dodavatelé však předem vědí, že dle bodu 7.3 návrhu smlouvy celkový roční dopravní výkon nesmí být nižší než 70 % a zároveň nesmí být vyšší než 130 % předpokládaného ročního výkonu uvedeného zadavatelem v příloze 2a a 2b návrhu smlouvy. Zároveň dodavatelé v zadávacích podmínkách, konkrétně v bodech 3.7 a 3.8 návrhu smlouvy znají výše finančních kompenzací za procentuální zvýšení či snížení předpokládaného výkonu, přičemž platí, že čím více se skutečná „hodnota“ dopravního výkonu v daném roce liší od hodnoty předpokládaného dopravního výkonu, tím je automaticky i vyšší hodnota této kompenzace. Je pak na podnikatelském rozhodnutí každého dodavatele, zda výše kompenzací za změnu rozsahu plnění (dopravního výkonu) považuje za dostačující, případně zda a jakým způsobem „navíc“ případnou změnu rozsahu poskytované služby v průběhu plnění veřejné

zakázky zohlední i v jednotkové ceně za ujetý km pro příslušnou část veřejné zakázky a příslušné období plnění veřejné zakázky.

145. Výše uvedený krok se týká všech účastníků zadávacího řízení, kteří musejí obdobnou úvahu při stanovení nabídkové ceny provést, přičemž platí, že všichni dodavatelé obdrželi zcela identické podklady pro zpracování nabídky a všichni dodavatelé tak mají stejné podmínky pro učinění svého podnikatelského rozhodnutí při stanovení nabídkové ceny. Úřad má za to, že předmětné podnikatelské riziko (na druhou stranu omezené zadávacími podmínkami, a to jak z hlediska kompenzací, tak – jakožto *ultima ratio* – vlastně i možností smlouvu vypovědět) je s poptávaným plněním imanentně spjata a po zadavateli nelze spravedlivě požadovat, aby jej zcela eliminoval.
146. Co se týče argumentace navrhovatele stran nezávazných rámcových jízdních řádů a nezávazných oběhů vozidel jako podkladu pro zpracování nabídek, Úřad uvádí následující. Ačkoliv zadavatel v rámci zadávacích podmínek jako přílohy návrhu smlouvy předložil nezávazné rámcové jízdní řády a nezávazné oběhy vozidel jako podklad pro zpracování nabídky, nelze tuto skutečnost zaměňovat se situací, kdy je pro ocenění předmětu předkládán model, kdy nabídková cena vychází toliko z nacenění konkrétního modelu. Byť by tedy v šetřeném případě zadavatel v rámci zadávacích podmínek předložil „modelové“ jízdní řády a 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 shledává význam nezávazných rámcových jízdních řádů a nezávazných oběhů vozidel spíše z pohledu představení „koncepte“ zajištění dopravy pro potřeby zadavatele než jako ocenitelného („fixního“) modelu pro stanovení nabídkové ceny pro celou dobu plnění veřejné zakázky.
147. V uvedeném ohledu tak nezávazné rámcové jízdní řády neslouží k „řešení“ jednotlivostí v podobě místních specifik, např. z pohledu zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu na jednotlivé konkrétní zastávce, jak navrhovatel konkrétně uvádí v souvislosti se zastávkou Sněžné, Vříšť, rozc. Pokud dodavatel v některém z předložených nezávazných jízdních řádů zjistí situaci, která odporuje bezpečnosti nebo plynulosti provozu, je nepochybně schopen nalézt odpovídající opatření, a toto opatření (např. prodloužení trasy a umožnění otáčení na bezpečném místě) zohlednit v nabídkové ceně, a v případě vybraného dodavatele i následně v návrhu jízdního řádu předkládanému zadavateli.
148. Úřad 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 i přes 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 řádu 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.

149. K námitce týkající se neurčitého vymezení způsobu vytápění vozů Úřad uvádí následující. Z bodu 2.3 „Specifické standardy vybavení vozů“ Technických a provozních standardů Veřejné dopravy vysočiny, které jsou přílohou č. 11 zadávací dokumentace, vyplývá, že zadavatel pro starší vozidla vstupující do systému VDV stanoví pouze podmínku, že vozy musí mít vytápěný prostor pro cestující, a to bez bližší specifikace. V případě nových vozů pak zadavatel tamtéž stanoví, že vozy musí být vybaveny nezávislým topením s minimálně 4 topnými tělesy na vytápění prostoru pro cestující s rozvodem vzduchu pomocí topných kanálů **nebo** systémem sálavého topení s ventilátorem. Z výše uvedeného je tak zřejmé, že zadavatel stanovil technickou podmínku na vytápění vozu pomocí parametrů, jak stanoví § 89 odst. 1 písm. a) zákona.
150. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že zadavatel v případě nových vozů **bude akceptovat jak vytápění prostoru pro cestující s rozvodem vzduchu pomocí topných kanálů, tak i druhý způsob vytápění, tj. systémem sálavého topení s ventilátorem.** Oba uvedené způsoby vytápění tak zadavatel považuje za rovnocenné a oba akceptuje, přičemž žádný z těchto způsobů vytápění nepovažuje za preferovaný nebo dokonce jediný možný. Dodavatelé se tak v uvedeném ohledu mohli rozhodnout pro jakýkoliv z obou uvedených způsobů vytápění podle vlastního uvážení či podle toho, který způsob ze svého pohledu považují za lepší nebo vhodnější. Zadavatel tím, že v zadávacích podmínkách nestanovil jediný konkrétní způsob vytápění vozidel, jak namítá navrhovatel, nepostupoval v rozporu se zákonem, neboť postupoval otevřenějším a pro dodavatele příznivějším způsobem než v případě, že by striktně stanovil jediný konkrétní akceptovatelný způsob vytápění vozů. Každý z dodavatelů tak mohl nabídnout takový způsob vytápění, který považuje za lepší nebo pro ně dostupnější. V tomto ohledu je zcela lichý i ten argument navrhovatele, že dodavatelé nemohli ve svých nabídkách zohlednit cenu vytápění vozu, když neznali, jakým způsobem zadavatel požaduje zajistit vytápění vozů. Každý dodavatel nepochybně věděl, jaký způsob vytápění vozů sám zvolí, a tudíž dodavatelům nic nebránilo v tom, aby **svoji** volbu způsobu vytápění vozů řádně ocenili a zohlednili v nabídkové ceně.
151. Na základě výše uvedeného Úřad uzavírá, že neshledal, že by zadavatel vymezil předmět veřejné zakázky nedostatečně přesně a určitě tak, aby nebylo možno v řízení podat vzájemně porovnatelné nabídky.

*K části návrhu „Zadávací dokumentace je nepřehledná a zadávací podmínky Zakázky obsahují nejasná, neurčitá, netransparentní a jinak nezákonná ustanovení, což brání v podání vzájemně porovnatelných nabídek“*

152. Stěžovatel v této části návrhu, kterou uplatnil i v rámci svých námitek, uvádí, že zadávací podmínky obsahují „řadu“ nejasných, nesrozumitelných, nezákonných a vzájemně si odporujících ustanovení, která mohou být účastníky zadávacího řízení rozdílně interpretována, v důsledku čehož hrozí, že zadavatel obdrží vzájemně neporovnatelné

nabídky. Výše uvedené je učiněno pouze v obecné rovině, bez bližší konkretizace. Úřad se tak vyjádří pouze ke konkrétně vzneseným argumentům ze strany navrhovatele, a to v míře podrobnosti odpovídající míře konkrétnosti navrhovatelem vznesené námitky.

153. Co se týče námitky ohledně „množství“ změn ve vztahu k nepřehlednosti, nepřesnosti a zmatečnosti zadávacích podmínek, Úřad uvádí následující.
154. Lze konstatovat, že velké množství změn zadávacích podmínek obecně není žádoucí, avšak sama skutečnost „velkého“ počtu změn zadávacích podmínek neznamená jejich nezákonnost. Důležitou roli hraje také to, jakým konkrétním způsobem zadavatel k uveřejňování změn zadávacích podmínek přistoupí. Úřad se v šetřeném případě seznámil s jednotlivými dodatečnými informacemi k zadávacím podmínkám i s příslušnými změnami zadávacích podmínek uveřejňovanými na profilu zadavatele, a to napříč všemi částmi veřejné zakázky. Ačkoliv Úřad připouští, že zadavatel v průběhu lhůty pro podání nabídek poskytl velké množství dodatečných informací k zadávacím podmínkám a rovněž provedl i velké množství změn zadávacích podmínek v rámci jednotlivých částí veřejné zakázky, Úřad uvádí, že každá tato změna je lehce dohledatelná a je z ní na první pohled patrné, v čem konkrétní změna spočívá, přičemž každá taková změna je výrazně odlišena červenou barvou. Spolu s dodatečnou informací pak dávají jednoznačný obraz o tom, proč ke změně dochází, kde konkrétní měněný dokument lze dohledat, jak je tento dokument pojmenovaný a v čem konkrétní změna spočívá. V uvedeném ohledu Úřad považuje jednotlivé změny obecně za přehledné, lehce dohledatelné a zjištělné, a tudíž neshledal, že by tímto postupem došlo k porušení zásady transparentnosti.
155. K námitce navrhovatele ohledně netransparentního postupu zadavatele z důvodu uveřejnění dokladů v rozdílných „podobách“ (např. různé formáty dokumentů o obězích vozidel), z čehož navrhovatel dovozuje, že se na „tvorbě“ zadávacích podmínek podíleli i stávající dopravci, aniž by byli uvedeni v seznamu osob, které se na zpracování podmínek podíleli, Úřad uvádí následující.
156. Skutečnost, že zadavatel uveřejnil dokumenty, které jsou přílohou zadávací dokumentace v různých formátech, není obecně porušením zásady transparentnosti, pokud některý z uveřejněných formátů neznemožňuje dodavatelům „přečíst“ či zpracovat údaje, které jsou v tomto dokumentu uváděné. Z obsahu návrhu navrhovatele nevyplývá, že by měl technický problém s některým z formátů dokumentů, které jsou přílohou zadávací dokumentace, ani neargumentuje v tom smyslu, že by mu vzájemně odlišné formáty jednotlivých dokumentů jakkoliv komplikovaly možnost se s obsahem zadávací dokumentace a jejich příloh řádně seznámit a případně podat nabídku.
157. Ačkoliv různé formáty předkládaných dokumentů nemusí automaticky svědčit o tom, že je poskytovaly různé osoby (např. aktuální dopravci), podle Úřadu by ani taková skutečnost nebyla sama o sobě rozporná se zákonem. Jak totiž vyplývá z argumentace navrhovatele, má se jednat o dokumenty mapující stávající stav, konkrétně stávající oběhy vozidel. Pokud si zadavatel pro potřeby zadávacího řízení vyžádá od stávajících dodavatelů informace o stávajícím stavu veřejné zakázky, aby tyto dokumenty poskytl i ostatním dodavatelům jako podklad pro zpracování nabídek, nepochybně se nejedná o porušení zákona, a to ani zásady transparentnosti. Byť by podklady byly zpracovány stávajícími dodavateli, evidentně se nejedná o dokumenty, kterými by dodavatelé zpracovávali nové zadávací podmínky, a to

např. ve svůj prospěch, nýbrž poskytují toliko informace, které oni nabyli v souvislosti s plněním předchozí veřejné zakázky. Zadavatel tímto postupem *de facto* eliminuje informační „náskok“ stávajících dodavatelů oproti dodavatelům novým. V šetřeném případě se tedy nejedná o „podílení se“ na zpracování zadávacích podmínek ze strany stávajících dodavatelů, a tudíž tito dodavatelé nemuseli být uvedeni v seznamu osob, které se podíleli na zpracování zadávací dokumentace a z uvedeného ohledu ani nedošlo k porušení zásady transparentnosti zadávacího řízení.

158. Ostatní skutečnosti, proti kterým navrhovatel v uvedené části návrhu brojí, již nebyly obsaženy v námitkách, které by předcházely návrhu a o kterých by zadavatel rozhodoval, a tudíž o těchto skutečnostech Úřad rozhodl v samostatných výrocích I. a II. tohoto rozhodnutí.
159. Na základě výše uvedeného Úřad uzavírá, že v šetřeném případě nezjistil, že by zadavatel při stanovení zadávacích podmínek porušil navrhovatelem uváděnou zásadu transparentnosti stanovenou v § 6 odst. 1 zákona nebo zásadu zákazu diskriminace stanovenou v § 6 odst. 2 zákona, či související ustanovení § 36 odst. 1 a 3 zákona. Úřad tak neshledal, že by zadávací podmínky byly stanoveny diskriminačně či tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo či nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely překážky hospodářské soutěže. Úřad rovněž nezjistil, že by zadávací podmínky obsahovaly netransparentní, nejasná, či nezákonná ustanovení, která by bránila podání vzájemně porovnatelných nabídek. Úřad rovněž nezjistil, že by zadavatel dostatečným způsobem nevymezil předmět veřejné zakázky, čímž by přenášel nepřiměřená rizika na dodavatele, která neumožňovala podání vzájemně porovnatelných nabídek. Úřad rovněž neshledal porušení zákona v postupu zadavatele z důvodu nesplnění prenotifikační povinnosti. Z uvedeného důvodu Úřad návrh navrhovatele zamítl tak, jak je uvedeno ve výroku III. tohoto rozhodnutí.
160. Pro úplnost Úřad uvádí, že nepřehlédl argumentaci navrhovatele obsaženou v jeho replice ze dne 17.9.2021 označenou „Upozornění na podezřelé praktiky Zadavatele“, ve které navrhovatel odkazuje na novinový článek, dle kterého se zadavatel měl údajně dopustit zvýhodnění konkrétního dodavatele v jedné z předchozích veřejných zakázek tím, že jeho nabídkovou cenu valorizoval (indexoval) podstatně dříve než nabídkové ceny jeho konkurentů. Poněvadž se situace nevztahuje k šetřené veřejné zakázce, ani není předmětem zahájeného správního řízení a nemá na něj žádný vliv, Úřad tuto okolnost ve svém rozhodnutí nikterak nezohledňoval.

## 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. ZDAR autobusy s.r.o., Jihlavská 759/4, 591 01 Žďár nad Sázavou

**Vypraveno dne:**

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