



**JIHOMORAVSKÝ KRAJ**  
**Rada Jihomoravského kraje**  
**Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno**

Váš dopis zn.:

Ze dne: 4.3.2013  
Č. j.: JMK 25027/2013

SCAN, s.r.o.

Sp. zn.:  
Vyřizuje: Mgr. Jarolím

Lidická 3116/134  
690 03 Břeclav

Telefon: 541651437

Počet listů: 4

Počet příloh/listů: 0

Datum: 14.3.2013

**Rozhodnutí o nevyhovění námitkám**

**Jihomoravský kraj**, se sídlem Brno, Žerotínovo nám. 3/5, PSČ 601 82 (dále jen „**Zadavatel**“), zadavatel veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci IDS JMK - oblast Jihovýchod“ (dále jen „**Veřejná zakázka**“), zadávané v otevřeném řízení dle § 27 a násl. zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění od 1.4.2012 (dále jen „**ZVZ**“) tímto

**rozhodl**

o námitkách stěžovatele SCAN, s.r.o., se sídlem Lidická 3116/134, 690 03 Břeclav, IČ: 63473089 (dále též „**Stěžovatel**“) proti zadávacím podmínkám

**takto:**

Námitkám stěžovatele SCAN, s.r.o., se sídlem Lidická 3116/134, 690 03 Břeclav, IČ: 63473089, se

**nevyhovuje.**

**O d ů v o d n ě n í**

Dne 4. 3. 2013 Zadavatel obdržel Námitky Stěžovatele proti zadávacím podmínkám Veřejné zakázky, v nichž Stěžovatel konstatuje, že délka trvání Veřejné zakázky odporuje právním předpisům a smlouva, uzavřená jako výsledek Zadávacího řízení, bude absolutně neplatná, přičemž zároveň shledává pochybení Zadavatele ve stanovení požadavku na předložení nabídkové ceny, který neumožňuje její řádné posouzení.

K délce trvání Veřejné zakázky Stěžovatel uvádí, že zahájení plnění Veřejné zakázky je datováno ke dni 15. 12. 2013 a datum dokončení Veřejné zakázky ke dni 31. 12. 2023. V souladu s nařízením ES č. 1370/2007 (dále jen „**Nařízení ES**“) přitom doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a zároveň nesmí překročit deset let v případě autokarové a autobusové dopravy. Stěžovatel má tedy za to, že zadávací podmínky nerespektují výše uvedená omezení délky trvání Veřejné zakázky a doby plnění smlouvy

na deset let, přičemž Zadavatel zároveň nevyužil žádnou z možností pro překročení této maximální doby trvání Veřejné zakázky.

Dále pak k absolutní neplatnosti smlouvy Stěžovatel uvádí, že smlouva, která je výsledkem Zadávacího řízení, odporuje právním předpisům, a tudíž je absolutně neplatná. Stěžovatel v souvislosti s absolutní neplatností této smlouvy shledává riziko vzniku škody v případě zbytečně vynaložených nákladů na účast v Zadávacím řízení a náklady na přípravu realizace plnění smlouvy.

Podle názoru Stěžovatele postup Zadavatele odporuje samotným základům ZVZ, když výsledkem Zadávacího řízení má být uzavření absolutně neplatné smlouvy. Je-li podle ZVZ veřejnou zakázkou zakázka realizovaná na základě smlouvy, pak tím ZVZ míní platnou smlouvu a nikoli smlouvu absolutně neplatnou. Stěžovatel má za to, že absolutní neplatnost smlouvy také povede k neporovnatelnosti nabídek, protože každý z uchazečů zvolil jiný způsob hodnocení rizik plynoucích z absolutní neplatnosti.

Stěžovatel spatřuje pochybení Zadavatele i v požadavku na předložení nabídkové ceny, který neumožňuje její řádné posouzení. U cenové nabídky Zadavatel požaduje předložení ceny za 1 vozokilometr. Tento údaj je podle názoru Stěžovatele nedostatečný a neumožňuje Zadavateli řádně posoudit nabídkové ceny. Zadavatel nepožadoval například předložení vstupního finančního modelu nebo jiného rozčlenění nabídkové ceny, které by mu umožnilo plnohodnotné posouzení nabídkových cen. Zadavatel namísto toho sám určil poměry některých složek cen, a to indexací u meziročních změn indexu spotřebitelských cen, meziročních průměrných cen motorové nafty a změn proběhů na vozidlo. Toto Zadavatelem určené indexování povede k úpravě cen bez skutečné vazby na poměry jednotlivých složek cen v nabídkách uchazečů a zároveň Zadavateli neumožní zjistit, zda byla nabídková cena stanovena řádně nebo zda obsahuje alespoň základní složky, případně v jaké výši. Stěžovatel konstatuje, že Zadavatel požadavkem na předložení pouze ceny za 1 vozokilometr znemožnil nebo ztížil odhalení nepřiměřeně nízkých složek nabídkové ceny.

Újmu vzniklou namítaným postupem Zadavatele pak Stěžovatel spatřuje v marně vynaložených nákladech na účast v Zadávacím řízení a nákladech na přípravu realizace plnění, neboť absolutně neplatnou smlouvu není možné plnit. Pro omezení jednoznačně hrozící újmy se Stěžovatel nakonec zúčastnil Zadávacího řízení pouze v omezeném počtu částí Veřejné zakázky.

Těmito námitkami Stěžovatel napadá všechny části Veřejné zakázky a s ohledem na proběhnuvší otevření obálek s nabídkami, kdy namítaná pochybení již po podání nabídek nelze podle Stěžovatele napravit, se Stěžovatel domáhá zrušení Zadávacího řízení.

#### **Zadavatel se k výše uvedeným námitkám vyjadřuje následovně:**

##### **Délka trvání smlouvy**

Zadavatel v čl. 2.2 v bodě (i) Závazného návrhu smlouvy stanovil, že „*předmětem této Smlouvy je závazek Dopravce plnit Závazek veřejné služby v období od 15. 12. 2013 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2023, nejpozději však do 31. 12. 2023, který bude určen orgánem veřejné správy oprávněným dle platných právních předpisů*“.

Plnění předmětu smlouvy je tak vymezeno obdobím od 15. 12. 2013 (tj. ode dne celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2013) do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2023. K námitce Stěžovatele Zadavatel uvádí, že konec plnění předmětu smlouvy byl v Závazném návrhu smlouvy stanoven primárně dnem, který předchází celostátní změně jízdních řádů v prosinci 2023, přičemž tento

den bude teprve v budoucnu stanoven příslušným orgánem veřejné správy (Ministerstvo dopravy). Ministerstvo dopravy termín celostátní změny jízdních řádů vyhlašuje vždy pro konkrétní rok, přičemž neexistuje žádný veřejně dostupný harmonogram, ve kterém by byly uvedeny termíny celostátní změny jízdních řádů na více let dopředu. Zadavatel však uvádí, že v současné době existuje obecný postup vycházející ze Směrnice ES<sup>1</sup>, která v Příloze VII stanoví, že „*změna jízdního řádu sítě se uskutečňuje o půlnoci druhou sobotu v prosinci*“. Dále Zadavatel uvádí, že z praktických důvodů (sjednocení změn jízdních řádů) Ministerstvo dopravy stanovuje termín celostátní změny jízdních řádů linkové veřejné dopravy shodně s termínem změn jízdních řádů v drážní dopravě. Zadavatel tak s odkazem na výše uvedené skutečnosti důvodně předpokládá, že k celostátní změně jízdních řádů v roce 2023 dojde o půlnoci dne 9. 12. 2023 (tj. druhou sobotu v prosinci). Zadavatel tedy s ohledem na aktuální právní úpravu nemá důvod pochybovat o tom, že lhůta stanovená Nařízením ES nebude dodržena. Pouze z důvodu poměrně dlouhé doby realizace předmětu smlouvy (10 let) a okolností, které Zadavatel nemůže do budoucna předvídat, upravil Zadavatel stanovení doby realizace tak, aby pro případ změny výše uvedeného postupu v průběhu těchto 10 let byla pro toto Zadávací řízení dostatečně určité vymezena doba poskytování služeb. Případné změny termínu, kdy dojde k celostátní změně jízdních řádů, jsou přitom objektivní okolnosti, které nelze Zadavateli přičítat k tíži a v tuto chvíli (kdy fakticky k žádné změně nedochází) namítat neplatnost smlouvy.

Z výše uvedených důvodů vymezil Zadavatel konec plnění předmětu smlouvy způsobem stanoveným v čl. 2.2 v bodě (i) Závazného návrhu smlouvy, kdy zásadně předpokládá, že plnění bude ukončeno dnem předcházejícím změně jízdních řádů, tj. dnem 9. 12. 2023. Pouze pro zvýšení jistoty smluvních stran Zadavatel uvedl, že nejzazší termín konce plnění předmětu smlouvy je den 31. 12. 2023.

Zadavatel dále uvádí, že důvodem pro stanovení počátku a konce délky trvání smlouvy dnem, ve kterém dochází k celostátní změně jízdních řádů, je zjednodušení a minimalizování komplikací souvisejících se změnou dopravců pro veřejnost, resp. sjednocení změny jízdních řádů se změnou dopravců a dále také eliminace provádění změn smlouvy, pokud jde o konkrétní data plnění. Pokud by Zadavatel stanovil konec plnění předmětu smlouvy konkrétním dnem, tj. dnem 15. 12. 2023, vystavil by se riziku, že pokud by plnění předmětu smlouvy skončilo dříve, než by nastala celostátní změna jízdních řádů v 2023, musel by tak fakticky na několik dní uzavřít dodatek ke smlouvě či pro tuto dobu zadat novou veřejnou zakázku na poskytování předmětných služeb, což by vyžadovalo vynaložení nemalých finančních nákladů. V případě, že by celostátní změna nastala naopak dříve než by uplynula platnost smlouvy, vznikly by komplikace v souvislosti s převzetím předmětných služeb novými dopravci. Tyto praktické dopady poskytování služeb přepravy cestujících by vzhledem k náročnosti Zadávacího řízení způsobily Zadavateli mnohem větší újmu, než na kterou jej upozorňuje Stěžovatel v podaných námitkách.

Nad rámec výše uvedeného Zadavatel podotýká, že námitku Stěžovatele týkající se absolutní neplatnosti smlouvy na realizaci plnění považuje Zadavatel v tuto chvíli (tj. před vlastním uzavřením smlouvy) za irelevantní, neboť neplatnost smlouvy a případnou škodu způsobenou její neplatností lze namítat až poté, co bude taková smlouva na realizaci Veřejné zakázky uzavřena.

**Zadavatel tak považuje desetiletou délku smlouvy stanovenou způsobem uvedeným v čl. 2.2 v bodě (i) Závazného návrhu smlouvy, tzn. jako dobu počínající dnem celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2013 a končící dnem předcházejícím termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2023, za dodržanou.**

---

<sup>1</sup> Jedná se o Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, která nahradila Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, přičemž již v této směrnici byl obsažen shodný termín změny jízdních řádů.

### Způsob stanovení nabídkové ceny

Stanovení konkrétního způsobu výpočtu nabídkové ceny ponechává ZVZ na Zadavateli, přičemž mu nestanovuje žádná speciální pravidla. Zadavatel v zadávací dokumentaci stanovil, jakým způsobem mají uchazeči svoji nabídkovou cenu určit a co vše mají do nabídkové ceny zahrnout. Zadavatel považuje vymezení požadavků na stanovení nabídkové ceny za jednoznačné, transparentní a úplné, neboť cena má zahrnovat skutečně veškeré náklady na realizaci předmětu Veřejné zakázky (vyjma nákladů na mýtné), což je v zadávacích podmínkách jednoznačně stanoveno. Zůstává tedy odpovědností uchazeče, aby nabídková cena tyto veškeré náklady kromě mýtného zahrnovala.

Uchazeči, jako subjekty mající podrobné znalosti v oblasti zadávaných služeb, měli při stanovení své nabídkové ceny zohlednit veškerá případná rizika, přičemž nesou odpovědnost za řádné stanovení nabídkové ceny, a to se všemi důsledky. Pro Zadavatele přitom není rozhodná vlastní struktura nabídkové ceny uchazeče, která může být u každého z uchazečů odlišná, nýbrž pouze celková cena za 1 vozokilometr. Nabídkové ceny uchazečů stanovené prostřednictvím ceny za 1 vozokilometr je pak Zadavatel schopen vzájemně porovnat, přičemž získá-li pochybnosti o reálnosti nabídkové ceny některého z uchazečů, má možnost vyžádat si o něj v rámci vysvětlení mimořádně nízké nabídkové ceny podrobnou kalkulaci jeho nabídkové ceny tak, aby ji mohl detailně posoudit.

Vzhledem k délce smlouvy (10 let) považoval Zadavatel za potřebné ve smlouvě ošetřit i změnu (indexaci) ceny za 1 vozokilometr dopravce tak, aby odpovídala reálné skutečnosti na trhu v průběhu celé doby plnění předmětu Veřejné zakázky. Z tohoto důvodu ve smlouvě stanovil vzorce, na základě kterých bude cena za 1 vozokilometr dopravce každoročně v souvislosti s vývojem cen upravována, přičemž údaje vkládané do těchto vzorců vycházejí ze statistických dat ČSÚ, která jsou veřejně přístupná. Zadavatel nad rámec výše uvedeného doplňuje, že z Námitek Stěžovatele nevyplývá, jaká konkrétní újma by Stěžovateli v souvislosti se stanoveným způsobem úpravy odměny dopravce mohla vzniknout. Stěžovatel pouze upozorňuje na možnou újmu způsobenou Zadavateli.

**Zadavatel tak považuje způsob stanovení nabídkové ceny uchazečů i způsob úpravy ceny za 1 vozokilometr v průběhu trvání smlouvy stanovené v souladu s požadavky ZVZ.**

S ohledem na výše uvedené zadavatel rozhodl o námitkách tak, jak je shora uvedeno.

#### **Poučení:**

Stěžovatel je oprávněn podat návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“), a to do deseti kalendářních dnů ode dne, v němž obdržel písemné rozhodnutí zadavatele o nevyhovění námitkám. Návrh musí být v téže lhůtě doručen ve stejnopisu Zadavateli. Pokud zadavatel námitky nevyřídil podle § 111 odst. 1 zákona, lze návrh podat a doručit Úřadu a zadavateli nejpozději do 25 kalendářních dnů ode dne odeslání námitek stěžovatelem.

Bc. Zdeněk Pavlík  
náměstek hejtmana

na základě pověření ze dne 14.3.2013