



Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
tř. Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno

Doručeno datovou schránkou

Poplatek podle § 259 uhrazen bezhotovostním převodem dne 21. 10. 2016 s variabilním symbolem: 67365353 (IČO podatele)

Praha, 24. října 2016

Věc: Podnět k přezkoumání úkonů Zadavatele

Vážení,

obracíme se na Vás s následujícím podnětem k zahájení řízení o přezkoumání úkonů následujících zadavatelů:

MĚSTO TŘEBÍČ

Karlovo nám. 55
674 01 Třebíč
IČ: 002 90 629

(dále jen „Zadavatel“).

Podle našeho přesvědčení výše zmíněný Zadavatel nepostupoval v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (dále jen „ZVZ“) a dopustil se správního deliktu podle § 120 odst. 1 písm. a) ZVZ.

I.

Zadavatel zahájil nadlimitní veřejnou zakázku na služby dne 14. 4. 2016. Zakázka s evidenčním číslem **636244** nesla název: „*Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou autobusovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti města Třebíč a vybraných přilehlých obcí*“ (dále jen „Zakázka“).

Vybraným uchazečem a zároveň jediným uchazečem v zakázce byla společnost **TRADO-MAD, s.r.o.**, sídlem: Komenského nám. 137/9, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč, IČO: 25320807 (dále jen „TRADO-MAD“), jejímž 100% vlastníkem je společnost **ICOM transport a.s.**, sídlem: Jihlava, Jiráskova 1424/78, PSČ 587 32, IČO: 46346040.

Podle našeho přesvědčení byly zadávací podmínky zakázky diskriminační a byly nastaveny ve prospěch jediného uchazeče a zároveň stávajícího poskytovatele městské autobusové dopravy v Třebíči – společnosti TRADO-MAD.

II.

Zadávací podmínky byly diskriminační v následujících ohledech:

- a) příliš krátká doba mezi ukončením zadávacího řízení a zahájením plnění služeb**



b) požadavek na krytá stání používaných vozidel

Současně máme značné podezření na to, že Zadavatel porušil i zásadu rovného zacházení, a to z důvodu

c) značné podobnosti projektového záměru a zadávací dokumentace

ad a) příliš krátká doba mezi ukončením zadávacího řízení a zahájením plnění služeb

Podle bodu 4.3. Zadávací dokumentace k zakázce je uveden předpokládaný termín zahájení realizace zakázky na 1. 1. 2017, přičemž smlouva měla být podepsána s vybraným dopravcem na dobu 8 let. Předpokládaná hodnota zakázky byla stanovena na 280 000 000,- Kč.

Samotná zakázka byla zahájena 14. 4. 2016, přičemž lhůta pro podání nabídek končila 25. 8. 2016. Zadavateli tak muselo být zřejmé, že smlouva s vybraným dodavatelem by mohla být podepsána nejdříve na začátku října 2016. Vybranému dodavateli tak aktuálně **zbývají pouhé tři měsíce do zahájení plnění podle smlouvy**. Vzhledem k povaze požadovaných služeb je tato doba, dle našeho názoru, naprosto nedostačující a mohl ji reálně zvládnout pouze jediný uchazeč – společností TRADO-MAD.

Vybraný dodavatel měl podle bodu 8.3 písm. b) zadávací dokumentace nejpozději ke dni nabytí účinnosti smlouvy „**mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu**“. Dále Zadavatel v totožném bodě požadoval následující: „**Dodavatel je povinen nejpozději při podpisu Smlouvy předložit Zadavateli doklady o technické způsobilosti vozidel, jimiž bude zajišťovat Službu.**“

Vybraný dodavatel tak měl mít pouhé tři měsíce na to, aby si obstaral celý vozový park, kterým bude zajišťovat dopravní obslužnost podle smlouvy. Poslední věta bodu 8.3 dokonce implikuje, že vybraný dodavatel by měl mít k dispozici autobusy již při samotném podpisu smlouvy, aby mohl zadavateli předložit doklady o jejich technické způsobilosti.

Takový požadavek je vzhledem ke specifikům tohoto segmentu trhu fakticky nemožné splnit, pokud již uchazeč nedisponuje daným počtem autobusů tzv. „na skladě“. Takový požadavek nemohl reálně splnit žádný jiný uchazeč než dosavadní dodavatel těchto služeb, kterým právě společnost TRADO-MAD od roku 2008 byla (viz veřejná zakázka s evidenčním číslem 60015721).

V této souvislosti si dovoluujeme upozornit na rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“) spis. zn. R142/2016/VZ-39873/2016/322/LBa. V tomto případě posuzoval ÚOHS veřejnou zakázku Královehradeckého kraje. Právě nerealistická lhůta (4 měsíční) k zajištění autobusového parku byla jedním ze zjištění, která ÚOHS shledal jako diskriminační:

11. Úřad si v této souvislosti vyžádal vyjádření 7 výrobců autobusů. Úřad konstatoval, že z odpovědí výrobců autobusů vyplývá, že by byli schopni dodat autobusy odpovídající jedné části veřejné zakázky podle požadovaných technických parametrů v rozmezí 5 měsíců (SOR Libchavy), za dobu 5 až 6 měsíců (EvoBus), dále za dobu 22 týdnů, což odpovídá době cca 5 měsíců (Iveco Czech Republic), ve lhůtě 4 až 5,5 měsíců při dodávce jen jedné z požadovaných kategorií vozidel a nenaplněnosti výrobního plánu (SOLARIS CZECH) a ve lhůtě cca 5 až 6 měsíců (MAN Truck).

*12. Úřad dále dovodil, že lze předpokládat, že uchazeči nedisponují potřebným počtem autobusů o zadavatelem požadovaných specifikacích v době před podáním nabídky na zakázku, o níž neví, zda ji vůbec budou plnit. Z tohoto pohledu je dle Úřadu zřejmé, že uchazeči začnou autobusy pořizovat až ve chvíli, kdy dojde k podpisu smlouvy na veřejnou zakázku. Za takové situace však dle Úřadu hrozí, že **uchazeči budou mít na pořízení autobusů lhůtu pouhých 4 měsíců, což nelze považovat za lhůtu reálnou, když žádný z oslovených výrobců autobusů není schopen v této lhůtě dodat takový počet autobusů ve specifikacích požadovaných zadavatelem, který by odpovídal alespoň jedné části veřejné zakázky.***



Byť výše zmíněné rozhodnutí se týkalo většího množství autobusů, které si musel dodavatel obstarat, dle našeho názoru, jsou závěry ÚOHS použitelné i na případ města Třebíč. Nechat si za dobu méně než tři měsíců dodat dle našeho odhadu více jak dvě desítky autobusů se specifickou výbavou, kterou Zadavatel požadoval, je stěžejně realizovatelné. Domníváme se proto, že tímto požadavkem zadavatel nezákonně znemožnil účast ve veřejné zakázce kterémukoli jinému potenciálnímu uchazeči než právě společnosti TRADO-MAD.

ad b) požadavek na krytá stání používaných vozidel

Zadavatel v bodě 5.8 závazného návrhu „Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou autobusovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti města Třebíč a vybraných okolních obcí“ (dále jen „Smlouva“) požadoval, aby vybraný uchazeč zajistil po celou dobu trvání Smlouvy **krytá parkovací stání pro používaná vozidla**.

Tento požadavek je, dle našeho názoru, zcela diskriminační a pro předmět plnění zakázky zcela nevýznamný. Diskriminační je tento požadavek z toho důvodu, že pro potenciálního uchazeče znamená zcela zásadní výdaj, který může být v podmínkách města Třebíč velmi těžko splnitelný. Zadavatel požaduje, aby dodavatel dokázal „umístit pod střechu“ všechny autobusy, kterými bude plnit předmět Smlouvy. Takových autobusů musí být podle našeho odhadu více jak dvě desítky, a to včetně tzv. provozní zálohy (viz bod 1.5 Přílohy č. 4 Smlouvy „Technické a provozní požadavky“).

Místa pro parkovací stání v městě Třebíč (případně v blízkém okolí) patrně nebude mnoho, neboť podle vyjádření jednatele konkurenční společnosti Tredos, spol. s r.o. Františky Pléhy byl tento požadavek zadávací dokumentace jedním z hlavních důvodů, proč nabídku nepodal.¹ Koupit, pronajmout či propachtovat pozemek vhodný pro krytá parkovací stání pro takové množství autobusů a to vše ve lhůtě pouhých 3 měsíců, je, dle našeho názoru, požadavek nerealistický a zásadně tak mohl ovlivnit počet uchazečů, který se o zakázku byl schopen ucházet.

Není tak s podivem, že jediný uchazeč, který se do zadávacího řízení přihlásil a splňoval i tento požadavek, byl stávající dopravce TRADO-MAD, který si podle vyjádření svých konkurentů právě požadované parkovací stání před nedávnem pořídil.²

ad c) značné podobnosti projektového záměru a zadávací dokumentace

V neposlední řadě zavdává našim pochybnostem o zakázce i projektový záměr společnosti TRADO-MAD³ do výzvy č. 22 „Telematika pro veřejnou dopravu“⁴ (dále jen „výzva“) Integrovaného regionálního operačního programu (dále jen „IROP“). Z harmonogramu výzvy vyplývají následující časové milníky.

Datum zpřístupnění žádosti o podporu: 11. 2. 2016

Zahájení příjmu žádostí o podporu: 22. 2. 2016

Ukončení příjmu žádostí o podporu: 30. 6. 2016

Porovnejme s časovými milníky Zakázky:

Oznámení předběžných informací: 13. 4. 2016

¹ Viz článek serveru jihlava.idnes.cz ze dne 22. září 2016 dostupný zde: http://jihlava.idnes.cz/soutez-na-provozovatele-mestske-hromadne-dopravy-v-trebici-plu-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160922_2274787_jihlava-zpravy_mv.

² Viz tamtéž.

³ Podání žádosti deklaruje společnost TRADO-MAD na svém webu: <http://www.icomtransport.cz/novinky-trado-mad/zpracovani-projektoveho-zameru-do-vyzvy-irop>.

⁴ Viz <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Vyzvy/Vyzva-c-22-Telematika-pro-verejnou-dopravu>.



Zveřejnění zadávací dokumentace na profilu zadavatele: 16. 5. 2016
Konec lhůty pro podání nabídek: 25. 8. 2016

Z výše zmíněného je tedy zřejmé, že zadavatel oznámil informace o zakázce v době, kdy již byla vypsána výzva č. 22. Konkrétní znění zadávací dokumentace bylo zveřejněno 16. 5. 2016, tj. pouze měsíc a půl před koncem lhůty pro podání žádostí o podporu.

Citujme z prohlášení společnosti TRADO-MAD na jejím webu (viz příloha č. 1):

„Zda tento projekt nakonec dojde realizace, bude jasné do konce roku 2016. Společnost TRADO-MAD, s.r.o. bude muset vyčkat nejen na hodnocení podaného projektu jako takového, ale také na výsledek probíhající veřejné zakázky na obsluhu linek MAD Třebíč v dalším období, které se hodlá společnost účastnit.“

Z výše zmíněného je zřejmé, že společnost TRADO-MAD se v době vyvěšení prohlášení na svém webu teprve chystala přihlásit do zadávacího řízení o zakázku. Text prohlášení se však až nápadně shoduje s požadavky zadávací dokumentace. Srovnajte např.:

„Pořízení nových odbavovacích systémů do všech vozidel provozovaných v rámci linek MAD Třebíč a to včetně platebních systémů pro příjem bezkontaktních platebních karet.“

shodné s požadavkem ustanovení 5.16 návrhu smlouvy

„Pořízení nového softwaru dispečerského pracoviště, který by dokázal plně vytěžit data odesílaná z nových palubních jednotek vozidel (odbavovacích systémů) a to díky jejich vybavení přesnějším systémem GPS a modulem pro online komunikaci.“

„Pořízení nového informačního systému vozidel pro cestující v rozsahu vnějších i vnitřních elektronických panelů, které by díky vytěžení získaných dat, dokázaly poskytovat informace také o možném zpoždění jednotlivých spojů.“

shodné s požadavkem ustanovení 1.3 přílohy č. 4 k návrhu smlouvy

„V rámci další eliminace bariér by do všech vozidel MAD Třebíč byl instalován akustický informační systém, včetně povelového systému pro nevidomé a slabozraké.“

shodné s požadavkem ustanovení 1.1 přílohy č. 4 k návrhu smlouvy

„Pro zvýšení komfortu cestujících by pak v rámci informační kanceláře byl instalován nový samoobslužný automat dostupný v režimu 24/7, který bude sloužit například k nákupu elektronických kuponů, či dobítí elektronických platebních karet.“

shodné s požadavkem ustanovení 5.21 návrhu smlouvy

„Rozšíření informací pro cestující by se týkalo také elektronických informačních panelů, které budou nově umístěny také na dalších označících zastávek MAD Třebíč.“

shodné s požadavkem ustanovení 5.20 návrhu smlouvy

Z výše zmíněného je zřejmá značná podobnost mezi zadávací dokumentací Zakázky a projektového záměru TRADO-MAD. Tato věcná shoda obou dokumentů může zavdat podezření, že projektový záměr společnosti TRADO-MAD se stal inspirací pro zadávací dokumentaci na Zakázku. Tedy, že byl nejprve vypracován a podán projektový záměr společnosti TRADO-MAD, a až poté došlo k zahájení předmětného zadávacího řízení a uveřejnění zadávací dokumentace k Zakázce. V takovém případě by šlo o zásadní porušení zásady rovného zacházení a nediskriminace, neboť zadavatel by zásadně zvýhodňoval společnost TRADO-MAD před ostatními potenciálními uchazeči o Zakázku.

Není však v našich možnostech, abychom tuto hypotézu ověřili u IROP a necháváme tedy k posouzení ÚOHS, zda takto nedošlo k porušení základních zásad ZVZ.

III.



Z výše zmíněných důvodů zastáváme názor a vznášíme zásadní podezření na to, že zadavatel město Třebíč porušil základní zásady ZVZ. Výkon dohledu nad dodržováním zákona o veřejných zakázkách včetně prováděcích předpisů, při kterém se přezkoumává zákonnost úkonů zadavatelů s cílem zajistit zachování zásad transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace, je v kompetenci Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Z výše uvedených důvodů podáváme podnět k přezkoumání úkonů Zadavatele a navrhuje, aby Úřad pro ochranu hospodářské soutěže rozhodl o udělení pokuty za správní delikt Zadavatelů podle § 120 odst. 1 písm. a) ZVZ.

Zároveň zdvořile žádáme o sdělení, jakým způsobem byl z Vaší strany tento podnět vyřízen.

S pozdravem

Oživení, o. s.
Mgr. Martin Kameník, předseda sdružení

Přílohy:

1. Příloha _TRADO-MAD_zadost o dotaci_PrtScr webu