



UOHSX00G6199

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-S0870/2015/VZ
Číslo jednací: ÚOHS-18796/2022/500

Brno 2. 6. 2022

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 112 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v rozhodném znění, ve správním řízení zahájeném z moci úřední dne 4. 12. 2015, jehož účastníkem je

- obviněný – Zlínský kraj, IČO 70891320, se sídlem Třída Tomáše Bati 21, 760 01 Zlín,

ve věci možného spáchání přestupku podle § 120 odst. 1 písm. a) citovaného zákona v souvislosti s možným nedodržením závazného postupu zadavatele ve veřejné zakázce „Dodávka 6 ks sanitních vozidel typu C“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 12. 2013 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 12. 2013 pod ev. č. 370905 a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 12. 12. 2013 pod ev. č. 2013/S 241-418971,

rozhodl takto:

Správním řízením ve věci možného spáchání přestupku podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v rozhodném znění, zadavatelem – Zlínský kraj, IČO 70891320, se sídlem Třída Tomáše Bati 21, 760 01 Zlín – v souvislosti s možným nedodržením závazného postupu zadavatele ve veřejné zakázce „Dodávka 6 ks sanitních vozidel typu C“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 9. 12. 2013 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 12. 2013 pod ev. č. 370905 a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 12. 12. 2013 pod ev. č. 2013/S 241-418971, **se podle § 117a písm. d) citovaného zákona zastavuje, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 120 citovaného zákona.**

ODŮVODNĚNÍ

I. PRŮBĚH ZADÁVACÍHO ŘÍZENÍ

1. Zadavatel – Zlínský kraj, IČO 70891320, se sídlem Třída Tomáše Bati 21, 760 01 Zlín (dále jen „zadavatel“ nebo „obviněný“) – jakožto veřejný zadavatel podle § 2 odst. 2 písm. c) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v rozhodném znění (dále jen „zákon“) zahájil podle zákona dne 9. 12. 2013 odesláním oznámení o zahájení zadávací řízení k uveřejnění otevřené řízení za účelem zadání veřejné zakázky „Dodávka 6 ks sanitních vozidel typu C“, přičemž oznámení bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 10. 12. 2013 pod ev. č. 370905 a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 12. 12. 2013 pod ev. č. 2013/S 241-418971 (dále jen „veřejná zakázka“ a „zadávací řízení“).
2. Předmětem veřejné zakázky, vymezeným v bodě 8.6 „Popis předmětu veřejné zakázky“ zadávací dokumentace, byla dodávka 6 kusů mobilních jednotek intenzivní péče (sanitních vozidel typu C dle ČSN-EN 1789) s pohonem všech kol. Podrobnou specifikaci předmětu veřejné zakázky zadavatel uvedl v rámci specifikace dodávky, která byla součástí zadávacích podmínek, a shodně v příloze č. 1 „Specifikace dodávky požadovaná Kupujícím jako zadavatelem veřejné zakázky“ vzoru kupní smlouvy.
3. Předpokládanou hodnotu veřejné zakázky stanovil zadavatel v bodě 8.5 „Klasifikace veřejné zakázky“ zadávací dokumentace na částku 14 519 008 Kč bez DPH.
4. Z protokolu o otevírání obálek s nabídkami ze dne 31. 1. 2014 vyplývá, že zadavatel obdržel ve lhůtě pro podání nabídek nabídky od dvou uchazečů o veřejnou zakázku.
5. Ze zprávy o posouzení a hodnocení nabídek ze dne 13. 2. 2014 vyplývá, že po provedeném hodnocení nabídek získala nejvyšší bodové ohodnocení nabídka uchazeče – Porsche Inter Auto CZ spol. s r.o., odštěpný závod Praha - Prosek, IČO 47124652, se sídlem Liberecká 12, 180 00 Praha - Prosek (dále jen „vybraný uchazeč“).
6. Dne 23. 4. 2014 uzavřel zadavatel s vybraným uchazečem kupní smlouvu na předmět veřejné zakázky.

II. POSTUP ÚŘADU PŘED ZAHÁJENÍM SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ A PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

7. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) jako orgán příslušný podle § 112 zákona k výkonu dohledu nad postupem zadavatele při zadávání veřejných zakázek a soutěži o návrh obdržel dne 2. 11. 2015 podnět k přezkoumání postupu zadavatele ve věci veřejné zakázky. Na základě uvedeného podnětu si Úřad vyžádal veškerou dokumentaci související se zadáním veřejné zakázky.
8. Vzhledem k tomu, že Úřad na základě posouzení obsahu dokumentace o šetřené veřejné zakázce získal pochybnost, zda zadavatel stanovil požadavek na maximální délku rozvoru v hodnotě 3400 mm v souladu s § 45 odst. 3 zákona v návaznosti na § 6 odst. 1 zákona, resp. zda uvedený požadavek zadavatele nezaručuje určitým dodavatelům konkurenční výhodu či nevytváří neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, zahájil správní řízení z moci úřední vedené pod sp. zn. ÚOHS-S0870/2015/VZ.
9. Účastníkem správního řízení je podle ustanovení § 116 zákona zadavatel.

10. Zahájení správního řízení oznámil Úřad zadavateli přípisem č. j. ÚOHS-S0870/2015/VZ-42615/2015/541/MSc ze dne 4. 12. 2015, ve kterém ho zároveň seznámil se zjištěnými skutečnostmi, jež se týkaly jeho postupu při zadávání předmětné veřejné zakázky. Oznámení o zahájení správního řízení bylo zadavateli doručeno téhož dne a tímto dnem bylo, podle § 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v rozhodném znění, v návaznosti na § 113 zákona zahájeno správní řízení z moci úřední ve věci možného spáchání přestupku podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona zadavatelem.
11. Usnesením č. j. ÚOHS-S0870/2015/VZ-42677/2015/541/MSc ze dne 4. 12. 2015 stanovil Úřad zadavateli lhůtu, v níž byl oprávněn navrhopvat důkazy, či činit jiné návrhy a v níž mohl vyjádřit v řízení své stanovisko.

Vyjádření zadavatele ze dne 10. 12. 2015

12. Dne 10. 12. 2015 obdržel Úřad vyjádření zadavatele z téhož dne, v němž zadavatel uvádí, že předmětný požadavek na rozvor dlouhý max. 3400 mm stanovený v zadávací dokumentaci vycházel z dlouholetých zkušeností a potřeb zadavatele, kdy se osvědčila sanitní vozidla s krátkým rozvorem. Zadavatel dle svého tvrzení definoval tento požadavek zejména s ohledem na snadné manévrování vozidla v omezených prostorách, překonávání podélných nerovností specifických pro horské oblasti Zlínského kraje a řádné zajištění přednemocniční zdravotní péče. Zadavatel dále uvádí, že využil zkušeností z realizace předchozích veřejných zakázek s obdobně nastavenými technickými požadavky, kterých se účastnili uchazeči nabízející plnění založené na technologii různých subdodavatelů.
13. Zadavatel namítá, že pokud by snížil požadavky na technická kritéria, než jaká uvedl v zadávací dokumentaci, upřednostnil by tak nižší kvalitu před cenou lidského života, což není akceptovatelné. Dle zadavatele je v daném případě potřeba přihlídnout ke specifičnosti oblasti zdravotnictví. Zadavatel dále argumentuje, že předmětný požadavek na rozvor má vztah pouze k samotnému podvozku vozidla, jehož cena tvoří pouze přibližně čtvrtinu ceny sanitního vozidla.
14. Zadavatel dále odkazuje na znalecký posudek č. 24-02/15 ze dne 14. 8. 2015 zpracovaný Ing. Ladislavem Kašparem, ve kterém je uvedeno, že *„technické požadavky zadavatele, specifikované v příloze č. 1 zadávací dokumentace předmětné veřejné zakázky, splňoval v době průběhu veřejné zakázky v rámci otevřeného evropského trhu více než jeden dodavatel. V době průběhu veřejné zakázky byla vydána platná osvědčení o technické způsobilosti (globální homologace) pro vozidla typu C – mobilní jednotka intenzivní péče na podvozcích dvou továrních značek, mezi nimiž podvozky tovární značky Ford, Citroën ani Peugeot nefigurují. Tato skutečnost je pro možnost účasti uvedených výrobců na plnění veřejné zakázky podstatná“*. Zadavatel rovněž odkazuje na znalecký posudek č. 350-15-2015 ze dne 12. 8. 2015 zpracovaný Ing. Antonínem Buriánkem, ve kterém znalec uvádí, že *„všichni uchazeči / výrobci a firmy zabývající se přestavbami vozidel / působící na otevřeném trhu v rámci celé Evropské unie se mohli přihlásit do tohoto tendru v termínu 31.01.2014 čas 12.00 hod. a rovněž současně musí splňovat a předložit dokument Globální homologaci platnou v rámci EU. Potom je možné přijmout a vyrobit sanitní vozidlo typu C v souladu s ČSN EN 1789 +A1“*.
15. Vzhledem k uvedenému je zadavatel přesvědčen, že při zadávání veřejné zakázky postupoval v souladu se zákonem a žádá, aby předmětné správní řízení bylo zastaveno.

Další průběh správního řízení

16. Usnesením č. j. ÚOHS-S0870/2015/VZ-46138/2015/541/MSc ze dne 28. 12. 2015 stanovil Úřad zadavateli lhůtu, ve které se mohl vyjádřit k podkladům rozhodnutí.
17. Dne 6. 1. 2016 obdržel Úřad vyjádření zadavatele z téhož dne, ve kterém zadavatel uvádí, že setrvává na svém stanovisku, a opětovně odkazuje na znalecké posudky zaslané Úřadu. Zadavatel žádá, aby bylo správní řízení v šetřené věci zastaveno. Zadavatel dále navrhuje, aby Úřad, pokud dospěje k závěru, že předložené dokumenty nejsou dostatečné pro vydání rozhodnutí, provedl výslech zpracovatelů zadavatelem doručených znaleckých posudků, tj. znalců Ing. Ladislava Kašpara a Ing. Antonína Buriánka. Alternativně zadavatel navrhuje, aby Úřad nechal jako podklad rozhodnutí zpracovat vlastní znalecký posudek v dané oblasti odbornosti.

Rozhodnutí úřadu ze dne 29. 1. 2016

18. Dne 29. 1. 2016 vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0870/2015/VZ-03603/2016/541/MSc z téhož dne (dále jen „předchozí rozhodnutí Úřadu“), kterým ve výroku I. konstatoval, že se zadavatel dopustil správního deliktu podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona tím, že při zadávání předmětné veřejné zakázky nedodržel postup stanovený v § 45 odst. 3 zákona ve spojení s § 6 odst. 1 zákona, neboť v rámci technické specifikace předmětu plnění veřejné zakázky stanovil požadavek na maximální délku rozvoru v hodnotě 3400 mm, čímž vytvořil neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, přičemž tento postup mohl ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky, a zadavatel uzavřel dne 23. 4. 2014 s vybraným uchazečem kupní smlouvu na předmět veřejné zakázky. Za spáchání uvedeného správního deliktu byla zadavateli ve výroku II. předchozího rozhodnutí Úřadu dle § 120 odst. 2 písm. a) zákona uložena pokuta ve výši 100 000 Kč.
19. V odůvodnění výroku I. předchozího rozhodnutí Úřadu je mj. uvedeno, že v šetřeném případě je klíčová otázka, zda zadavatelem stanovený požadavek na maximální délku rozvoru vytváří nedůvodnou překážku hospodářské soutěže tím, že zamezuje některým výrobkům či dodavatelům v účasti v zadávacím řízení, a nikoliv otázka, zda existuje podvozek jiného výrobce než Volkswagen, který by tento požadavek zadavatele v kontextu veřejné zakázky splňoval.
20. Úřad v předchozím rozhodnutí Úřadu k požadavku zadavatele na maximální rozvor uvádí, že mimo tohoto požadavku stanovil zadavatel i požadavek na průměr otáčení max. 13,5 m. Úřad je toho názoru, že průměr otáčení je vhodnějším indikátorem manévrovatelnosti a obratnosti vozidla, neboť mimo rozvoru náprav zohledňuje i další parametry podvozku. Z tohoto důvodu považuje Úřad požadavek na rozvor z hlediska dosažení lepší manévrovatelnosti vozidla za nadbytečný. K odůvodnění předmětného požadavku zadavatele prostřednictvím lepšího překonávání podélných nerovností, resp. vyšší průchodnosti terénem, Úřad uvádí, že schopnost vozidla překonávat terénní překážky je dána mnoha parametry podvozku, nikoliv pouhou hodnotou délky rozvoru náprav. Není rovněž vyloučeno, že vozidla s kratší délkou rozvoru budou v některých případech při stejné délce vozu dosahovat horších vlastností v terénu z důvodu vyššího předního či zadního převisu. Z uvedeného důvodu považuje Úřad délku rozvoru za nedostatečný indikátor z hlediska schopností vozidla překonávat terénní nerovnosti. Úřad k tomu podotkl, že zadavatel je vždy povinen postupovat v souladu se zákonem a nesmí definovat své požadavky excesivním způsobem, aniž by přiměřenost

takového postupu dostatečně odůvodnil, což zadavatel v posuzovaném případě dle názoru Úřadu neučinil.

21. Úřad dále uvedl, že ze znaleckého posudku ze dne 6. 3. 2015 zpracovaného Ing. Novotným vyplývá, že jako vhodný základ pro sanitní vozidlo typu C označil znalec podvozky několika výrobců (Mercedes Benz, Fiat, Ford a Volkswagen). Z těchto podvozků disponuje nejnižším rozvorem podvozek značky Volkswagen, a to rozvorem o rozměru 3400 mm, což je maximální přípustná hodnota stanovená zadavatelem. Je tedy zřejmé, že žádný z podvozků citovaných v posudku nesplňuje tento požadavek zadavatele (např. v případě podvozku značky Fiat je rozvor delší pouze o 50 mm). K uvedenému Úřad poznamenává, že v návaznosti na výše konstatovanou nedůvodnost požadavku na délku rozvoru náprav nespátřuje ani podstatný rozdíl z hlediska jízdních vlastností mezi vozidly s podvozky lišícími se délkou rozvoru v řádu jednotek procent.
22. Úřad tak uzavřel, že stanovením požadavku na maximální hodnotu rozvoru zadavatel mohl vytvořit konkurenční výhodu pro některé dodavatele, čímž mohl zabránit v účasti v zadávacím řízení dodavatelům specializujícím se na dodávky příslušných sanitních vozidel na podvozcích s vyšším než zadavatelem stanoveným rozvorem. Neodůvodněné omezení předmětu plnění na sanitní vozidla na základě podvozku s předmětným maximálním rozvorem tak dle předchozího rozhodnutí vytvářelo neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, neboť v případě, že by tento parametr stanoven nebyl, mohl zadavatel obdržet výhodnější nabídky, než podali uchazeči v předmětném zadávacím řízení.

III. ŘÍZENÍ O ROZKLADU

Rozklad zadavatele

23. Dne 15. 2. 2016 obdržel Úřad v zákonné lhůtě rozklad zadavatele proti předchozímu rozhodnutí Úřadu, v rámci něhož zadavatel uvedl mj. následující. Zadavatel má primárně za to, že v posudku Ing. Novotného, ze kterého Úřad vycházel, chybí relevantní posouzení kompletních sanitních vozidel typu C majících v době zadávacího řízení platná osvědčení o technické způsobilosti (globální homologace), neboť znalec prověřil pouze specifikace užitkových vozidel, ale předmětem zadávacího řízení nejsou užitková vozidla jako taková, nýbrž sanitní vozy typu C (tyto naopak zohlednil znalec Ing. Kašpar, který jednoznačně uzavřel, že se požadavky zadavatele nikterak nevymykají běžnému standardu). Současně má zadavatel za to, že v daném zadávacím řízení bylo omezující podmínkou pro podání nabídky platné osvědčení o technické způsobilosti (globální homologace) pro vozidla typu C a nikoliv požadavek zadavatele na rozvor v hodnotě max. 3 400 mm. Nadto zadavatel opakuje, že požadavky na „krátký“ rozvor jsou ze strany zadavatelů (zákazníků) standardní a opakované.
24. Zadavatel má za to, že napadený požadavek na rozvor v hodnotě max. 3 400 mm nevytváří nedůvodnou překážku hospodářské soutěže a že jím ani nezaručil konkurenční výhodu určitým dodavatelům. Úřad v této věci vychází dle zadavatele pouze z údajů různých výrobců odpovídajících motorových vozidel platných výlučně pro jimi sériově vyráběné typizované podvozky. Zadavatel však dle svého tvrzení v žádné z částí zadávacích podmínek pro žádnou ze součástí poptávaných sanitních vozidel typu C nestanovil požadavek, že se musí jednat o sériově vyráběnou součást, samozřejmě za podmínky splnění odpovídajících legislativních předpisů. Zadavatel má tedy za prokázané, že všem dodavatelům umožnil nabízet jakékoli

typické, ale současně i jakékoli atypické (tedy dodavatelem tzv. na zakázku upravené) součásti sanitních vozidel typu C.

25. Zadavatel v předmětném rozkladu dodává, že v daném segmentu trhu je běžným postupem dodavatelů, že dodavatel na základě požadavku zákazníka individuálně upravuje sériově vyráběné součásti např. výkon motorů (úpravou řídicí jednotky tzv. „přečipováním“, převrtáním válců pro zvýšení výkonu apod.), rozchod kol na jednotlivých nápravách, výšku podvozku (přenastavením tlumičů či jejich výměnou za jiné než sériově dodávané) atd. Zadavatel uvádí, že stejným způsobem mohl kterýkoli z dodavatelů postupovat i úpravou podvozku k dosažení požadovaného rozvoru. Sám Úřad v rozhodnutí připouští, že může být homologace příslušného typu vozidla provedena až v návaznosti na vyhlášení konkrétní veřejné zakázky, v daném případě pak však musí dle zadavatele jednoznačně platit i to, že není vyloučeno, aby úpravu rozvoru sériového podvozku na hodnotu požadovanou zadavatele byla rovněž provedena až v návaznosti na vyhlášení konkrétní veřejné zakázky.

Rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0061/2016/VZ-45131/2016/323/PMo ze dne 10. 11. 2016

26. V řízení o uvedeném rozkladu vydal předseda Úřadu dne 10. 11. 2016 rozhodnutí č. j. ÚOHS-R0061/2016/VZ-45131/2016/323/PMo z téhož dne (dále jen „předchozí rozhodnutí o rozkladu“), v němž předchozí rozhodnutí Úřadu potvrdil a podaný rozklad zamítnul.
27. V rozhodnutí o rozkladu předseda Úřadu uvedl, že v rámci přezkoumávání zákonnosti předchozího rozhodnutí Úřadu se plně ztotožnil s jeho výroky, jakož i s jejich odůvodněním. K námitkám týkajícím se znaleckého posudku Ing. Novotného předseda Úřadu uvedl, že neshledal, že by se soudní znalec Ing. Novotný dopustil pochybení v odborném hodnocení předmětného problému, resp. že by danou problematiku posoudil z odborně technického hlediska nedostačujícím způsobem, přičemž předseda neshledal ani jiné důvody pro zpochybnění věrohodnosti daného důkazního prostředku. Úřad vzal za součást svých skutkových zjištění odborně technický závěr předmětného znaleckého posudku, který byl učiněn na základě podrobných podkladů, a v němž byly coby základ pro sanitní vozidlo typu C označeny podvozky vyrobené Mercedesem-Benz, Fiatem, Fordem a Volkswagenem. Ze znaleckého posudku Ing. Novotného vyplývá odborně technický závěr, podle něhož v případě parametru „rozvor max. 3400 mm“ je zadání ve vztahu k požadovanému výkonu motoru výhodou pro dodavatele, jehož vozidla disponují podvozky značky Volkswagen. Úřad tedy postupoval správně a v souladu se zákonem, když na základě tohoto odborně technického závěru učinil závěr, podle něhož zadavatelův požadavek na délku rozvoru náprav vozidla nejvýše 3 400 mm je neodůvodněný, a v kombinaci s dalšími požadavky a skutečnostmi rovněž diskriminační. S ohledem na to, že závěry obsažené v tomto znaleckém posudku si neprotiřečí se závěry posudků vypracovaných Ing. Kašparem a Ing. Buriánkem (pokud se jedná o posouzení otázky výskytu technických parametrů), nelze ani v tomto smyslu zpochybňovat ani závěry Úřadu na jeho základě učiněné. Rovněž dle předsedy Úřadu neobstojí související argumentace vznesená zadavatelem, že v předmětném znaleckém posudku absentuje relevantní posouzení kompletních sanitních vozidel typu C, majících v době zadávacího řízení platná osvědčení o technické způsobilosti (globální homologace) pro vozidla typu C. Jak bylo výše uvedeno, v daném případě nevystaly dle předsedy Úřadu žádné neobjasněné skutečnosti potřebné k rozhodnutí ve věci, k nimž by bylo třeba odborných znalostí. Nadto je v praxi akceptovatelná situace, kdy homologace příslušného typu vozidla může být provedena až v návaznosti na vyhlášení konkrétní veřejné zakázky s tím, že předmětné nezákonné

nastavení zadávacích podmínek mohlo od homologace odradit dodavatele využívající podvozek s délkou rozvoru převyšující zadavatelem stanovenou maximální hodnotu.

28. K námitkám rozkladu, že požadavek zadavatele na rozvor v hodnotě max. 3 400 mm nevytváří nedůvodnou překážku hospodářské soutěže, předseda Úřadu uvedl mj. následující. Použití zvoleného požadavku na rozvor nejvýše 3 400 mm (v rámci specifikace mobilní jednotky intenzivní péče – typ C) nebylo v daném případě zadavatelem dostatečně odůvodněno, resp. bylo odůvodněno pouze zcela vágně, když zadavatel poukázal na údajnou „vyšší manévrovatelnost vozidla v omezených prostorách a lepší překonávání podélných nerovností specifických pro horské oblasti Zlínského kraje“. Schopnost vozidla překonávat terénní překážky je dle předsedy Úřadu dána mnoha parametry podvozku. Uvedený požadavek zadavatele na délku rozvoru náprav za situace, kdy stanovil rovněž požadavek na poloměr otáčení a další jím požadované parametry podvozku vozidla, je dle předsedy Úřadu třeba označit za neodůvodněný, přičemž s ohledem na závěry uvedené ve znaleckém posudku Ing. Novotného představoval nedůvodnou překážku hospodářské soutěže.

IV. SOUDNÍ PŘEZKUM ROZHODNUTÍ O ROZKLADU

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 5. 2019

29. Zadavatel podal proti rozhodnutí o rozkladu žalobu ke Krajskému soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), který o ní rozhodl rozsudkem č. j. 30 Af 4/2017-63 ze dne 29. 5. 2019 (dále jen „rozsudek KS“) tak, že žalobu zadavatele zamítl.
30. V odůvodnění citovaného rozsudku KS krajský soud uvedl, že se v šetřeném případě jednalo o specifický předmět plnění, který je schopen realizovat toliko omezený okruh specializovaných výrobců v oboru automobilového průmyslu, a proto bylo nutné klást velký důraz na objektivní nastavení technických podmínek, aby nevznikaly pochybnosti o tom, že je určitým dodavatelům vytvářena konkurenční výhoda. Dle rozsudku KS bylo tedy na zadavateli, aby pečlivě zvažoval, zda stanovením konkrétních technických podmínek nemůže u některého z potenciálních dodavatelů dojít k nedůvodnému vyloučení možnosti podat nabídku a k vytvoření neodůvodněných překážek hospodářské soutěže, samozřejmě při zohlednění požadavků zadavatele na zajištění vyšší manévrovatelnosti vozidel v terénu.
31. V rozsudku KS je dále uvedeno, že ze znaleckého posudku Ing. Novotného vyplývá, že rozvorem náprav se rozumí vzdálenost mezi osami přední a zadní nápravy, přičemž vozidla s menším rozvorem se vyznačují menším poloměrem otáčení a při zohlednění dalších parametrů částečně i vyšší průchodností terénem, na druhé straně je však jízda méně plynulá (komfortní). Jako vhodný základ pro sanitní vozidlo typu C označil znalec dle rozsudku KS podvozky čtyř výrobců (Mercedes Benz, Fiat, Ford a Volkswagen), přičemž z uvedených podvozků disponuje nejnižším rozvorem podvozek značky Volkswagen, a to rozvorem o rozměru právě 3400 mm, což byla maximální přípustná hodnota stanovená zadavatelem. Žádný z ostatních podvozků citovaných v uvedeném posudku nesplňuje dle rozsudku KS předmětný požadavek zadavatele. Dle rozsudku KS je z uvedeného zřejmé, že zadavatelem stanovené specifikaci vyhovoval pouze jeden výrobek na trhu s užitkovými vozidly (Volkswagen Transporter).
32. Odůvodnění předmětného technického požadavku zadavatele mj. lepší manévrovatelností a lepším překonáváním podélných nerovností specifických pro horské oblasti Zlínského kraje,

je dle rozsudku KS nepřesvědčivé. Zadavatel dle rozsudku KS nikterak neodůvodnil oprávněnost požadavku na maximální rozvor v hodnotě 3400 mm, nekonkretizoval, proč je právě tato hodnota určující pro lepší překonávání podélných nerovností na rozdíl od hodnot jiných, kterou disponují ostatní sanitní vozidla tohoto typu dodávaná na český trh. Dle rozsudku KS lze těžko předpokládat, že by délka rozvoru např. 3450 mm nemohla vyhovět požadavku na manévrovatelnost v horských podmínkách Zlínského kraje. Proto se dle krajského soudu zjevně nejedná o podmínku, která by odpovídala konkrétním potřebám zadavatele, nýbrž podmínku kopírující konkrétní vlastnost jednoho konkrétního vozidla.

33. Dle rozsudku KS nesmí vymezením technických podmínek zadavatel zvýhodnit některé dodavatele či jakýmkoli způsobem omezit hospodářskou soutěž, přičemž uvedenému požadavku zadavatel při zadání předmětné zakázky nedostál, neboť v zadávací dokumentaci bez řádného zdůvodnění stanovil požadavek na rozvor kol natolik zužujícím způsobem, že mu vyhověl pouze jeden typ podvozku od výrobce Volkswagen.
34. Krajský soud doplnil, že pokud jde o argumentaci Úřadu ohledně vhodnosti jednotlivých ukazatelů pro dosažení vyšší manévrovatelnosti vozidla, volba technických parametrů předmětu zakázky je primárně na zadavateli, neboť vyplývá z jeho potřeb a požadavků. Zadavatel tedy byl oprávněn stanovit technický požadavek v podobě maximálního rozvoru při splnění podmínek vyplývajících ze zákona o veřejných zakázkách. Požadavek na maximální délku rozvoru tedy musel být objektivně zdůvodnitelný a nastavený způsobem, aby zadavatel neodůvodněně nevyloučil ze soutěže o zakázku jiné potenciální uchazeče.
35. K námitce rozpornosti znaleckých posudků je v rozsudku KS uvedeno následující. Krajský soud nejprve vyjádřil určité pochybnosti o odborné kvalitě posudků, neboť nesplňují náležitosti příslušných právních předpisů (absentuje řádný popis použitých podkladů a zvolených postupů). Ing. Bruriánek ke svému závěru, že ostatní výrobci požadovaným specifikacím vyhovují, neuvedl, jak k němu dospěl, což nelze označit za transparentní. Posudek Ing. Kašpara vykazuje totožné nedostatky – ani zde není podložen závěr, že technické požadavky zadavatele splňoval více než jeden dodavatel. Tyto závěry tak Krajský soud považuje za nepodložené.
36. Současně Krajský soud uvedl, že jednotlivé posudky nejsou vzájemně rozporné. Znalecký posudek Ing. Novotného přesvědčivě vyložil, že na trhu s užitkovými vozidly se nachází pouze jeden model splňující technickou specifikaci požadovanou zadavatele, přičemž uvedený posudek vycházel z relevantní nabídky na trhu s užitkovými vozy, které slouží jako základ pro sanitní vozy požadované žalobcem. Naproti tomu posudky Ing. Kašpara a Ing. Buriánka řešily jinou otázku. V podstatě měly zhodnotit pravdivost závěru, k němuž ve svém posudku dospěl znalec Novotný. Posudky znalců Buriánka a Kašpara tak reagují na závěry učiněné znalcem Novotným a své závěry zakládají na zcela jiných hypotézách. Ing. Kašpar závěr o tom, že technické požadavky žalobce splňoval v době průběhu veřejné zakázky více než jeden dodavatel, založil na tvrzení, že žalobce v zadávací dokumentaci neuvedl, že podvozek vozidla musí požadovanými parametry disponovat jako továrně nový. Znalec Kašpar tak implicitně předpokládal, že není vyloučeno podvozek vozidla na požadovanou hodnotu upravit. Přestože by ze zadávací dokumentace vyplývalo, že požadované parametry nemusí podvozek splňovat jako továrně nový, je nepochybné, že jakékoliv úpravy podvozků vozidel oproti továrnímu stavu jsou spojeny s vynaložením nákladů na provedení požadovaných úprav. Jakkoliv je možné, aby po technické úpravě maximálnímu rozvoru 3400 mm vyhověl i podvozek jiného výrobce, v konečném důsledku je předmětných technickým předpokladem opět zvýhodněn

dodavatel, který použije u sanitních vozidel podvozky Volkswagen, jež požadovanou hodnotu rozvoru kol splňují jako továrně nové, bez nutnosti měnit rozvor náprav. Krajský soud tedy uzavřel, že skutkový stav byl ve správním řízení zjištěn dostatečně.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 4. 2021

37. Proti uvedenému rozsudku podal zadavatel kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu (dále jen „NSS“). Rozsudkem č. j. 3 As 244/2019 – 68 ze dne 7. 4. 2021 (dále jen „rozsudek NSS“) byl rozsudek KS zrušen a věc vrácena Úřadu k dalšímu řízení.
38. Dle rozsudku NSS není znalecký posudek Ing. Novotného dostatečným podkladem, na jehož základě by mohl Úřad budovat své závěry, neboť je vnitřně rozporný. Úvodem Ing. Novotný dle rozsudku NSS sice vymezuje znalecký úkol jako posouzení technických parametrů sanitního vozidla, avšak ve svém závěru stanoví, že dané technické podmínky předurčovaly konkurenční výhodu vybranému dodavateli a že se uvedená konkurenční výhoda vztahuje na pohonnou jednotku (motor) a podvozek vozidla. Dle rozsudku NSS užívá jmenovaný znalec promiscue termínů užitkové a sanitní vozidlo a vyvolává tím dojem, že je pro účely svého zkoumání chápal jako ekvivalenty. Z posudku je však dle rozsudku NSS zřejmé, že veškerá zjištění dostupnosti výrobků (vozidel) na trhu ve zkoumaném znaleckém posudku se týkají vždy výhradně vozidel užitkových. Znalecký posudek Ing. Novotného tak dle rozsudku NSS nebere dostatečně na zřetel vlastní povahu veřejné zakázky, tedy že se jedná o dodávku šesti sanitních vozidel typu C, svoje úvahy opírá pouze o znalosti trhu s vozidly užitkovými, a proto jeho jednoznačný závěr o existenci konkurenční výhody dle technických podmínek stanovených stěžovatelem není přesvědčivý.
39. Aby bylo možné o předmětné skutkové otázce učinit platný závěr, je dle rozsudku NSS nejprve nutné, aby byl Úřadem jasně vymezen relevantní trh (při zohlednění skutečnosti, že zadavatel poptával sanitní vozidla typu C – „mobilní jednotky intenzivní péče“, nikoli běžné užitkové vozy). Poté je dle rozsudku NSS třeba zjistit dostatek informací o takto jasně vymezeném relevantním trhu, o postupu výrobců při výrobě sanitních vozidel a také o finančním a technickém významu jednotlivých komponentů (podvozku, motoru či náhonu čtyř kol), které zadavatel požadoval v technických podmínkách pro plnění veřejné zakázky, tedy výrobu a dodání sanitního vozidla typu C.
40. Ke znaleckým posudkům Ing. Kašpara a Ing. Buriánka je v rozsudku NSS uvedeno, že uvedené znalecké posudky jsou v rozporu se závěry posudku Ing. Novotného. Posudek Ing. Kašpara dle rozsudku NSS v polemice se závěry Ing. Novotného zdůrazňuje, že zadávací dokumentace nepožaduje, aby podvozek vozidla vykazoval požadované parametry jako „továrně nové“ a uvádí, že je možné parametr splnit úpravami podvozku. V rozsudku NSS je shodně s rozsudkem KS uvedeno, že posudek Ing. Kašpara nesplňuje některé obsahové požadavky, například neobsahuje popis zkoumaného materiálu. Uvedená vada však nemá dle rozsudku NSS vliv na použitelnost předmětného posudku jako důkazu ve správním řízení, neboť je zjevné, že posudek byl vypracován na základě prvotního posudku Ing. Novotného a polemizuje s ním. Dle rozsudku NSS se tak jedná pouze o expertní oponentní názor („second opinion“), na nějž není třeba klást ty nepřísňější formální požadavky. Druhý oponentní posudek Ing. Buriánka výčet podkladů dle rozsudku NSS obsahuje. Rovněž tento posudek dle rozsudku NSS výslovně oponuje posudku Ing. Novotného, neboť na straně 5 uvádí: „*Pokud byl požadavek uplatňován na rozvor 3400 mm, vychází rovněž ze zjištěných a v praxi ověřených poznatků se*

znalostí místního terénu. Nesouhlasím s tvrzením, že ostatní výrobci tento parametr (v kombinaci s ostatními parametry) nesplňují, jelikož používají větší rozvor náprav.“ Dle rozsudku NSS je tak zřejmé, že znalecký posudek Ing. Novotného neposkytuje spolehlivý a dostatečný podklad pro zjištění skutkového stavu, tedy konkrétně pro zjištění, zda (slovy zákona) zadavatel zaručil dodavateli konkurenční výhodu na trhu se sanitními vozidly. Dle rozsudku NSS oponentní posudky Ing. Kašpara a Ing. Buriánka relevantním způsobem polemizují se závěry posudku Ing. Novotného s užitím relevantní argumentace a tyto posudky jsou proto s těmito závěry v přímém rozporu.

41. Z výše uvedeného dle NSS vyplývá, že správní orgány nezjistily skutkový stav v souladu s § 3 správního řádu a zatížily tak svá rozhodnutí vadou. Dle rozsudku NSS pak pochybil i krajský soud, pokud taková rozhodnutí aproboval a bez opory v dokazování dovozoval, že technické podmínky by – uspokojivě pro zadavatele – splnila i sanitní vozidla například s rozvorem 3450 mm. Tato úvaha je dle rozsudku NSS spekulativní, neboť se týká odborné technické otázky a úsudek, jenž si o ní krajský soud učinil, nemá oporu v provedeném dokazování. K tomu NSS uvádí, že je to právě zadavatel, kdo musí objektivně a precizně vymezit technické podmínky, laicky řečeno, musí – i s ohledem na své potřeby, požadavky a předchozí zkušenosti ohledně poptávaného výrobku (zde sanitních vozidel) – odůvodněně „někde narýsovat dělicí čáru“, za níž jiné výrobky technická kritéria už nesplňují. Pokud má krajský soud posoudit určitou technickou podmínkou jako nezákonnou (tj. v rozporu s § 45 odst. 3 zákona), musí mít dle rozsudku NSS ke svým závěrům dostatečnou oporu ve správním spise či v jím provedeném dokazování. Úvaha v rozsudku KS o možném maximálním rozvoru 3450 mm, jenž by podle krajského soudu též splnil stěžovatelův požadavek ohledně manévrovatelnosti vozidla, uvedená kritéria dle rozsudku NSS nesplňuje. Dle rozsudku NSS není úlohou krajského soudu, aby arbitrárně určoval optimální (dle jeho mínění) technické podmínky zkoumané veřejné zakázky.
42. Úřad je dle rozsudku NSS v dalším řízení povinen doplnit dokazování tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, jeho povinností je tedy zjistit (například prostřednictvím nového znaleckého posudku), zda technické podmínky (rozvor 3400 mm) stanovené zadavatelem vskutku zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, a to s přihlédnutím ke specifickému charakteru výrobku (sanitního vozidla – mobilní jednotky intenzivní péče typu C) a ke specifickému relevantnímu trhu.

V. POKRAČOVÁNÍ ŘÍZENÍ O ROZKLADU

43. Dne 9. 6. 2021 vydal předseda Úřadu rozhodnutí č. j. ÚOHS-14513/2021/163/PMo z téhož dne (dále jen „následné rozhodnutí o rozkladu“), v němž předchozí rozhodnutí Úřadu zrušil a věc vrátil Úřadu k novému projednání, neboť Úřad neučinil dostatečná skutková zjištění, aby mohl konstatovat spáchání správního deliktu, resp. neučinil úplná skutková zjištění a napadené rozhodnutí tak není dostatečně podloženo.
44. Předseda Úřadu v následném rozhodnutí o rozkladu odkázal na závěry rozsudku NSS, kde je uvedeno, že znalecký posudek Ing. Novotného neposkytuje spolehlivý a dostatečný podklad pro zjištění skutkového stavu, tedy pro zjištění, zda zadavatel zaručil dodavateli konkurenční výhodu. Nadto je vnitřně rozporný a nebere v potaz povahu dané veřejné zakázky, přičemž své úvahy opírá jen o znalosti trhu s vozidly užitkovými, a proto jeho závěr o existenci

konkurenční výhody dle technických podmínek není přesvědčivý. Současně posudek sám o sobě nedokládá, jakou konkurenční výhodu zaručil zadavatel dodavateli, přičemž i oponentní znalecké posudky nejsou se znaleckým posudkem Ing. Novotného ve shodě. Předseda Úřadu tak konstatoval, že Úřad je dle NSS povinen jasně vymezit relevantní trh a zjistit dostatek informací o takto jasně vymezeném relevantním trhu, o postupu výrobců při výrobě sanitních vozidel typu C a o významu jednotlivých komponentů požadovaných zadavatelem. NSS zavázal Úřad doplnit dokazování tak, aby byl dostatečně zjištěn skutkový stav, resp. aby bylo zjištěno (např. prostřednictvím nového znaleckého posudku), zda technické podmínky (zadatelův požadavek na rozvor 3 400 mm) opravdu zaručovaly vybranému uchazeči konkurenční výhodu či vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, a to s přihlédnutím ke specifickému charakteru výrobku a ke specifickému relevantnímu trhu.

45. Předseda Úřadu v následném rozhodnutí o rozkladu dále uvedl, že závěr učiněný ve znaleckém posudku Ing. Novotného, že podmínce maximálního rozvoru kol v délce 3 400 mm vyhovoval v dané době pouze podvozek jediného výrobce (Volkswagen), a z něhož Úřad čerpal, nemá dostatečnou vypovídací hodnotu, jelikož nevymezil zkoumaný relevantní trh ve vazbě na předmět veřejné zakázky (místo aby zkoumal trh se sanitními vozidly typu C, zaměřil se na trh s vozy užitkovými). Úřad proto dle následného rozhodnutí o rozkladu nepostupoval správně, když v napadeném rozhodnutí vycházel pouze ze znaleckého posudku Ing. Novotného a když odpovídajícím způsobem (např. prostřednictvím dalších znaleckých posudků) nedoplnil dokazování a zároveň dostatečně nerefletoval fakt, že znalecký posudek Ing. Novotného byl zpochybněn dvěma oponentními znaleckými posudky. Úřad tak dle předsedy Úřadu neučinil dostatečná skutková zjištění k závěru, že zadavatel definoval technické požadavky na délku rozvoru náprav excesivním způsobem a že přiměřenost svého postupu dostatečně neodůvodnil. Na základě takto nedostatečného dokazování nemohl být dle předsedy Úřadu učiněn relevantní závěr týkající se problematiky důvodnosti požadavku zadavatele na délku rozvoru náprav vozidla (alternativy požadavku na poloměr otáčení a problematiky četnosti dodavatelů specializujících se na dodávky sanitních vozidel na podvozcích se zadavatelem stanoveným rozvorem), protože Úřad nemohl přesvědčivě zodpovědět otázku, zda zadavatel dostal zákonnému požadavku na nediskriminační stanovení technických požadavků.
46. Dle předsedy Úřadu závisí rozhodnutí Úřadu na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, konkrétně posouzení otázky, zda byl zadavatel oprávněn stanovit technický požadavek v podobě maximálního rozvoru 3 400 mm. Z toho důvodu je dle předsedy Úřadu nezbytné, aby Úřad v novém správním řízení doplnil dokazování tak, aby mohlo být dosaženo relevantního úsudku o dané odborně-technické otázce, zda by zadavatelem nastavené technické podmínky – uspokojivě pro zadavatele – splnila i sanitní vozidla s vyšším rozvorem, např. s rozvorem 3 450 mm.
47. Předseda Úřadu dále uvedl, že Úřad se při novém projednání věci bude při respektování procesní obrany zadavatele zabývat tím, zda jsou splněny předpoklady pro konstatování odpovědnosti za správní delikt. Úřad se tedy bude detailněji zabývat posouzením, zda takto nastavené technické podmínky skutečně mohly představovat pro určitého dodavatele konkurenční výhodu či by mohly vytvářet neodůvodněné překážky hospodářské soutěže, avšak s akcentací specifičnosti požadovaného výrobku a se zaměřením na specifický relevantní

trh (nestačí tedy pouze zkoumat trh s užitkovými vozy, ale je třeba prioritně zkoumat trh se sanitními vozidly typu C). Teprve na základě doplnění dokazování bude možné dle následného rozhodnutí o rozkladu učinit závěr, zda byl zadavatel oprávněn stanovit předmětný technický požadavek v podobě maximálního rozvoru při splnění podmínek vyplývajících ze zákona, a zda tak zadavatel v šetřeném případě dostal požadavku zákona na nediskriminační stanovení technických požadavků.

VI. POKRAČOVÁNÍ SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

48. Přípisem č. j. ÚOHS-20537/2021/541/JVo ze dne 18. 6. 2021 Úřad oznámil zadavateli pokračování správního řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0870/2015/VZ.
49. Usnesením č. j. ÚOHS-20542/2021/541/JVo ze dne 18. 6. 2021 určil Úřad zadavateli mj. lhůtu, ve které byl oprávněn podle § 36 odst. 1 správního řádu navrhopvat důkazy a činit jiné návrhy a podle § 36 odst. 2 správního řádu vyjádřit v řízení své stanovisko.

Vyjádření zadavatele ze dne 28. 6. 2021

50. Dne 28. 6. 2021 obdržel Úřad vyjádření zadavatele z téhož dne, ve kterém zadavatel v souvislosti s předmětnou věcí odkazuje na všechna svá předchozí vyjádření zaslaná Úřadu nebo jeho předsedovi a na svou žalobu a repliky k vyjádření Úřadu. Zadavatel má za to, že zákon neporušil, neboť zde existovaly objektivní důvody ke stanovení dané technické podmínky, tj. omezeného rozvoru vozidla, přičemž konkurence dodavatelů byla zachována. Zadavatel uvedl, že nemá k dispozici důkaz o existenci výrobku – mobilní jednotky intenzivní péče (typ C) splňující požadavky zákona č. 56/2001 Sb. ve znění zákona č. 307/1999 Sb. a dále požadavky vyhlášky č. 341/2002 Sb., požadavky vyhlášky č. 296/2012 Sb a v neposlední řadě požadavky ČSN EN 1789+A1 (Zdravotnické dopravní prostředky a jejich vybavení - Silniční ambulance), to vše s platností a účinností ke dni vyhlášení předmětné veřejné zakázky, který by byl jeho technickou podmínkou diskriminován. Zadavatel podotýká, že z rozsudku NSS je zřejmé, že důkaz o existenci výrobku, který by byl předmětnou technickou podmínkou diskriminován, se ve správním spise nenachází. Dle zadavatele tomu tak bylo i na počátku řešené věci, protože už podnět k přezkoumání úkonů zadavatele dle zadavatele neobsahoval jak tvrzení, tak důkazy, pro které bylo adekvátní zahajovat správní řízení. Úřad by se tak měl dle zadavatele ve své úvaze vrátit až k okamžiku posouzení obsahu podnětu a zahájení správního řízení a znovu posoudit obsah samotného podnětu optikou rozsudku NSS, přičemž by měl podle zadavatele logicky reagovat zastavením probíhajícího správního řízení a odložením podnětu.
51. Dle zadavatele není povinností Úřadu nahrazovat tvrzení a důkazy podnětu, který je dle zadavatele irelevantní, což dle zadavatele potvrdil rozsudek NSS. Zadavatel má za to, že předmětný spor o technickou podmínku nevznikl na základě námítky potencionálního dodavatele, ale vykonstruovaně z iniciativy Úřadu Regionální rady regionu soudržnosti Střední Morava. Zadavateli není znám ani jiný skutkově obdobný případ řešený Úřadem, který by naznačoval, že jeho technická podmínka byla stanovená bez objektivních důvodů a byla diskriminační. Volba, zda bude správní řízení zastaveno nebo po důkazní stránce doplněno, je na Úřadu. Pokud Úřad zvolí zadání zpracování dalšího znaleckého posudku, bude až jeho závěr novou skutečností, ke které se zadavatel vyjádří, případně požádá o výslech zpracovatelů nového posudku, alternativně všech ve spise založených posudků.

52. Vzhledem ke skutečnosti, že zadavatel v rámci citovaného vyjádření odkázal na svá předchozí vyjádření zaslaná Úřadu či jeho předsedovi a na žaloby a repliky k vyjádření Úřadu v rámci řízení před krajským soudem a NSS, shrnuje Úřad na tomto místě obsah relevantních odkazovaných dokumentů, které nebyly shrnuty výše.
53. V rámci žaloby ke krajskému soudu ze dne 9. 1. 2017 zadavatel namítal, že Úřad řádně nezjistil skutkový stav věci, neboť neodstranil vzájemné rozpory znaleckých posudků. Úřad dle zadavatele měl provést navrhované výsledky znalců, resp. odmítl pořízení revizního znaleckého posudku, čímž se dopustil procesní chyby vedoucí k vadným skutkovým zjištěním a k vydání nezákonného rozhodnutí. Spornými podle zadavatele nejsou závěry posudku Ing. Jaroslava Novotného, že běžné dodávky s pohonem 4x4 a celkovou hmotností 3500 kg dostupné v České republice disponují rozvory náprav popsány v posudku. S odvoláním na znalecký posudek ze dne 12. 8. 2015 zpracovaný Ing. Antonínem Buriánkem a znalecký posudek ze dne 14. 8. 2015 znalce Ing. Ladislava Kašpara zadavatel nicméně nesouhlasí s tím, že uvedený předpoklad znamenal výhodu pro dodavatele, jehož vozidla disponují podvozky značky Volkswagen. Znalecké posudky si dle zadavatele vzájemně odporují v odpovědi na otázku, zda kombinace zadavatelem stanovených zadávacích podmínek vedla k tomu, že předmět veřejné zakázky musel být dodán na podvozku jednoho dodavatele. Znalce Novotného k závěru, že žádný z dodavatelů užitkových vozidel mimo značku Volkswagen nesplňoval zadávací podmínky, vedlo dle zadavatele porovnání zadávacích podmínek s veřejně dostupnou technickou specifikací běžně prodávaných dodávek. Další dva znalci dle zadavatele zvolený přístup hodnotí jako neodborný a zjednodušující; poukazují na nezbytnost hledat odpověď v jiných souvislostech než jen v jednoduchém srovnání zadávacích podmínek a technických parametrů běžných dodávek. Popsaný rozpor zakládá dle zadavatele důvodné pochybnosti o správnosti odborného hodnocení předmětného problému znalcem Novotným. Úřad dle zadavatele nesprávně dovodil, že zadávací podmínky mohl bez dalšího splnit pouze podvozek běžné dodávky Volkswagen, přestože podvozek běžné dodávky Volkswagen není ve skutečně dodaném sanitním voze typu C (mobilní jednotce intenzivní péče) použit. Úřad dle zadavatele rovněž nesprávně konstatoval, že zadávací podmínka na rozvor do 3400 mm zamezila některým výrobkům a dodavatelům v účasti v zadávacím řízení s tím, že se jedná o dodavatele využívající jiné podvozky než značky Volkswagen, aniž by najisto zjistil, zda takové dodavatele skutečně existují, resp. zda skutečně existují takové výrobky. Úřad dle zadavatele v rozporu se zásadou legitimního očekávání a zásadou právní jistoty bez náležitého odůvodnění rozhodl odlišně od skutkově a právně totožného případu řešeného v rozhodnutí ze dne 9. 10. 2006 č. j. R080/2006/02-17648/2006/300-Šp. Nesprávná je podle zadavatele rovněž úvaha, že zadávací podmínky nedůvodně obsahovaly údaj o maximální délce rozvoru vozidla, neboť šlo o nedostatečný indikátor jízdních vlastností. Rozvor vozidla představuje dle zadavatele základní relevantní údaj o každém vozidle. Zadavatel rovněž rozporoval způsob vedení správního řízení ze strany Úřadu. V oznámení o zahájení správního řízení vymezil Úřad dle zadavatele důvody, které jej k zahájení správního řízení vedly, zavádějícím způsobem, čímž zadavateli znemožnil na předmětné oznámení řádně reagovat. Z popsanych důvodů zadavatel navrhl, aby soud napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející rozhodnutí správního orgánu I. stupně zrušil a věc vrátil Úřadu k dalšímu řízení.
54. V replice ze dne 24. 4. 2017 k vyjádření Úřadu v rámci řízení před krajským soudem zadavatel zopakoval pochybnosti ohledně znaleckého posudku Ing. Novotného a uvedl, že mezi předmětem veřejné zakázky a předmětem šetření znaleckého posudku je rozdíl. Předmětem

veřejné zakázky byla dle zadavatele sanitní vozidla typu C, avšak předmětem znaleckého posudku byly běžně dostupné dodávky, čímž došlo k porovnání dvou skupin rozdílných výrobků. Předmětem veřejné zakázky byl dle zadavatele technicky zcela atypický výrobek, který vzniká kompletací (montáží) jednotlivých samostatných částí, k čemuž je oprávněn pouze výrobce, který má všechna povolení. Homologace sanitního vozidla typu C (mobilní jednotka intenzivní péče) je dle zadavatele vystavena pro výrobce, nikoliv pro samotného prodejce vozidel, ale ani pro výrobce běžných dodávek (Volkswagen, Fiat, Mercedes, Ford apod.). Pokud by zadavatel požadoval doložení platného osvědčení o technické způsobilosti až při předání plnění dle kupní smlouvy, byl by vystaven riziku, že v případě nedodržení povinnosti ze strany dodatele by nenávratně přišel o dotaci v objemu 85 % ceny vozidel, což dle zadavatele není možné akceptovat. Dle zadavatele je nutné zohlednit, že tento typ vozidla byl před samotnou realizací veřejné zakázky pořízen v rámci celé České republiky v počtu několika desítek kusů. Dle zadavatele je proto nelogické, aby právě poptávka zadavatele na pouhých 6 ks vozidla typu C vyvolala u potencionálních dodavatelů snahu o homologaci nového výrobku, je-li tento typ na relevantním trhu nabízen od roku 2006.

55. V kasační stížnosti ze dne 10. 7. 2019 a jejím doplnění ze dne 15. 8. 2019 zadavatel uvedl, že za jádro sporu považuje hodnocení znaleckého posudku Ing. Novotného. Zadavatel trvá na tom, že jeho závěry neobstojí, protože posudek vycházel z mylného porovnání požadavků zadavatele s produkcí běžných užitkových vozů. Předmětem zakázky však dle zadavatele nebyly běžné užitkové vozy, ale sanitní vozidla typu C (mobilní jednotky intenzivní péče), jež jsou zcela samostatným artiklem a též výrobci těchto vozidel nejsou totožní s výrobci užitkových vozidel. Zadavatel tak polemizuje s hodnocením znaleckých posudků ze strany krajského soudu, neboť dle něj soud opomněl jeho žalobní argumentaci, že znalecký posudek Ing. Novotného nebyl relevantní ve vztahu k předmětu veřejné zakázky. Závěr krajského soudu o bezrozpornosti znaleckého posudku Ing. Novotného na straně jedné a znaleckých posudků Ing. Kašpara Ing. Buriánka na straně druhé je dle zadavatele akademickou úvahou. Přitom však krajský soud dle zadavatele pomínil zabývat se otázkou, zda je vůbec posudek Ing. Novotného relevantní ve vztahu k předmětu řízení. Zadavatel je přesvědčen, že nikoliv. Na základě tohoto posudku nemohl být dle zadavatele skutkový stav ve správním řízení zjištěn dostatečně. Rozpor mezi znaleckými posudky je třeba dle zadavatele vnímat právě skrze jejich relevantnost pro předmět řízení a z tohoto pohledu nepochybně dán je. Jistou logiku posudku Ing. Novotného shledává zadavatel pouze v tom, že jím stanovený požadavek na maximální rozvor bránil určitým výrobcům coby subdodavatelům nabídnout výrobcům sanitních vozidel svůj výrobek jako vstupní produkt. V tom však dle zadavatele nelze spatřovat diskriminaci, takové pojetí by totiž bylo bezbřehé. Každý požadavek, který by byl obdobný požadavku zadavatele na maximální rozvor, dle zadavatele „diskriminuje“ některé potenciální subdodavatele. Za „demagogický“ označil zadavatel argument krajského soudu, že maximální rozvor například 3450 mm by mohl též vyhovovat požadavku na manévrovatelnost vozidel. Ten se dle zadavatele zakládá na laickém hodnocení vlivu rozdílu hodnot 3400 mm a 3450 mm na manévrovatelnost vozidla, avšak uvedeným přístupem nelze dle zadavatele rezignovat na stanovení konkrétní hodnoty rozvoru vozidla, která je pro zadavatele vhodná. Závěr o výhodě pro dodavatele, jehož vozidla disponují podvozky značky Volkswagen, je dle zadavatele zavádějící, protože neexistoval výrobce sanitních vozidel, který by nabízel (též stěžovatelem požadovaný) pohon 4x4 s použitím jiného podvozku než Volkswagen. Dle zadavatele je i tento podvozek pro účely výroby sanitních vozidel dále upravován, proto dle zadavatele neobstojí

úvahy krajského soudu, že jakékoliv úpravy jiných podvozků vozidel oproti továrnímu stavu jsou spojeny s vynaložením dodatečných nákladů, což je znevýhodňuje oproti podvozku Volkswagen. Závěrem zadavatel připomíná, že správní řízení nebylo zahájeno na základě námítky potenciálního dodavatele, ale bylo „vykonstruované“ Úřadem Regionální rady regionu soudržnosti Střední Morava.

56. Ve své replice ze dne 12. 11. 2019 k vyjádření Úřadu v rámci řízení před NSS zadavatel uvedl, že Úřad v rámci svého vyjádření doplnil důvody svého rozhodnutí. Zadavatel také rozporuje odkaz Úřadu na webové stránky Komory záchranářů a jeho tvrzení, že není rozhodné, pokud alternativní vozidlo na podvozku Mercedes Benz mělo poháněnou pouze jednu nápravu. Podle zadavatele je naopak tato okolnost zásadní pro určení, jaké další provozně–technické vlastnosti by vozidlo vůbec mohlo dosáhnout se dvěma poháněnými nápravami. Dále zadavatel pojednává o technických vlastnostech jím poptávaných vozidel, srovnává je s vozidlem, na něž odkázal Úřad ve svém vyjádření, a uzavírá, že neexistuje reálný výrobek, respektive výrobce jím poptávaných sanitních vozů, který by byl diskriminován. Ani Úřad dle zadavatele na žádný takový výrobek neodkazuje. Současně opětovně zadavatel poukazuje na nerelevantnost posudku Ing. Novotného pro posouzení šetřené věci.

Další průběh správního řízení

57. Na základě přípisů ze dne 24. 9. 2021 požádal Úřad relevantní dodavatele o sdělení skutečností týkajících se sanitních vozů typu C a situaci na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky. Konkrétně Úřad oslovil následující dodavatele: ARC vehicles s.r.o., IČO 02675609, se sídlem Strojírenská 259/16, 155 21 Praha 5 (dále jen „ARC vehicles s.r.o.“), BAUS-AT CZECH s.r.o., IČO 05434149, se sídlem Vojtěšská 211/6, 110 00 Praha 1, F D servis Praha, s.r.o., IČO 25710427, se sídlem Verdiho 577/17, 149 00 Praha 11 (dále jen „F D servis Praha, s.r.o.“), FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., IČO 48589641, se sídlem Karolinská 654/2, 186 00 Praha 8 (dále jen „FORD MOTOR COMPANY, s. r. o.“), FOSAN s.r.o., IČO 64509214, se sídlem Řeznovice 86, 664 91 Ivančice (dále jen „FOSAN s.r.o.“), Mercedes-Benz Česká republika s.r.o., IČO 48024562, se sídlem Daimlerova 2296/2, 149 00 Praha 11 (dále jen „Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.“), OLFIN Car s.r.o., IČO 60913312, se sídlem Královédvorská 517, 541 01 Trutnov, PREVON s.r.o., IČO 49446347, se sídlem Ketkovice 86, 664 91 Ketkovice, PROSSAN CZ s.r.o., IČO 05673585, se sídlem Rakvícká 862/2, 691 45 Podivín, Renault Česká republika, a.s., IČO 60192801, se sídlem Pobřežní 620/3, 186 00 Praha 8 (dále jen „Renault Česká republika, a.s.“), ROS, a.s., IČO 63472406, se sídlem Poříčí 124/3, 639 00 Brno (dále jen „ROS, a.s.“), SICAR, spol. s r.o., IČO 47541547, se sídlem Masojedy 59, 282 01 Masojedy (dále jen „SICAR, spol. s r.o.“), Záchraná služba - OSP s.r.o., IČO 28973534, se sídlem Za cukrovarem 980, 196 00 Praha 9.
58. Přípisem ze dne 27. 9. 2021 sdělil dodavatel ROS, a.s., že se na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky nepohyboval, resp. že nedodává sanitní vozy typu C.
59. Přípisem ze dne 27. 9. 2021 sdělil dodavatel F D servis Praha, s.r.o., že v době zadávání předmětné veřejné zakázky působil na trhu sanitních vozů typu C. Jmenovaný dodavatel dále sdělil, že jednotlivé kategorie sanitních vozidel jsou specifikovány normou EN 1789 a navzájem se od sebe zásadně odlišují, sanitní vůz typu C se zásadně liší ve velikosti a výbavě ambulantního prostoru a dále např. hmotnostní rezervou. Dle jmenovaného dodavatele se sanitní vozy typu C vždy vyrábí dle požadavků zákazníka v rámci variant uvedených v globální

homologaci. Dle jmenovaného dodavatele je možné používat součásti nové i upravené, avšak pouze v rozmezí schválených variant globální homologace. Každá změna nad rámec globální homologace musí být dle jmenovaného dodavatele dodatečně homologována, tyto změny provádějí pouze výrobci sanitních vozidel, náklady na tyto úpravy se v každé zemi EU velmi liší. Jmenovaný dodavatel si dle svého tvrzení objednává od výrobců vozidel podvozky ve speciálních konfiguracích pro stavbu sanitních vozidel, které jsou pro běžné použití nepotřebné. Podvozek pro výrobu sanitního vozu typu C musí mít dle jmenovaného dodavatele tzv. globální homologaci I. stupně, sanitní vozidlo se následně v rámci vícestupňové globální homologace schvaluje jako celek. Případná úprava podvozku sanitního vozu typu C na specifické parametry je dle jmenovaného dodavatele možná, ale je s ní spojena vyšší finanční náročnost. Požadavek zadavatele na daný rozvor náprav by pro jmenovaného dodavatele nebyl omezující, dle jmenovaného dodavatele se jedná o běžný parametr a požadavek zákazníků. Dle jmenovaného dodavatele by cíle zadavatele spočívající ve vyšší manévrovatelnosti v omezených prostorách a lepší překonávání podélných nerovností nemohl naplnit vůz s delším rozvorem. Dle jmenovaného dodavatele zadavatel správně vyhodnotil průzkum trhu a tyto parametry stanovil jako maximální. Parametry délka rozvoru, pohon všech kol či průměr otáčení mají dle jmenovaného dodavatele zásadní technický význam s ohledem na celkové jízdní parametry a schopnost jízdy mimo komunikace.

60. Přípisem ze dne 1. 10. 2021 sdělil dodavatel SICAR, spol. s r.o., že byl v době zadávání předmětné veřejné zakázky dodavatelem sanitních vozů typu C, ale ne v České republice, neboť nemá národní homologaci na tento typ vozů. Jmenovaný dodavatel zmiňuje vysoké náklady na homologaci v řádech stovek tisíc Kč. Dle jmenovaného dodavatele nelze sanitní vůz typu C zaměnit za žádný jiný typ sanitních vozů. Dle jmenovaného dodavatele se dají jednotlivé části vestavby měnit, pokud nepodléhají povinným změnám, které určuje globální homologace, nebo schválení, anebo je lze měnit rozšířením globální homologace nebo schválení. Dle jmenovaného dodavatele se pro sanitní vozy typu C používá běžně vyráběný podvozek, který je ale z výrobního závodu konfigurován na specifikaci podvozku pro sanitní vozidlo. Podvozek musí být dle jmenovaného dodavatele vybrán tak, aby následně ve spojení se sanitní vestavbou byl schopen plnit normu ČSN 1789. Případnou úpravu parametrů podvozku jmenovaný dodavatel nikdy neřešil, ale dle jeho tvrzení to bude určitě finančně náročné a následně bude nezbytné tuto přestavbu schválit. Požadavek zadavatele na daný rozvor náprav pro jmenovaného dodavatele nebyl omezující, se subdodavatelem by byl schopen předmětný požadavek zadavatele splnit. Dle jmenovaného dodavatele jde o běžný parametr, který zákazníci požadují a splňuje jej většina dostupných sanitních vozidel. Z hlediska manévrovatelnosti v omezených prostorách a lepšího překonávání podélných nerovností specifických pro horské oblasti hraje dle jmenovaného dodavatele předmětný parametr v kombinaci s ostatními parametry podvozku sanitního vozidla důležitou roli. Dle jmenovaného dodavatele je mj. předmětný parametr, tedy délka rozvoru důležitý obzvláště při nestandardním využívání vozidla, což dle jmenovaného dodavatele sanitní vozy splňují, např. při jízdě v terénu, po nezpevněných komunikacích, mimo komunikace a v omezených prostorách.
61. Přípisem ze dne 4. 10. 2021 sdělil dodavatel FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., že sanitní vozy typu C dodává pouze v jiných zemích Evropské unie. Jmenovaný dodavatel se v České republice dle svého tvrzení jako výrobce sanitních vozů typu C nemůže kvalifikovat, přestože plní požadavky evropské sanitní normy, neboť technické podmínky veřejných zakázek jsou

stanoveny nad rámec normy ČSN EN 1789. Některé součásti lze dle jmenovaného dodavatele upravovat, musí to být však v souladu se zásadami výrobce pro úpravu vozu. Výrobce povolené úpravy popisuje dle jmenovaného dodavatele v manuálu na přestavbu vozů, nebo může schválit úpravu individuálně. Úpravy vozu/součástí bez schválení výrobce narušují dle jmenovaného dodavatele záruční podmínky vozu, mohou mít i negativní vliv na platnost homologace a bezpečnost vozu. Úprava rozvoru podvozku je dle jmenovaného dodavatele technicky neproveditelná. Rozvor vozu se samonosnou karosérií typu furgon/Van nelze dle jmenovaného dodavatele měnit. Rozvor má dle jmenovaného dodavatele vliv na poloměr otáčení vozu, vůz s delším rozvorem má dle jmenovaného dodavatele větší poloměr otáčení vozu. Delší rozvor dle jmenovaného dodavatele také snižuje tzv. přejezdový úhel, tj. jak ostrou terénní nerovnost je vůz schopen překonat v těžkém terénu. To však dle jmenovaného dodavatele nejsou požadavky, které musí plnit sanitní vůz typu C dle normy ČSN EN 1789.

62. Přípisem ze dne 4. 10. 2021 sdělil dodavatel Renault Česká republika, a.s., že v době zadávání předmětné veřejné zakázky působil pouze jako subdodavatel vozidel pro další nástavby včetně sanitních. Taktéž sdělil, že by mu jako subdodavateli toliko podvozků požadavek zadavatele na dlouhý rozvor 3400 mm neumožnil účastnit se předmětné veřejné zakázky. Kratší rozvor přináší vozidlu dle jmenovaného dodavatele větší manévrovatelnost, nicméně v prostředí České republiky je běžné používat vozidla s delším rozvorem, aniž by to vytvářelo nežádoucí provozní situace. Délka rozvoru má dle jmenovaného dodavatele mimo zpevněné povrchy vliv jednak na průměr otáčení (ve vztahu čím kratší rozvor, tím menší průměr otáčení), jednak na tzv. přechodový (nebo také přejezdový) úhel, který se používá k hodnocení schopností vozidla při průjezdu terénem a ukazuje schopnost přejet přes překážku bez kontaktu se spodní částí vozu, stejně tak jako schopnost průchodu terénem ve ztížených podmínkách, např. nezpevněné komunikace, písčité podloží, bláto, sníh a dalších vlivy.
63. Přípisem ze dne 5. 10. 2021 popsal dodavatel ARC vehicles s.r.o. (jež v době zahájení zadávacího řízení na předmětnou veřejnou zakázku neexistoval) specifika sanitního vozu typu C tak, že jde o vozidlo označované jako vozidlo rychlé lékařské pomoci nebo mobilní jednotka intenzivní péče. Dle jmenovaného dodavatele se jedná o vozidlo, které počítá s poskytováním maximální možné péče v podmínkách přednemocniční péče. Stran přesné definice odkazuje jmenovaný dodavatel na vyhlášku č. 296/2012 Sb. Dle jmenovaného dodavatele existují ve světě výrobci, kteří dělají sanitní vozidla na míru přímo dle přání zákazníka, a také výrobci, kteří mají své jasně dané parametry sanitní zástavby a úpravy na míru možné nejsou. Z hlediska homologací či konfigurací vozidel mají dle jmenovaného dodavatele výrobci schváleno mnoho variant a mnoho kombinací variant provedení sanitních zástaveb. Šířka těchto kombinací dává dle jmenovaného dodavatele výrobcům šanci obsáhnout co nejvíce požadavků zákazníka. Z hlediska výrobních procesů a homologací si dle jmenovaného dodavatele každý výrobce velmi úzkostlivě střeží své homologace a výrobní postupy jako své duševní vlastnictví. Dle jmenovaného dodavatele by měla být každá úprava v souladu s platnou legislativou a měla by být v souladu s platnou homologací vozidla. Podvozek je dle jmenovaného dodavatele součástí sanitního vozidla a tento podvozek se spolu se sanitní nástavbou stává následně jako celek sanitním vozidlem, které je homologováno jako celek. Výrobci podvozků dle jmenovaného dodavatele typicky nedisponují homologacemi na sanitní vozidla, homologace na sanitní vozidla provádějí výrobci sanitních vozidel a výrobci základních podvozků tyto velmi nákladné homologace typicky neprovádějí. Dle jmenovaného dodavatele je naprosto svobodným výběrem výrobců sanitních vozidel, pro které typy podvozků

se rozhodnou a které typy podvozků (značek) budou homologovat jako sanitní vozidlo. Dle jmenovaného dodavatele lze předpokládat, že homologací na sanitní vozidlo nedisponoval žádný výrobce podvozků, ale pouze výrobci sanitních vozidel jako celků. Technický význam parametru podvozku „délka rozvoru“ spatřuje jmenovaný dodavatel pro jízdní vlastnosti vozidla, práci v extrémních podmínkách. Dle jmenovaného dodavatele musí délka vozidla reflektovat např. velikost garáží nebo garážových stání.

64. Na základě přípisů ze dne 27. 10. 2021 požádal Úřad další relevantní dodavatele o sdělení skutečností týkajících se sanitních vozů typu C a situace na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky. Konkrétně oslovil následující dodavatele: KOV Karoserie Velim s.r.o., IČO 04634977, se sídlem Sokolská 615, 281 01 Velim (dále jen „KOV Karoserie Velim s.r.o.“), CZ AMBULANZ s.r.o., IČO 08144648, se sídlem Vojtěšská 211/6, 110 00 Praha (dále jen „CZ AMBULANZ s.r.o.“), FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES ČR s.r.o., IČO 40613275, se sídlem Národní 58/32, 110 00 Praha (dále jen „FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES ČR s.r.o.“), Iveco Czech Republic, a. s., IČO 48171131, se sídlem Dobrovského 74, 566 01 Vysoké Mýto (dále jen „Iveco Czech Republic, a. s.“), Opel Southeast Europe Automotive Distribution Limited Liability Company, organizační složka, IČO 27236994, se sídlem Antala Staška 1859/34, 140 00 Praha (dále jen „Opel“), P Automobil Import s.r.o., IČO 25080229, se sídlem Olbrachtova 2006/9, 140 00 Praha (dále jen „P Automobil Import s.r.o.“), Porsche Česká republika s.r.o., IČO 25654012, se sídlem Radlická 740/113d, 158 00 Praha (dále jen „Porsche Česká republika s.r.o.“).
65. Přípisem ze dne 2. 11. 2021 sdělil dodavatel Iveco Czech Republic, a. s., že se na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky nepohyboval, resp. že není výrobcem sanitních vozidel. Současně však uvedl, že kratší rozvor obecně přispívá k lepší manévrovatelnosti vozidla v omezeném prostoru (menší poloměr otáčení).
66. Přípisem, který byl Úřadu doručen dne 4. 11. 2021, sdělil dodavatel CZ AMBULANZ s.r.o., že v době zahájení zadávacího řízení na předmětnou veřejnou zakázku neexistoval. Ke specifikaci sanitního vozu typu C jmenovaný dodavatel uvedl, že určení vozidel dle typu a typu výbavy je řešeno vyhláškou č. 296/2012 Sb. Uvedená vyhláška dle jmenovaného dodavatele jasně stanovuje, pro co je který typ vozidla určen. Dle jmenovaného dodavatele je zřejmé, že ambulance typu A nebo A2 v žádném případě nemohou nahradit ambulance typu B a C. K procesu výroby sanitních vozů jmenovaný dodavatel uvedl, že každý výrobce má svůj systém a typ výroby. Sanitní vůz je dle jmenovaného dodavatele speciální výrobek a každý výrobce používá určité typy podvozkových částí. Homologace se dle jmenovaného dodavatele provádí pro konkrétní typ podvozku (např. Volkswagen, Mercedes Benz, Ford, Fiat atd.), avšak výrobci těchto podvozkových částí (výrobci vozidel) se v drtivé většině nepodílejí a nechtějí podílet finančně na nákladných homologacích sanitky jako celku. Proto dle jmenovaného dodavatele sanitky dodávají výrobci sanitek, kteří zkompletují a homologují sanitku jako celek. Od výrobců podvozků jde dle jmenovaného dodavatele o vozidlo, které je určeno pro normální komerční využití a výrobce sanitek ho svými technologiemi předělá na sanitní vozidlo. Pro zhotovení sanitního vozu C lze dle jmenovaného dodavatele použít tovární řešení výrobce vozidla, ale lze i dělat úpravy dle požadavků zákazníka, vše je odvislé od toho, kolik variant a jaké provedení má výrobce schválené ve své homologaci sanitky. Všechny úpravy vozidel musí být dle jmenovaného dodavatele schválené a je také nutné, aby veškeré úpravy a přestavby byly v souladu s homologací pro dané vozidlo i při jeho výrobě. Pro sanitní vozidlo je

dle jmenovaného dodavatele možné použít standardní podvozek, ale také např. speciálně konfigurovaný podvozek s technologiemi pro připojení externích systémů výrobce sanitek. Dle jmenovaného dodavatele nemají výrobci podvozků homologaci na sanitku, tu dělají výrobci sanitek z homologovaných dodávkových a jiných vozidel. Každý podvozek musí být dle jmenovaného dodavatele homologován, ale nehomologuje se vozidlo pro sanitky, ale vozidlo jako dodávka, valník, nebo podvozek na dostavbu nástavby (mrazák, sanitka). Sanitka musí být dle jmenovaného dodavatele homologována nebo musí mít tzv. jednotlivé schválení, musí plnit jako celek normu EN 1789. Dle jmenovaného dodavatele se liší výroba a dodávka sanitních vozů typu A, B a C, typ C je mobilní jednotka intenzivní péče s odpovídajícím vybavením dle vyhlášky č. 296/2012 Sb. K technickému významu požadavku zadavatele na dlouhý rozvor jmenovaný dodavatel uvedl, že jde o vozidlo pro velmi specifické a speciální úkoly, a proto je požadavek záchranné služby z pohledu jmenovaného dodavatele oprávněný, pokud vychází z požadavků a zkušeností řidičů a záchranářů z terénu. Technický význam předmětného parametru vychází dle jmenovaného dodavatele ze specifik oblasti, kde se používají.

67. Přípisem ze dne 5. 11. 2021 sdělil dodavatel Porsche Česká republika s.r.o. že jako zástupce výrobce užitkových vozů značky Volkswagen působí jako dovozce pro autorizované dealery, tedy nikoliv jako subjekt, který napřímo uzavírá smlouvy na koupi vozidel s konečnými uživateli, ve výběrovém řízení tak může působit pouze jako subdodavatel. Splnění sanitních homologací si dle jmenovaného dodavatele vždy řeší výrobce přestaveb, nikoliv dodavatel podvozku pro přestavbu. Dle jmenovaného dodavatele se vozidla pro sanitní přestavby objednávají u výrobce v konfiguraci, kterou požaduje zákazník/zadavatel/přestavbář. Dle jmenovaného dodavatele je možné použít výrobcem přestavby upravené díly v souladu s právními požadavky. Samotné přestavby jmenovaný dodavatel neřeší, ani původní výrobce dané součásti úpravy standardizovaných dílů neprovádí, tu vždy realizuje výrobce přestaveb. Dle jmenovaného dodavatele mají vozidla běžnou homologaci stejně jako jiná zákaznická vozidla. Sanitní vozidlo se z vozu dle jmenovaného dodavatele vytváří až následnou přestavbou vozu, k homologaci přestaveného vozidla se jmenovaný dodavatel nedokáže vyjádřit. Dle jmenovaného dodavatele mj. rozvor vozu určuje manévrovatelnost vozidla, např. schopnost se otočit na lesní cestě s nezpevněným povrchem. Vůz s delším rozvorem a bez pohonu všech kol se na lesní cestě dle jmenovaného dodavatele nejen hůře otočí, ale dost možná zapadne. Délka rozvoru tak dle jmenovaného dodavatele určuje jízdní vlastnosti vozu a možnost manévrování (například přejezd nerovností, kde při delším rozvoru může vůz uvíznout).
68. Přípisem, který byl Úřadu doručen dne 8. 11. 2021 sdělil dodavatel Opel, že v době zadávání předmětné veřejné zakázky neprodával automobily na českém trhu.
69. Přípisem ze dne 19. 11. 2021 sdělil dodavatel FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES ČR s.r.o., že v době zadávání předmětné veřejné zakázky nepůsobil jako dodavatel sanitních vozů, dodával pouze podvozky, které mohou tvořit základ pro výrobu sanitních vozů. Výrobcem sanitních vozů je dle jmenovaného dodavatele přestavbář. Dle jmenovaného dodavatele by jeho vozidla nesplňovala vícero parametrů požadovaných zadavatelem v předmětné veřejné zakázce.
70. Na základě přípisů ze dne 26. 11. 2021 požádal Úřad dodavatele Iveco Czech Republic, a. s., FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES ČR s.r.o, FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., Mercedes-Benz Česká republika s.r.o., Opel, P Automobil Import s.r.o. a Renault Česká republika, a.s. o sdělení

dalších skutečností, týkajících se sanitních vozů typu C a situace na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky.

71. Přípisem ze dne 1. 12. 2021 sdělil dodavatel FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., že sanitní vozy dodává pouze pro jiné země Evropské unie, nikoliv pro Českou republiku. Dle jmenovaného dodavatele je požadavek zadavatele na daný rozvor požadavkem nad rámec normy ČSN EN 1789, uvedený požadavek je tedy dle jmenovaného dodavatele použit pro cílené zúžení počtu uchazečů o veřejnou zakázku. Výrobky jmenovaného dodavatele se tak pro sanitní vozy C nemohou kvalifikovat, přestože plní evropské normy pro uvedený sanitní vůz.
72. Přípisem ze dne 1. 12. 2021 sdělil dodavatel Iveco Czech Republic, a. s. že není výrobcem sanitních vozů, pouze podvozků.
73. Přípisem ze dne 7. 12. 2021 sdělil dodavatel Renault Česká republika, a.s., že nabízel na českém trhu podvozky, jejichž délka byla větší než zadavatelem poptávaný rozvor.
74. Přípisem ze dne 9. 12. 2021 sdělil dodavatel Mercedes-Benz Česká republika s.r.o., že volbu podvozku má možnost ovlivnit výrobce vestavby nebo nástavby, který obvykle vystupuje s ohledem na poměr přidané hodnoty jako generální dodavatel. Cena nástavby nebo složitější lépe vybavené vestavby přesahuje dle jmenovaného dodavatele i násobně hodnotu základního vozidla. Výrobce nástaveb tak dle jmenovaného dodavatele učiní na základě svých preferencí, případně preferencí zákazníka, je-li to s ohledem na podmínky výběrového řízení možné. Dle jmenovaného dodavatele se některá vozidla hodí na přestavbu na vozidlo rychlé zdravotní pomoci lépe, jiná se hodí na provoz v terénu, některé automobily spíše pro autobusové konverze.
75. Přípisem ze dne 13. 12. 2021 sdělil dodavatel P Automobil Import, že nebyl v době zadání předmětné veřejné zakázky dodavatelem sanitních vozů typu C, a to ani prostřednictvím autorizovaných dealerů.
76. Na základě přípisů ze dne 5. 1. 2022 požádal Úřad dodavatele F D servis Praha, s.r.o., FOSAN s.r.o. a KOV Karoserie Velim s.r.o. o sdělení dalších skutečností týkajících se sanitních vozů typu C a situace na relevantním trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky.
77. Přípisem ze dne 12. 1. 2022 sdělil dodavatel F D servis Praha, s.r.o., že v době zadávání předmětné veřejné zakázky dodával sanitní vozidla typu C na podvozcích Volkswagen Transporter s rozvorem dlouhým 3400 mm. Pokud by byl rozvor sanitního vozidla delší, změnil by se dle jmenovaného dodavatele především poloměr zatáčení a tím obratnost takového vozidla. Proces homologace sanitního vozidla trvá dle jmenovaného dodavatele několik měsíců až jeden rok a cena takového procesu je ve statisících Kč. Pro provedení takové homologace je dle jmenovaného dodavatele nezbytné nejprve vyrobit tzv. prototyp, který následně prochází schvalovacím procesem v certifikované zkušebně. Dle jmenovaného dodavatele se v době zadávání předmětné veřejné zakázky jenom dodací lhůta podvozků pohybovala kolem 180 dnů od objednání, na samotný podvozek se teprve poté vyrábí kufrová nástavba a samotná ambulantní vestavba.
78. Usnesením č. j. ÚOHS-00474/2022/535 ze dne 5. 1. 2022 stanovil Úřad zadavateli lhůtu k vyjádření se mj. z jakého důvodu stanovil maximální délku dlouhého rozvoru podvozku poptávaných sanitních vozů typu C právě v délce 3 400 mm a nepřipustil delší dlouhý rozvor podvozku.

Vyjádření zadavatele ze dne 19. 1. 2022

79. Dne 19. 1. 2022 obdržel Úřad vyjádření zadavatele z téhož dne, ve kterém zadavatel uvedl, že před zadáním předmětné veřejné zakázky provozoval různá sanitní vozidla rozdílných provedení i rozvorů, přičemž má zkušenost, že vozidla s delším rozvorem mají při řešení konkrétních jízdních manévrů proti provozovaným vozidlům s rozvorem do 3400 mm značné nevýhody. Technologický význam rozvoru je dle zadavatele odborně uznán, když dlouhodobým zkoumáním jízdních vlastností ze strany uživatelů včetně zadavatele je považováno za obecně uznávaný poznatek, že vozidlo s kratším rozvorem je obratnější a lépe zvládá manévry ve stísněných podmínkách a je řidičsky přesnější při řešení krizových situací v extrémních podmínkách např. v zimních podmínkách (sněhových kalamit, ledovek, vichřic, za kterých mnohdy za volant vozidel nesedne nikdo jiný, než řidiči složek integrovaného záchranného sboru). Zadavatel odkazuje na § 5 bod 2 zákona č. 374/2011 Sb., který ohledně dostupnosti zdravotnické záchranné služby stanovuje, že *„[p]lán pokrytí území kraje výjezdovými základnami stanoví počet a rozmístění výjezdových základen v závislosti na demografických, topografických a rizikových parametrech území jednotlivých obcí a městských částí hlavního města Prahy tak, aby místo události na území jednotlivých obcí a městských částí bylo dosažitelné z nejbližší výjezdové základny v dojezdové době do 20 minut. Při stanovení počtu a rozmístění výjezdových základen se zohlední případné poskytování zdravotnické záchranné služby na území kraje také poskytovatelem zdravotnické záchranné služby zřízeným jiným krajem podle odstavce 5...“* Zadavatel zdůraznil, že území Zlínského kraje se rozkládá na plochách, které jsou výškově odlišné, nejvyšší body leží nad hranicí 1000 m n.m., přičemž silniční síť tyto „terénní přírodní prvky“ kopíruje, neboť se na nich rozkládají zástavby obcí či „pasekářské usedlosti“. Dle zadavatele se v porovnání např. s Hlavním městem Praha jedná o zcela odlišné výškově uspořádané území. Naproti tomu delší rozvor přináší dle zadavatele klidnější jízdní vlastnosti zejména na dálnici, která je však dle zadavatele zastoupena na území Zlínského kraje v délce pouhých 35,6 km.
80. Dle zadavatele vycházela stanovená hodnota do 3400 mm ze zkušeností jako volba menšího a lehčího sanitního vozidla a zároveň ideální kompromis mezi shora uvedenými charakteristikami. Správní soudy dle zadavatele rovněž obecně uznaly právo zadavatele stanovit hodnotu rozvoru, ačkoliv Úřad dle zadavatele zadavateli takové právo v rozporu se svou předchozí rozhodovací praxí ve zrušených rozhodnutích upíral. Zadavatel dále uvedl, že při průzkumu trhu zjistil, že všichni výrobci sanitních vozidel typu C, kteří v době vypsání veřejné zakázky měli hotovou globální homologaci, nabízeli v kategorii menších a lehčích sanitních vozidel pouze upravené podvozky VolksWagen, dále byla k dispozici větší sanitní vozidla stavěná na podvozcích Mercedes Benz Sprinter, ta ale byla pro použití ve Zlínském kraji příliš velká a navíc případně v konfiguraci (4x4) by musela disponovat nepřiměřeně vysokou podlahou ambulantního prostoru. Dle zadavatele došlo stanovením maximální délky rozvoru k určení podkategorie, tedy že zadavatel požaduje menší a lehčí sanitní vozidla typu C.
81. Dle zadavatele s rostoucím rozvorem zákonitě rostou další rozměry vozidla, jeho celková hmotnost, váha i cena. Větší sanitní vozidla by dle zadavatele nebylo možno pro nedostatečnou výšku vrat umístit do garáží poloviny výjezdových základen zadavatele. Manipulační jízdy sanitních vozidel nad 3,5 tuny by museli dle zadavatele zajišťovat THP pracovníci s řidičským oprávněním skupiny C namísto mnohem běžnější skupiny B. Limitujícím faktorem pro provoz sanitních vozidel nad 3,5 tuny byl dle zadavatele rychlostní limit

80 km/hod při jízdě bez výstražných majáků. Každý návrat ze sekundárního transportu do nejčastějších destinací Brno a Olomouc by dle zadavatele takovou jízdou prodloužil o půl hodiny, v součtu za rok by to byly stovky hodin navíc, kdy by taková sanitní vozidla nebyla připravená k dalšímu urgentnímu výjezdu.

82. Zadavatel se prostřednictvím Zdravotnické záchranné služby Zlínského kraje, příspěvkové organizace fyzicky seznámil se všemi mu dostupnými výrobky, jejichž výrobci v době přípravy veřejné zakázky působili dle jeho znalosti na relevantním trhu (např. FD servis Praha, s. r. o., SICAR, spol. s r.o. a dalšími). Vycházel z dostupných informací na trhu se sanitními vozidly typu C (mobilní jednotky intenzivní péče), nikoli dodávkovými, tj. z vesměs veřejně dohledatelných nebo v odborných kruzích známých informací – specializované výstavy, nabídky zaslané výrobci, vlastní zkušenost z trhu sanitních vozidel a znalost vozidel provozovaných u jiných záchranných služeb.
83. V kontextu posouzení možného omezení některých dodavatelů sanitních vozů typu C na relevantním trhu, kteří dodávají sanitní vozy typu C o delším rozvoru podvozku, při zachování ostatních parametrů kategorie menších a lehčích sanitních vozů s náhonem 4x4, zadavatel nezjistil, že by takový dodavatel na relevantním trhu existoval. Ze zkušenosti zadavatele, který taková vozidla již provozoval, měl ověřeno, že zcela vyhovují požadavkům na vozidla zdravotnické záchranné služby v tak rozmanitém prostředí, jakým je území Zlínského kraje (kopcovitá krajina s rozptýlenou pasekářskou zástavbou, městská zástavba s úzkými jednosměrnými ulicemi s ostrými oblouky, např. kolonie baťovských domků, ale i zcela nová zástavba satelitních čtvrtí rodinných domků, průjezdy dopravními zácpami skrz úzké záchranné uličky nebo po komunikacích sídlišť přeplněných parkujícími auty). Zadavatel uvedl, že i pokud přihlédne ke zmíněným dálkovým transportům na specializovaná pracoviště mimo Zlínský kraj, stále v provozu převládají situace, kdy menší a lehčí sanitní vůz byl pro zadavatele vhodnější volbou. Zadavatel uvedl, že v době zadání předmětné veřejné zakázky nebyla v nabídce jiná vozidla obdobných vnějších rozměrů s náhonem 4x4, která by dokázala splnit další požadavky zadavatele. Dle informací od výrobců relevantního trhu se tito zaměřili na úpravu podvozků Volkswagen mimo jiné pro jedinečné vlastnosti kombinace podvozku a motoru. Zadavatel uvedl, že zjistil parametry produkce dostupné na relevantním trhu výrobců sanitních vozidel typu C a při zvolených technických podmínkách potencionálně mohl nabídku obdržet od několika dodavatelů.

Další průběh správního řízení

84. Usnesením č. j. ÚOHS-04201/2022/535 ze dne 3. 2. 2022 stanovil Úřad zadavateli lhůtu, aby se vyjádřil mj. k parametrům sanitních vozů C užívaných zadavatelem, resp. subjekty v kraji zadavatele v době zadávání předmětné zakázky a v současnosti. Zadavatel ve svém vyjádření ze dne 7. 2. 2022 uvedl, že v době zadávání předmětné veřejné zakázky byly na území kraje zadavatele provozovány sanitní vozy typu C s rozvorem 3400 mm na podvozku Volkswagen Transporter a s rozvorem 3665 mm na podvozku Mercedes Benz Sprinter, které ale měly výrazně odlišné ostatní zadavatelem požadované parametry, jako je délka, výška, šířka, hmotnost a pohon pouze zadní nápravy. Aktuálně pak zadavatel provozuje pouze jedno vozidlo na podvozku Mercedes Benz Sprinter, a to jako speciální vozidlo.
85. Usnesením č. j. ÚOHS-05061/2022/535 ze dne 9. 2. 2022 stanovil Úřad zadavateli lhůtu, aby se vyjádřil mj. k sanitním vozům typu C, které byly dle vyjádření zadavatele ze dne 19. 1. 2022

provozovány v kraji zadavatele v době zadávání předmětné veřejné zakázky, zejména k době jejich užívání, parametrům, podvozku, a aby se obdobně vyjádřil k dalším sanitním vozům typu C, které byly na území kraje zadavatele pořizovány/provozovány/užívány od doby zadávání předmětné veřejné zakázky. Dne 16. 10. 2022 obdržel Úřad vyjádření zadavatele z téhož dne, ve kterém uvedl, že v případě předchozího vyjádření ze dne 7.2.2022 se nejednalo o sanitní vozy typu C, ale přes větší sledované parametry o vozidla nižšího typu B, které byly pořízeny před rokem 2004, která byla z provozu postupně vyřazována, přičemž poslední 2 vozidla Renault Master a Mercedes Benz Sprinter byla vyřazena v roce 2013 dodávkou vozidel typu C v rámci šetřené veřejné zakázky využívajících upravený podvozek Volkswagen Transporter. Dále zadavatel odkázal na své vyjádření ze dne 19.1.2022, kde uvedl: „Ještě v roce 2021 se na trhu v této podkategorii neobjevilo použití jiného podvozku, než VW.“ Zadavatel rovněž odkázal na své vyjádření ze dne 7.2.2022, kde uvedl: „ZZS Zlínského kraje aktuálně provozuje sanitní vozidla typu C na podvozcích VW Transporter a MB Sprinter. V případě vozidla na podvozku MB Sprinter jde pouze o jeden kus, vozidlo bylo postaveno jako speciální pro převoz XXL pacientů, činnost týmu biologické ochrany a převoz pacientů vyžadujících rozšířenou péči.“

86. Na základě přípisu ze dne 3. 2. 2022 požádal Úřad potenciální zadavatele veřejných zakázek, jejichž předmětem plnění jsou sanitní vozy C a kteří v době zadávání šetřené veřejné zakázky poptávali/užívali sanitní vozy typu C, tj. ostatní kraje a zdravotnické záchranné služby, o sdělení informací týkajících se dodavatelů a výrobců sanitních vozů typu C jimi poptávaných/užívaných a parametrů těchto sanitních vozů typu C. Na základě přípisu ze dne 3. 2. 2022 požádal Úřad dodavatele Mercedes-Benz Česká republika s.r.o. a Renault Česká republika, a.s. mj. o sdělení parametrů jimi dodávaných podvozků pro sanitní vozy typu C, sdělení, kterým odběratelům byly podvozky dodávány, a sdělení informací, jakou má požadavek na dlouhý rozvor přidanou hodnotu pro jízdní vlastnosti vozu a jaký vliv má uvedený požadavek na ostatní parametry vozu. Na základě přípisu ze dne 3. 2. 2022 požádal Úřad dodavatele FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., ARC vehicles s.r.o., CZ AMBULANZ s.r.o., F D servis Praha, s.r.o., Iveco Czech Republic, a. s., SICAR, spol. s r.o., mj. o sdělení informací, jakou má požadavek na dlouhý rozvor přidanou hodnotu pro jízdní vlastnosti vozu a jaký vliv má uvedený požadavek na ostatní parametry vozu.
87. Přípisem ze dne 4. 2. 2022 sdělil dodavatel FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., že rozdíl 100 mm v délce rozvoru nemá vliv na komfort jízdy, ale má velký vliv na manévrovatelnost vozu v městském provozu, což je pro sanitní vůz operující v husté městské zástavbě také důležitý parametr. Rozvor, tj. vzdálenost přední a zadní nápravy, dle jmenovaného dodavatele určuje, jaký bude průměr otáčení, tedy na jak malém prostoru se dokáže vůz otočit. Čím větší je dle jmenovaného dodavatele rozvor, tím větší má vůz stopový průměr otáčení.
88. Přípisem ze dne 7. 2. 2022 sdělil dodavatel F D servis Praha, s.r.o., že rozvor má zásadní vliv na obratnost vozidla, vozidlo s kratším rozvorem je obratnější a ze zkušenosti jmenovaného dodavatele vhodnější. Při uvažovaném prodloužení rozvoru je dle jmenovaného dodavatele potřeba vycházet z nabídky sanitních vozidel, která byla v době zadávání předmětné veřejné zakázky na trhu k dispozici. Dle jmenovaného dodavatele byla všechna sanitní vozidla typu C s kufrovou nástavbou na podvozku Volkswagen Transporter s rozvorem 3400 mm anebo větším Mercedes Benz Sprinter s rozvorem 3665 mm. Při použití podvozku s delším rozvorem by byly dle jmenovaného dodavatele celkové rozměry sanitního vozidla délka, šířka, výška a hmotnost výrazně větší.

89. Přípisem ze dne 7. 2. 2022 sdělil dodavatel Iveco Czech Republic, a. s., že kratší rozvor obecně přispívá k lepší manévrovatelnosti vozidla v provozu, je zde kratší poloměr otáčení. Zda bude mít vozidlo lepší jízdní vlastnosti nelze dle jmenovaného dodavatele jednoznačně říci, bude záležet na konkrétním provedení vozidla. Jmenovaný dodavatel dále v obecné rovině uvedl, že s větší délkou rozvoru nemusí dojít zároveň k navýšení celkové délky, váhy a výšky vozidla.
90. Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, příspěvková organizace, IČO 48199931, se sídlem B. Němcové 1931/6, 370 01 České Budějovice, přípisem ze dne 7. 2. 2022 sdělila, že sanitní vozy typu C dodané v době zadávání šetřené veřejné zakázky jí dodal dodavatel F D servis Praha, s.r.o., a to na podvozku Volkswagen Transporter T5, přičemž jmenovaný zadavatel dále uvedl parametry předmětného vozu. Uvedenou odpověď rovněž přípisem ze dne 15. 2. 2022 potvrdil Jihočeský kraj, IČO 70890650, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice.
91. Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje, příspěvková organizace, IČO 45333009 Klatovská třída 2960/200i, 301 00 Plzeň, přípisem ze dne 7. 2. 2022 sdělila, že sanitní vozy typu C poptávala koncem roku 2014 v jedné části veřejné zakázky, která byla zrušena. Jmenovaný zadavatel uvedl, že veřejnou zakázku na sanitní vozy typu C zadal v dubnu 2015 dodavateli ARC Vehicles s.r.o., šlo o sanitní vozy na podvozku Mercedes Benz Sprinter. Ze zadavatelem zasláného odkazu na zadávací dokumentaci, resp. technickou specifikaci uvedené zakázky je zřejmé, že jmenovaný zadavatel požadované parametry sanitního vozu typu C specifikoval majoritně skrze odkazy na normu ČSN EN 1789 + A1.
92. Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje, příspěvková organizace, Hradecká 1690/2a, 500 12 Hradec Králové, přípisem ze dne 8. 2. 2022 sdělila že jí užívaná sanitní vozidla typu C v době zadávání šetřené veřejné zakázky byla od dodavatele SICAR spol. s r.o. a byla vystavěna na podvozku Mercedes Benz Sprinter. Délka dlouhého rozvoru byla dle jmenovaného zadavatele 3665 mm, přičemž ostatní parametry jako je délka a hmotnost vozu výrazně překračují požadavky zadavatele na parametry v rámci šetřené veřejné zakázky.
93. Zdravotnická záchranná služba Kraje Vysočina, příspěvková organizace, IČO 47366630, se sídlem Vrchlického 4843/61, 586 01 Jihlava, přípisem ze dne 8. 2. 2022 sdělila, že v době zadávání šetřené veřejné zakázky provozovala jedno sanitní vozidlo typu C jako XXL sanitku, a to tovární značky Mercedes Benz. Jmenovaný zadavatel uvedl, že na základě dlouholetých zkušeností s pořizováním a provozem zásahových vozidel považuje požadavek na určitou maximální délku vozidla, resp. maximální rozvor, za naprosto opodstatněný. Provozovatel má dle jmenovaného zadavatele vždy přesnou představu, jak velký vnitřní prostor pro určitý typ činnosti potřebuje, v jakém terénu se pohybuje, jaké jízdní vlastnosti požaduje, jak má velká garážová stání.
94. Zdravotnická záchranná služba Karlovarského kraje, příspěvková organizace, IČO 00574660, se sídlem Závodní 390/98c, 360 06 Karlovy Vary, sdělila prostřednictvím Karlovarského kraje, IČO 70891168, se sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, přípisem ze dne 8. 2. 2022, že v době zadávání šetřené veřejné zakázky užívala sanitní vozy typu C dodávané dodavatelem SICAR spol. s r. o., které byly na podvozku Mercedes Benz Sprinter, přičemž parametry předmětného vozu (rozvor, délka, výška, hmotnost) byly výrazně větší než zadavatelem poptávané parametry v šetřené veřejné zakázce.

95. Zdravotnická záchranná služba hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IČO 00638927 se sídlem Korunní 2456/98, 101 00 Praha 10, sdělila duplicitně i prostřednictvím kraje HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, IČO 00064581, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1, přípisem ze dne 9. 2. 2022 sdělil, že v roce 2022 uzavřel rámcovou smlouvu na dodávky sanitních vozů C s dodavatelem Mercedes-Benz Česká republika s.r.o., který byl rovněž výrobcem podvozku Mercedes Benz Sprinter 519 CDI. K parametrům předmětných vozů jmenovaný zadavatel uvedl, že poptávané vozy byly specifikovány především minimálními vnitřními rozměry ambulantního prostoru, což doložil příloženou technickou specializací. Dle jmenovaného zadavatele vychází požadavky sanitních vozů typu C ze specifických provozních podmínek v daném kraji a zohlednění velikosti garáže pro sanitní vozidla.
96. Zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, IČO 48804525, se sídlem Výškovická 2995/40, 700 30 Ostrava-Jih, Zábřeh, přípisem ze dne 10. 2. 2022 a dne 21. 2. 2022 sdělila, že v době zadávání šetřené veřejné zakázky bylo jmenovanému zadavateli dodáno jedno sanitní vozidlo typu C, a to společností SICAR, spol. s r.o., které bylo na podvozku Mercedes Benz Sprinter. Parametry předmětného vozu, jako rozvor, délka a hmotnost, jsou dle údajů předložených zadavatelem výrazně větší než parametry zadavatelem poptávaného vozu v případě šetřené veřejné zakázky. Jmenovaný zadavatel dále uvedl, že do doby zadávání předmětné veřejné zakázky užíval/provozoval celkem 8 sanitních vozidel typu C, přičemž všechna byla pořízena v předchozích letech. Dodavatelé a výrobci sanitní zástavby byly dle jmenovaného zadavatele dodavatelé SICAR, spol. s r.o. a FOSAN s.r.o. Všechna 8 vozidel bylo dle jmenovaného zadavatele vystavěno na podvozku Mercedes Benz Sprinter, provozovaná vozidla typu C nebyla s pohonem 4x4, ale s pohonem jedné nápravy. Z technických parametrů zasláných jmenovaným zadavatelem je zřejmé, že stran parametrů rozvor a délka vozidla byly uvedené parametry výrazně větší než zadavatelem požadované parametry v šetřené veřejné zakázce.
97. Přípisem ze dne 10. 2. 2022 sdělil dodavatel Mercedes-Benz Česká republika s.r.o. Úřadu, že u vozidel typu C je obvykle generálním dodavatelem vozidel výrobce nástavby, data o dodání podvozků pro sanitní vozy C z doby zadávání předmětné veřejné zakázky nemá jmenovaný dodavatel k dispozici. Jmenovaný dodavatel dále uvedl, že pohonem 4x4 byla v době zadávání předmětné veřejné zakázky vybavena polovina vozidel, přičemž jmenovaným dodavatelem uváděné parametry dlouhého rozvoru a délky výrazně překračují parametry poptávané zadavatelem jako maximální v předmětné veřejné zakázce. Dle jmenovaného dodavatele neznámá kratší rozvor vozidla automaticky lepší manévrovatelnost, může dokonce znamenat nedostupnost pohonu všech kol z důvodu, kterým je úhel kardanových hřídelí. O manévrovatelnosti rozhoduje dle jmenovaného dodavatele technické řešení přední nápravy, například zda je, či není hnaná. Manévrovatelnost dokumentuje dle jmenovaného dodavatele v technických údajích obrysový a stopový průměr či poloměr otáčení. V kategorii středních dodávek, která, jak se dlouhodobě ukazuje, se již pro nasazení jako sanitní vozidlo typu C nehodí pro nedostatečnou nosnost a velikost, se dle jmenovaného dodavatele jedná o vozidla s celkovou délkou do 5,4m, což je o cca 10 % méně než typický Sprinter. Dle jmenovaného dodavatele je s ohledem na minimální rozdíl u ostatních parametrů (výška a šířka, často i poloměr otáčení), při nutnosti vyhovět požadavku normy EN1789 na velikost pracovního prostoru, případná výhoda manévrovatelnosti zanedbatelná. Dle jmenovaného dodavatele však v případě šetřené veřejné zakázky převáží nevýhody menšího vozidla: přetížený hnací řetězec, přetížený podvozek a brzdová soustava, které se projevují negativně

i na životnosti a servisních nákladech vozidel. Situaci dle jmenovaného dodavatele zhoršuje nahmotňování vozů na 3500kg, aby byla vůbec dosažena požadovaná nosnost, což se dle jmenovaného dodavatele obvykle děje bez vědomí a souhlasu výrobce. Požadavek na rozvor maximálně pouhých 3400mm dle jmenovaného dodavatele z výběrového řízení diskvalifikuje všechny velká dodávková vozidla střední délky obvykle pro tyto účely používaná, neboť žádné nemá rozvor kratší než 3500mm a obvykle končí na 3950mm, přičemž delší nebo větší vozidlo samozřejmě vždy znamená vyšší hmotnost. Velká vozidla dle jmenovaného dodavatele limituje pouze řidičské oprávnění B a tedy požadavek celkové hmotnosti do 3500kg.

98. Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje, příspěvková organizace, IČO 00829013, se sídlem Sociální péče 799/7a, 400 11 Ústí nad Labem, přípisem ze dne 11. 2. 2022 sdělila, že v době zadávání předmětné veřejné zakázky byla užívána sanitní vozidla odpovídající typu C na podvozcích Mercedes Benz Sprinter a Volkswagen Transporter, přičemž parametry uvedených vozů jmenovaný zadavatel neposkytnul.
99. Přípisem ze dne 14. 2. 2022 sdělil dodavatel SICAR, spol. s r.o., že kratší rozvor zajišťuje vyšší manévrovatelnosti vozidla v omezených prostorách a lepší překonávání podélných nerovností specifických pro horské oblasti Zlínského kraje, neboť vozidlo s kratším rozvorem je obratnější a je přesnější při řešení krizových situací. Jmenovaný dodavatel v obecné rovině konstatoval, že s prodlužujícím se rozvorem se vždy mění jak délka vozidla tak hmotnost. Vyšší rozvor by tak dle jmenovaného dodavatele znamenal překročení největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla 3 500 kg a následný problém splnění kategorie M1 vozidla, kdy stačí řidičům řidičský průkaz skupiny B.
100. Přípisem ze dne 14. 2. 2022 sdělil dodavatel Renault Česká republika, a.s., Úřadu, že vozidlo s rozvorem max. 3400 mm bude mít menší poloměr otáčení než vozidlo s delším rozvorem. Uvedené však dle jmenovaného dodavatele nemusí platit univerzálně, záleží na dalších parametrech, např. rejdu vozidla. I vozidlo s delším rozvorem může dle jmenovaného dodavatele splnit podmínku na výše uvedený maximální požadovaný poloměr otáčení. Větší rozvor nebude mít dle jmenovaného dodavatele vliv na výšku vozu, co se týká celkové délky a hmotnosti, vliv zde být může, ale nemusí, záleží na konkrétní konstrukci vozidla. U podvozků určených k nástavbě je dle jmenovaného dodavatele běžné, že technické specifikace stanovují pouze maximální délku zadního převisu, tj. vzdálenost konce vozu od osy zadní nápravy, dle provedení nástavby tak může být celková délka vozidla různá. Dle jmenovaného dodavatele tak nelze dovozovat přímou úměru mezi délkou vozidla a délkou rozvoru. Uvedené dle jmenovaného dodavatele platí rovněž pro hledisko celkové hmotnosti vozidla, nemusí zde platit přímá úměra, záleží na konkrétním technickém provedení.
101. Zdravotnická záchranná služba Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO 75030926 , se sídlem Vančurova 1544 272 01 Kladno, sdělila přípisem ze dne 23. 2. 2022, že v době zadávání šetřené veřejné zakázky provozovala/užívala 48 ks sanitních vozidel typu C, které byly dodány společností F D Servis Praha, s.r.o., a to na podvozku Volkswagen Transporter T5. Jmenováním zadavatelem uvedené parametry pohon 4x4, dlouhý rozvor, celková délka, průměr otáčení a největší technicky přípustná/povolená hmotnost odpovídaly parametrům stanoveným zadavatelem v rámci šetřené veřejné zakázky, pouze max. výška vozidla byla u sanitních vozů C jmenovaného zadavatele o 10 mm větší (2610 mm).

102. Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje, příspěvková organizace, IČO 48145122, se sídlem Hradecká 1690/2a, 500 12 Hradec Králové, sdělila přípisem ze dne 24. 2. 2022, že provozovala jedno sanitní vozidlo typu C dodané firmou MEDTEC - VOP, spol. s r.o., IČO 64791319, se sídlem Brněnská 700/25, 500 03 Hradec Králové, kdy výrobcem podvozku byla dle jmenovaného zadavatele společnost Mercedes Benz, obchodní označení Sprinter 319 CDI KA/36 4x4. Zadavatelem uvedené parametry celková délka, výška, šířka a rozvor byly větší než zadavatelem stanovené parametry v případě šetřené veřejné zakázky.
103. Usnesením č. j. ÚOHS-09787/2022/535 ze dne 18. 3. 2022 stanovil Úřad zadavateli lhůtu 7 dnů ode dne doručení tohoto usnesení, ve které se mohl vyjádřit k podkladům rozhodnutí, přičemž předmětnou lhůtu na základě žádosti zadavatele ze dne 25. 3. 2022 usnesením č. j. ÚOHS-10551/2022/535 ze dne 28. 3. 2022 prodloužil do 4. 4. 2022.
104. Dne 4. 4. 2022 obdržel Úřad vyjádření zadavatele k podkladům z téhož dne. Zadavatel v tomto vyjádření uvedl, že podklady pro vydání rozhodnutí jednotlivě a ve vzájemné souvislosti podporují jeho tvrzení, které shrnuje následujícím způsobem. V roce 2013 ani 2014 nenabízel dle zadavatele žádný výrobce sanitní automobil typu C v podkategorii menších a lehkých vozů na jiném podvozku než Volkswagen Transporter, avšak bylo více výrobců schopno plnit předmět veřejné zakázky. Argumentaci o výhodě nastavených parametrů potvrdili dle zadavatele všichni výrobci nástaveb i podvozků, a to včetně společnosti FORD MOTOR COMPANY, s. r. o. Zadavatel upozorňuje, že společnost FORD MOTOR COMPANY, s. r. o. dle relevantních záznamů z registru smluv od 1. 7. 2016 do současnosti neuskutečnila pod vlastním IČO dodávky sanitních vozidel typu C s globální homologací krajům ČR či záchranným složkám ISZ. Dle zadavatele ani žádný jiný dodavatel neuskutečnil dodávky homologovaných sanitních vozidel typu C za použití vozu Ford Tranzit L3H3 krajům ČR či záchranným složkám ISZ, a to ani na Slovensku, v Rakousku, Německu a Polsku. K tvrzení jmenované společnosti o dodávkách ve Španělsku zadavatel uvedl, že je neprůkazné, navíc mohlo jít dle zadavatele o sanitní vozidlo typu C vestavěné do vozu Ford Tranzit L3H3, tedy nikoliv malého a lehkého vozidla. Zadavatel uvedl, že v letech 2013–2014 neměla společnost FORD MOTOR COMPANY, s. r. o. ve svém výrobním programu sanitní vozidlo typu C se skříňovou nástavbou, nadto se takové vozidlo s příslušnými homologacemi nenacházelo ani na evropském trhu, jmenovaná společnost tak dle něj Úřad mylně informuje o diskriminaci.
105. Usnesením č. j. ÚOHS-13413/2022/535 ze dne 21. 4. 2022 stanovil Úřad zadavateli lhůtu, ve které se mohl vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Zadavatel se dále k podkladům rozhodnutí nevyjádřil.

VII. ZÁVĚRY ÚŘADU

106. Úřad předně konstatuje, že v průběhu předmětného správního řízení nabyt dne 1. 7. 2017 účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“). V této souvislosti Úřad dále konstatuje, že s ohledem na § 112 odst. 1 zákona o přestupcích se na jiné správní delikty, tedy i na správní delikty spáchané za účinnosti zákona, ode dne účinnosti zákona o přestupcích hledí jako na přestupky podle zákona o přestupcích (pro úplnost Úřad uvádí, že v tomto ohledu došlo pouze ke změně odborného názvosloví, kdy pojem „správní delikt“ byl nahrazen pojmem „přestupek“). Totéž pak platí i ve vztahu k pojmu „obviněný“, kdy podle § 69 zákona o přestupcích se podezřelý z přestupku stává obviněným, jakmile vůči němu správní orgán

učiní první úkon v řízení. Vzhledem k uvedené skutečnosti je zadavatel v tomto rozhodnutí označován v souladu se zákonem o přestupcích jako obviněný (i v tomto případě se jedná pouze o změnu odborného názvosloví nemající vliv na hmotněprávní posouzení jednání obviněného, resp. zadavatele).

107. Úřad přezkoumal na základě § 112 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech a po zhodnocení všech podkladů, zejména dokumentace o veřejné zakázce, vyjádření účastníka řízení a na základě vlastního zjištění, správní řízení ve věci možného spáchání přestupku podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona v souvislosti s možným nedodržením závazného postupu zadavatele v předmětné veřejné zakázce podle § 117a písm. d) zákona zastavil, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 120 zákona. Ke svému rozhodnutí uvádí Úřad následující rozhodné skutečnosti.

Relevantní ustanovení zákona

108. Podle § 6 odst. 1 zákona je zadavatel povinen při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace.
109. Podle § 44 odst. 1 zákona je zadávací dokumentace soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek zadavatele vymezujících předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky. Za správnost a úplnost zadávacích podmínek odpovídá zadavatel.
110. Podle § 44 odst. 3 zákona musí zadávací dokumentace obsahovat alespoň
- a) obchodní podmínky, včetně platebních podmínek, případně též objektivních podmínek, za nichž je možno překročit výši nabídkové ceny,
 - b) technické podmínky (§ 45 zákona) nebo zvláštní technické podmínky (§ 46a zákona), jeli to odůvodněno předmětem veřejné zakázky,
 - c) požadavky na opatření k ochraně utajovaných informací (§ 46b zákona), je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky,
 - d) požadavky na zabezpečení dodávek (§ 46c zákona), je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky,
 - e) požadavky na varianty nabídek podle § 70 zákona, pokud je zadavatel připustil,
 - f) požadavek na způsob zpracování nabídkové ceny,
 - g) podmínky a požadavky na zpracování nabídky,
 - h) způsob hodnocení nabídek podle hodnotících kritérií,
 - i) požadavek na podání nabídky pouze v elektronické podobě prostřednictvím elektronického nástroje, pokud tak zadavatel stanovil, a
 - j) jiné požadavky zadavatele na plnění veřejné zakázky.
111. Podle § 45 odst. 1 zákona se technickými podmínkami v případě veřejných zakázek na dodávky nebo služby rozumí vymezení charakteristik a požadavků na dodávky nebo služby stanovené objektivně a jednoznačně způsobem vyjadřujícím účel využití požadovaného plnění zamýšlený zadavatelem.

112. Podle § 45 odst. 3 zákona nesmí být technické podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely neodůvodněné překážky hospodářské soutěže. Odůvodňuje-li to předmět veřejné zakázky, zohlední zadavatel při stanovení technických podmínek požadavky přístupnosti osob se zdravotním postižením nebo dostupnosti pro všechny uživatele.
113. Podle § 117a písm. d) zákona Úřad zahájené řízení zastaví, jestliže v řízení zahájeném z moci úřední nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření dle § 118 zákona nebo pro uložení sankce podle § 120 nebo § 120a zákona.

Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení

114. Předmětem veřejné zakázky je dle bodu 8.6 zadávací dokumentace uzavření kupní smlouvy na dodávku 6 kusů mobilních jednotek intenzivní péče typ C podle EN 1789 (verze 2+2 sedící + 1 ležící přepravovaná osoba) s pohonem všech kol. Podrobnou specifikaci předmětu veřejné zakázky zadavatel uvedl v rámci specifikace dodávky, která byla součástí zadávacích podmínek, a shodně v příloze č. 1 „Specifikace dodávky požadovaná Kupujícím jako zadavatelem veřejné zakázky“ vzoru kupní smlouvy, kde zadavatel mimo jiné stanovil: „*Specifikace mobilní jednotky intenzivní péče – typ C:*

- *Sanitní automobil kategorie C – mobilní jednotka intenzivní péče podle EN 1789 (2+2 sedící + 1 ležící přepravovaná osoba),*
- *Podvozek s kabinou a skříňovou nástavbou o vnitřních rozměrech ambulantního prostoru: Délka – min 2980 mm, Šířka – min 1900 mm, Výška – min 1850 mm,*
- *Dlouhý rozvor max. 3400 mm,*
- *Celková délka max. 5500 mm, Max. výška vozidla 2600 mm vč. veškeré výbavy,*
- *Průměr otáčení max. 13,5 m,*
- *Největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla 3500 kg včetně minimální hmotnostní rezervy 260 kg pro vybavení vozidla zdravotnickým materiálem,*
- *Motor vznětový o výkonu min 130 kW, emisní norma EURO V,*
- *Pohon 4x4 s mechanickou uzávěrkou diferenciálu“.*

115. Zadavatel v bodu 8.6.2 „Požadavky zadavatele na výkon a funkci nabízených vozidel“ zadávací dokumentace mimo jiné uvedl, že bezvýhradné splnění všech zadavatelem požadovaných technických parametrů je podmínkou pro hodnocení nabídky uchazeče a nesplnění kteréhokoliv z v zadávací dokumentaci uvedených požadavků zadavatele vede k vyloučení nabídky uchazeče z hodnocení.

Právní posouzení

116. Úřad v obecné rovině uvádí, že zadavatel má při formulaci technických podmínek povinnost dodržovat obecné zásady zadávání veřejných zakázek zakotvené v § 6 odst. 1 zákona, zejména pak zásadu zákazu diskriminace. Vymezením technických podmínek nesmí zadavatel bezdůvodně zvýhodnit či znevýhodnit některé dodavatele, přičemž bezdůvodně přísné nastavení technických podmínek může vést k neoprávněnému zvýhodnění určitého dodavatele. Stanovení bezdůvodně přísných technických podmínek tak lze považovat

za jednání, které brání hospodářské soutěži, a to jak ve vztahu ke konkrétní veřejné zakázce, tak obecně, neboť z této soutěže vylučuje bez zjevného důvodu dodavatele, kteří nejsou z různých důvodů schopni dostát těmto přísnějším požadavkům, kterých však s ohledem na účel požadovaného plnění v konkrétním případě není třeba.

117. V šetřeném případě Úřad posuzoval, zda požadavek zadavatele stanovený v rámci technických podmínek na dlouhý rozvor podvozku poptávaných vozidel v délce max. 3400 mm (viz bod 114. odůvodnění tohoto rozhodnutí) byl stanoven v souladu s 45 odst. 3 v návaznosti na § 6 odst. 1 zákona, resp. v souladu se zásadou zákazu diskriminace, a to s přihlédnutím ke specifickému charakteru předmětu plnění veřejné zakázky, jímž jsou sanitní vozidla – mobilní jednotky intenzivní péče typu C (ve smyslu normy ČSN EN 1789) a rovněž s přihlédnutím ke specifickému relevantnímu trhu. Úřad byl při posouzení dané otázky vázán závěry vyjádřenými v rozsudku NSS a následném rozhodnutí o rozkladu (blíže viz bod 37. a násl. odůvodnění tohoto rozhodnutí).
118. S ohledem na dotčené závěry vyjádřené v rozsudku NSS a následném rozhodnutí o rozkladu Úřad při pokračování ve správním řízení nejprve zjišťoval informace o relevantním trhu sanitních vozů typu C, o postupu výrobců při jejich výrobě, o významu příslušné části procesu výroby sanitních vozů typu C a taktéž o významu parametrů podvozku vozidel, zejm. předmětného dlouhého rozvoru podvozku vozidel, a to prostřednictvím šetření trhu (viz bod 57. a následující odůvodnění tohoto rozhodnutí).
119. Z provedeného šetření trhu byly zjištěny následující skutečnosti relevantní pro posouzení výše nastíněného.¹ Oslovení dodavatelé se jednoznačně shodli, že sanitní vozy typu C jsou specifické a nezaměnitelné s jinými typy sanitních vozů či obecně užitkovými vozidly, tudíž je zřejmé, že relevantní trh je v šetřeném případě věcně vymezen na předmět plnění spočívající v sanitních vozech typu C. Současně, pokud jde o místní vymezení relevantního trhu, z obdržených stanovisek dodavatelů je zřejmé, že relativně homogenní podmínky na trhu sanitních vozů typu C jsou na území států Evropské unie. Proto Úřad dále zjišťoval okolnosti fungování tohoto relevantního trhu. Úřad z obdržených stanovisek zjistil, že výrobci sanitních vozů se odlišují od výrobců podvozků, resp. výrobců běžně nabízených užitkových vozidel továrních značek. Výrobci sanitních vozidel jako takoví objednávají jednotlivé komponenty pro sestavení sanitního vozu typu C od jiných výrobců (vybraných dle svého uvážení), kdy se jedná především o podvozek, jež je dle většiny z oslovených dodavatelů dodáván od výrobců podvozků užitkových vozidel (resp. výrobců samotných užitkových vozidel), nicméně ve speciálních konfiguracích vhodných pro užití jako podvozek pro sanitní vozidla, tj. vhodných pro sanitní nástavbu, přičemž často se v těchto specifických konfiguracích pro běžná užitková vozidla neužívá. Tento podvozek musí mít sám o sobě homologaci a na tento pak výrobci sanitních vozidel realizují sanitní nástavbu. Vytvořený sanitní vůz typu C musí splňovat požadavky normy ČSN 1789 a musí být homologován jako celek, což zajišťují právě výrobci samotných sanitních vozů. Homologace (příp. schválení) sanitních vozů je dle oslovených výrobců časově i finančně náročná (homologace sanitního vozu typu C se pohybuje v řádech

¹ Pro úplnost Úřad uvádí, že skrze uvedené skutečnosti taktéž vypořádává relevantní argumentaci zadavatele ohledně jím tvrzeného fungování relevantního trhu sanitních vozidel typu C (tj. zejm. tímto Úřad konkrétněji akcentuje specifikaci tohoto relevantního trhu, ale současně vypořádává dřívější tvrzení zadavatele ohledně možností úprav jednotlivých parametrů komponentů sanitního vozu typu C na zakázku a možnosti získání související homologace až v návaznosti na zahájení zadávání veřejné zakázky).

stovek tisíc Kč a proces homologace může trvat několik měsíců až jeden rok). Z tohoto důvodu se na trhu většinou nabízejí sanitní vozy typu C v různých, nicméně předem daných parametrových kombinacích. Možné úpravy jednotlivých částí sanitního vozu typu C se pak musí odehrávat v „mantinelech“ stanovených možností užití jednotlivých částí sanitního vozu (příp. i s ohledem na záruční či jiné právní i faktické podmínky vztahující se k danému komponentu), ale i v mezích homologace či schválení celého sanitního vozidla.² Z uvedeného je tak patrné, že se v případě sanitních vozů typu C jedná o velmi specifické zboží se specificky fungujícím relevantním trhem, který nelze zaměňovat s relevantním trhem výrobců podvozků či užitných vozidel jako takových.³

120. Dále se Úřad zabýval charakterem a technickým významem jednotlivých parametrů podvozku sanitního vozu typu C, zejm. parametru „dlouhý rozvor“. Při posouzení uvedené otázky vycházel Úřad taktéž z provedeného šetření trhu (viz bod 57. a násl. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Dle majoritní většiny dodavatelů, jež Úřadu poskytli své stanovisko k otázce významu parametru rozvoru (zejm. dle dodavatelů F D Servis Praha, s.r.o., SICAR, spol. s r.o., FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., ARC vehicles s.r.o., Renault Česká republika, a.s., CZ MABULANZ s.r.o., Porsche Česká republika, s.r.o.), má rozvor, tedy vzdálenost přední a zadní nápravy, důležitý význam s ohledem na celkové jízdní vlastnosti vozu, zejm. manévrovatelnost. Oslovení dodavatelé především vyzdvihovali vliv daného parametru na poloměr otáčení vozu, kdy vůz s delším rozvorem má většinou větší poloměr otáčení. Vůz s menším rozvorem má tedy lepší manévrovatelnost v omezených prostorách, otáčí se na menším prostoru. Vozidlo s kratším rozvorem dle oslovených dodavatelů také díky většímu přejezdovému úhlu lépe překonává nerovnosti terénu, a to i ve ztížených podmínkách jako jsou nebezpečné komunikace, bláto, sníh apod. (tj. má i lepší schopnosti jízdy mimo komunikace), zejm. specifických pro horské oblasti. Uvedený parametr je tak důležitý obzvláště při nestandardním využití vozidla, jako např. právě při využití vozidla jako sanitního vozu. Oslovení dodavatelé sice poukazovali na skutečnost, že výše uvedené dopady na jízdní vlastnosti vozu záleží i na kombinaci s dalšími parametry vozu, nicméně z předmětného šetření vyplývá, že parametr délka rozvoru má i sám o sobě dle většiny oslovených dodavatelů důležitý technický význam pro jízdní vlastnosti vozu.⁴ Současně někteří oslovení dodavatelé, ale i zadavatelé obdobných zakázek uvedli, že požadavek na konkrétní rozvoz podvozku vozidla je běžně stanovován (viz např. stanovisko dodavatele F D Servis Praha, s.r.o. či dodavatele SICAR, spol. s r.o.).

² Ač někteří dodavatelé, jako je např. FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., s ohledem na faktické podmínky na daném relevantním trhu v zásadě vylučují možnou úpravu podvozku vozidla dle specifického zadání.

³ Úřad podotýká, že si je vědom skutečnosti, že oslovoval primárně dodavatele sídlící či mající pobočky v České republice, nicméně vzhledem ke skutečnosti, že dodavatelem podvozků předmětných sanitních vozů typu C jsou nadnárodní společnosti, lze očekávat, že i v ostatních zemích Evropské unie bude situace na trhu sanitních vozů typu C obdobná.

⁴ Úřad nepřehlédl, že dodavatel Mercedes-Benz Česká republika s.r.o. v rámci svého stanoviska uvedl, že kratší rozvor vozidla neznamená automaticky lepší manévrovatelnost, to vždy dle tohoto dodavatele záleží na konkrétním technickém řešení vozu, zejm. náprav. Stejně tak dodavatel Renault Česká republika, a.s. připustil, že nemusí platit univerzálně, že vozidlo s menším rozvorem bude mít menší poloměr otáčení. I např. dodavatelé F D Servis Praha, s.r.o. či SICAR, spol. s r.o. obecně uvádějí důležitost rozvoru na jízdní vlastnosti i v kombinaci s jinými parametry podvozku vozu, stejně jako dodavatel Iveco Czech Republic, a. s., který uváděl, že kratší rozvor obecně přispívá k lepší manévrovatelnosti, ale nelze jednoznačně říci, zda bude vozidlo mít celkově lepší jízdní vlastnosti. Nicméně z kontextu obdržených stanovisek lze vyčíst, že ač nemusí být rozvor podvozku vozidla sám o sobě vždy určující pro veškeré sledované jízdní vlastnosti vozu, je významným parametrem, od kterého se tyto vlastnosti vozu odvíjejí.

121. Zadavatel v souvislosti s požadavkem na dlouhý rozvor poptávaných sanitních vozů typu C v délce max. 3 400 mm ve svých vyjádřeních uvedl především to, že se dle něj jedná o základní relevantní údaj o každém vozidle. Připustil, že s ohledem na výše popsané fungování na trhu výrobců sanitních vozidel typu C stanovením daného požadavku bránil určitým subdodavatelům nabídnout výrobcům sanitních vozidel typu C svůj produkt (podvozek) jakožto vstupní komponent (viz bod 55. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Nicméně měl k tomu dle svých vyjádření objektivní důvody, kdy se jedná především o následující (viz např. vyjádření zadavatele ze dne 19. 1. 2022). Dle zadavatele se území Zlínského kraje rozkládá na plochách, které jsou výškově odlišné, přičemž silniční síť tyto „terénní přírodní prvky“ kopíruje. Jedná se tak o kopcovitou krajinu s rozptýlenou pasekářskou zástavbou, městskou zástavbou s úzkými jednosměrnými ulicemi s ostrými oblouky (např. kolonie baťovských domků), ale i zcela novou zástavbou satelitních čtvrtí rodinných domků, kdy jsou nezbytné průjezdy dopravními zácpami skrz úzké záchranářské uličky nebo po komunikacích sídlišť přeplněných parkujícími auty. Daný parametr rozvoru tak zadavatele dle svých vyjádření definoval zejména s ohledem na snadné manévrování vozidla v omezených prostorách, překonávání podélných nerovností a v tomto kontextu tedy řádné zajištění přednemocniční zdravotní péče (i s ohledem na povinnost zajištění dojezdové doby záchranářů v dané oblasti). Dle zadavatele mají vozidla s delším rozvorem při řešení konkrétních jízdních manévřů oproti vozidlům s rozvorem do 3400 mm značné nevýhody, kdy vozidlo s kratším rozvorem je obecně uznáváno jako obratnější, lépe zvládající manévry ve stísněných podmínkách a jako řídičsky přesnější při řešení krizových situací v extrémních podmínkách (např. v zimních podmínkách při sněhových kalamitách, ledovkách apod.). Zadavatel současně uvádí, že delší rozvor přináší klidnější jízdní vlastnosti zejména na dálnici, avšak tato je na území Zlínského kraje zastoupena v délce pouhých 35,6 km. Dle zadavatele taktéž s rostoucím rozvorem zákonitě rostou další rozměry vozidla, jeho celková hmotnost, váha i cena. Zadavatel v tomto kontextu uvádí, že tato větší sanitní vozidla by nebylo možno pro nedostatečnou výšku vrat umístit do garáží poloviny výjezdových základen zadavatele. Větší vozidla mají také dle zadavatele hmotnost nad 3,5 tuny, přičemž pro manipulační jízdu takového vozu je třeba řídičské oprávnění skupiny C (nikoliv běžné řídičské oprávnění skupiny B) a taktéž je zde rychlostní limit 80 km/h při jízdě bez výstražných majáků. Zadavatel tak dle svého názoru hodnotou 3400 mm volil menší a lehčí sanitní vozidla a zároveň kompromis mezi výhodami kratších i delších rozvorů podvozku vozidla.
122. K uvedenému zdůvodnění stanovení daného parametru ze strany zadavatele Úřad uvádí následující. Zadavatel v zásadě uvádí, že jeho primárním cílem bylo zajistit malá a lehká sanitní vozidla, která by však naplňovala požadavky normy pro sanitní vozidla typu C, což je ostatně zřejmé i z celkového nastavení požadovaných parametrů poptávaných sanitních vozů typu C v rámci zadávací dokumentace. Prioritu malých a lehkých sanitních vozidel typu C zadavatel zdůvodňuje především s ohledem na to, že by dle jeho názoru měla být obratnější a lépe manévrovatelná v provozu, tj. vhodnější pro území Zlínského kraje. Za tímto účelem pak mimo jiné stanovil právě požadavek na maximální délku rozvoru podvozku vozidla, jež by měl dané zajistit. Z šetření trhu vyplynulo, že rozvor jako takový má významný vliv na jízdní vlastnosti vozu, a to zejména na zadavatelem zmiňovanou obratnost a manévrovatelnost (ať už z hlediska vlivu na poloměr otáčení či překonávání nerovností, a to i ve ztížených podmínkách – blíže viz bod 120. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Taktéž nelze přehlédnout, že dle některých dodavatelů velmi ovlivní jízdní vlastnosti vozu i jen „malé“ prodloužení délky rozvoru podvozku vozidla, např. o pouhých 10 cm (viz např. stanovisko FORD MOTOR

COMPANY, s r. o., uvedené pod bodem 87. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Pokud pak jde o tvrzení zadavatele ohledně stanovení daného parametru i s ohledem na skutečnost, že s větším rozvorem se zákonitě zvyšuje i velikost a hmotnost daného vozu (což pak souvisí s nutností zohlednění velikostí garáží, stejně jako s aspekty nezbytnosti jiného řídicího oprávnění apod.), z provedeného šetření vyplynulo, že v posouzení dané otázky není relevantní trh zcela jednotný. Obecně však lze říci, že ač mezi délkou rozvoru a velikostí a hmotností vozidla nemusí platit přímá úměra, neboť vždy záleží na konkrétní konfiguraci daného vozidla (jak uvádějí např. dodavatelé Iveco Czech Republic, a.s. či Renault Česká republika, a.s.), dle praktických zkušeností minimálně části dodavatelů (viz např. stanoviska dodavatelů F D servis Praha, s.r.o. či Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.) a taktéž dle informací získaných od jiných zadavatelů poptávajících, příp. užívajících sanitní vozidla typu C je zjevné, že ve skutečnosti jsou vozidla s delším rozvorem velmi často větší a těžší než vozidla s kratším rozvorem. Při dovozování souvislosti délky rozvoru podvozku vozidla a velikosti a hmotnosti daného vozidla se tak nejedná o zcela ojedinělý názor. V případě tvrzení zadavatele, že prostřednictvím daného parametru tak v zásadě vymezil svoji potřebu menších a lehčích vozidel, resp. tvrzení ohledně vlivu daného parametru na jízdní vlastnosti vozidla, ale i jeho velikost a hmotnost, se tedy nejedná o tvrzení nemající oporu v informacích dostupných na relevantním trhu. Nelze tedy vyloučit zadavatelem tvrzený přínos sanitního vozidla typu C s daným parametrem, resp. přínos samotného parametru ve vymezené maximální délce pro účely tvrzené zadavatelem.

123. S ohledem na argumentaci zadavatele objasňující důvody stanovení předmětného parametru na základě jeho výše popsaných potřeb v porovnání s technickým významem předmětného parametru tak nelze vyloučit, že důvody zadavatele pro stanovení předmětného požadavku jsou relevantní, a nelze tedy konstatovat, že by zadavatel stanovil požadavek na dlouhý rozvor podvozku poptávaných sanitních vozidel typu C v délce max. 3400 mm nedůvodně s ohledem na předmět plnění veřejné zakázky.
124. Nad rámec uvedeného Úřad doplňuje, že z vyjádření zadavatele ze dne 7. 2. 2022 (viz bod 84. odůvodnění tohoto rozhodnutí) vyplývá, že i v době zadávání předmětné veřejné zakázky byly na území kraje zadavatele provozovány sanitní vozy typu C s rozvorem 3400 mm, tedy se stejným rozvorem, jako požadoval zadavatel v rámci šetřené veřejné zakázky. Zadavatel rovněž provozoval poslední dva sanitní vozy s větším rozvorem, a to v délce 3665 mm (které měly odlišné i ostatní parametry, jako je délka, výška, šířka, hmotnost a měly pohon pouze zadní nápravy), nicméně nejednalo se o sanitní vozy typu C a současně je zadavatel postupně vyřazoval z provozu, což dle svého vyjádření završil právě se zadáváním šetřené veřejné zakázky. Z uvedených vyjádření zadavatele je tak zřejmé, že primárním cílem zadavatele bylo doplnit portfolio sanitních vozů o další vozy s kratším rozvorem, které jsou lépe manévrovatelné a v terénu lépe využitelné, nicméně které by současně naplňovaly příslušné normy pro sanitní vozy typu C. Jinými slovy primárním záměrem zadavatele bylo zajistit si plnou diverzitu sanitních vozidel a mít v provozu i sanitní vozidlo typu C, avšak s ohledem na své zkušenosti a potřeby v co nejmenším a nejlehčím provedení. Je tedy zřejmé, že v šetřeném případě daný požadavek zadavatele na příslušný rozvor poptávaných vozidel reflektuje potřeby zadavatele, a to nejen pokud jde o velikost a hmotnost poptávaných vozidel, ale i pokud jde o jejich jízdní vlastnosti (jak bylo rozebráno výše). Stanovení předmětného technického parametru zadavatelem tak nelze s ohledem na účel požadovaného plnění, resp. s ohledem na odůvodnění předmětného požadavku zadavatele v konkrétním šetřeném

případě považovat za jednání bránící hospodářské soutěži. Nelze tak konstatovat, že by zadavatel vymezením předmětné technické podmínky bezdůvodně zvýhodnil či znevýhodnil určité dodavatele.⁵

125. Úřad se pro úplnost vyjadřuje i ke znaleckému posudku č. 2502/II.2015 ze dne 6. 3. 2015 vypracovanému znalcem Ing. Jaroslavem Novotným. Úřad s ohledem na závěry uvedené v rozsudku NSS i následném rozhodnutí o rozkladu konstatuje, že daný posudek nezohledňuje povahu předmětu plnění veřejné zakázky, kterým jsou sanitní vozy typu C, neboť své závěry vztahuje obecně k užitkovým vozidlům, a proto nelze v šetřeném případě brát závěry uvedeného znaleckého posudku jako relevantní pro posouzení dotčené zadávací podmínky (blíže viz bod 37. odůvodnění tohoto rozhodnutí). K zadavatelem předloženému znaleckému posudku č. 24-02/15 ze dne 14. 8. 2015 zpracovanému Ing. Ladislavem Kašparem a znaleckému posudku č. 350-15-2015 ze dne 12. 8. 2015 vypracovanému Ing. Antonínem Buriánkem Úřad konstatuje, že závěry uvedených posudků (ve smyslu jejich vnímání jakožto second opinion, jak naznačil NSS v rozsudku NSS) nejsou v rozporu s výše popsány závěry Úřadu.
126. Úřad tedy na základě výše uvedeného shrnuje, že z provedeného šetření nevyplývá, že by požadavek zadavatele na dlouhý rozvor podvozku poptávaných sanitních vozů typu C v max. délce 3400 mm byl excesem, resp. že by nevyplýval z oprávněných potřeb zadavatele a že by těmto neodpovídal, přičemž nelze vyvrátit, že by dané potřeby zadavatel reálně nemohl uspokojit jinak (tj. nelze vyvrátit, že by delší dlouhý rozvor podvozku poptávaných sanitních vozů typu C nedostatečně uspokojivě pro zadavatele naplnil potřeby zadavatele). Ač tak stanovením daného požadavku došlo zcela jistě k určitému omezení hospodářské soutěže, což ostatně přiznává i sám zadavatel, nelze dovodit, že by dané omezení bylo bezdůvodné, resp. že by daný požadavek zadavatele konkrétnímu dodavateli zaručoval bezdůvodně konkurenční výhodu.⁶

⁵ Pro doplnění Úřad konstatuje, že ostatní oslovení zadavatelé provozovali v době zadávání předmětné veřejné zakázky i sanitní vozy typu C s rozvorem větším než 3400 mm, a to např. konkrétně s rozvorem 3665 mm. Na trhu tedy byly v době zadávání předmětné veřejné zakázky nabízeny sanitní vozy typu C s větším rozvorem, než požadoval zadavatel. Tyto vozy byly však ve většině případů, jak vyplývá ze sdělení zadavatelů užívajících sanitní vozy typu C, odlišné v dalších parametrech jako např. délka, výška, šířka či hmotnost vozu. Jednalo se tedy o robustnější, svým účelem odlišné vozy, které by v dalších parametrech zřejmě nenaplnily výše popsané potřeby zadavatele vydefinované na základě technických parametrů předmětné veřejné zakázky. Z uvedeného šetření tak nevyplývá, že by na trhu v době zadávání předmětné veřejné zakázky byl nabízen homologovaný sanitní vůz typu C většího rozvoru naplňující ostatní zadavatelem požadované parametry, resp. naplňující zadavatelovu potřebu menších a lehčích sanitních vozů. Nepodařilo se tak na základě šetření provedeného Úřadem prokázat, že by v dané době na trhu existoval sanitní vůz typu C, resp. výrobce sanitního vozu typu C, který by mohl být požadavkem zadavatele diskriminován v tom smyslu, že by nenaplnoval požadavek zadavatele na rozvor, ale ostatní požadavky zadavatele na daný vůz by naplňoval.

⁶ Úřad nepřehlédl, že dodavatel FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., uvedl, že předmětný požadavek je dle jeho názoru použit pro cílené zúžení počtu uchazečů o veřejnou zakázku. Nicméně technický význam předmětného parametru potvrdili v rámci šetření Úřadu i oslovení dodavatelé (viz výše), přičemž tento význam připustil i dotčený dodavatel ve svém stanovisku, když popisoval vliv tohoto parametru na manévrovatelnost vozidla. Současně je z výše uvedeného zřejmé, že argumentace zadavatele ohledně důvodů pro stanovení daného požadavku není lichá, přičemž z provedeného šetření nebylo v daném případě dovozeno, že by předmětný požadavek bezdůvodně omezoval či zaručoval konkrétnímu dodavateli konkurenční výhodu. Nelze tak než uzavřít, že není dán důvod pro konstatování nezákonnosti daného požadavku zadavatele ve smyslu nastíněném dotčeným dodavatelem.

127. S ohledem na vše výše uvedené rozhodl Úřad, že správní řízení ve věci možného spáchání přestupku podle § 120 odst. 1 písm. a) zákona v souvislosti s možným nedodržením závazného postupu zadavatele v předmětné veřejné zakázce se podle § 117a písm. d) zákona zastavuje, neboť nebyly zjištěny důvody pro uložení sankce podle § 120 zákona, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dní ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, 604 55 Brno. Včas podaný rozklad má odkladný účinek. Rozklad se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každému účastníku řízení mohl Úřad zaslat jeden stejnopis.

otisk úředního razítka

Mgr. Markéta Dlouhá
místopředsedkyně

Obdrží

Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Vypraveno dne

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