



UOHSX00CBFIO

## PŘEDSEDA ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



# ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-R0054/2019/VZ-15447/2019/322/HSc

Brno: 4. června 2019

V řízení o rozkladu ze dne 18. 3. 2019 doručeném Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže dne 19. 3. 2019 zadavatelem –

- **Česká republika – Ministerstvo vnitra**, IČO 00007064, se sídlem Nad Štolou 936/3, 170 00 Praha,

proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-06365/2019/531/VNe ze dne 4. 3. 2019 vydanému ve správním řízení zahájeném dne 23. 1. 2019 z moci úřední, vedeném ve věci přezkoumání úkonů výše uvedeného zadavatele, učiněných při zadávání veřejné zakázky s názvem „**Rámcová dohoda na dodávky osobních automobilů v policejním i běžném provedení a dodávky vybavení servisních pracovišť pro automobily rezortu Ministerstva vnitra pro období let 2018 až 2021**“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 15. 3. 2018 a uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek dne 19. 3. 2018 pod ev. č. Z2018-008404, ve znění opravy uveřejněné dne 13. 4. 2018, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 20. 3. 2018 pod ev. č. 2018/S 055-121105, ve znění opravy uveřejněné dne 13. 4. 2018 pod ev. č. 2018/S 072-159581,

jsem podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě návrhu rozkladové komise, jmenované podle § 152 odst. 3 téhož zákona rozhodl takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-06365/2019/531/VNe ze dne 4. 3. 2019

**potvrzují**

a podaný rozklad

**zamítám.**

## **ODŮVODNĚNÍ**

### **I. Správní řízení vedené Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže**

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále jen „**zákon**“)<sup>1</sup> k výkonu dozoru nad dodržováním pravidel stanovených tímto zákonem, zaslal dne 22. 1. 2019 zadavateli Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha (dále jen „**zadavatel**“) přípis č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-02114/2019/531/VNe, kterým seznámil zadavatele se zahájením správního řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejné zakázky „Rámcová dohoda na dodávky osobních automobilů v policejním i běžném provedení a dodávky vybavení servisních pracovišť pro automobily rezortu Ministerstva vnitra pro období let 2018 až 2021“ zadávané v otevřeném řízení, jehož oznámení bylo odesláno k uveřejnění dne 15. 3. 2018 a ve Věstníku veřejných zakázek uveřejněno dne 19. 3. 2018 pod ev. č. Z2018-008404, ve znění opravy uveřejněné dne 13. 4. 2018, a v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 20. 3. 2018 pod ev. č. 2018/S 055-121105, ve znění opravy uveřejněné dne 13. 4. 2018 pod ev. č. 2018/S 072-159581 (dále jen „**veřejná zakázka**“) a zjištěnými skutečnostmi, které vymezují předmět správního řízení a které budou podkladem rozhodnutí.
2. Dne 23. 1. 2019, kdy bylo předmětné oznámení o zahájení správního řízení doručeno zadavateli, bylo dle § 249 zákona ve spojení s § 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) zahájeno správní řízení ve věci přezkoumání úkonů zadavatele vedené pod sp. zn. ÚOHS-S0037/2019/VZ.

### **II. Napadené rozhodnutí**

3. Dne 4. 3. 2019 vydal Úřad rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-06365/2019/531/VNe (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), kterým rozhodl ve výroku I. tak, že zadavatel nedodržel při zadávání veřejné zakázky postup stanovený v § 36 odst. 1 v návaznosti na § 6 zákona tím,

---

<sup>1</sup> Pozn.: Pokud je v rozhodnutí uveden odkaz na zákon, jedná se vždy o znění účinné ke dni zahájení šetřeného zadávacího řízení ve smyslu § 56 zákona v návaznosti na § 273 zákona.

že stanovil technické podmínky diskriminačně, když požadoval, aby typy č. 1, 3, 5 a 7 osobních automobilů disponovaly mimo jiné:

- provedením (homologací) sedan, hatchback;
- pětidveřovou karoserií (zadní dveře, víko včetně zadního okna, zasahující až ke střeše);
- vnitřními rozměry (mm)
  - parametr a – míra pohodlí vpředu (měřeno od pedálů): min. 1000 při předním sedadle posunutém na doraz vzad,
  - parametr b – míra pohodlí vzadu: min. 650 při předním sedadle posunutém na vzdálenost 1000,
  - parametr c – efektivní prostor pro hlavu vpředu: min. 950, měřeno od spojnice sedáku s opěradlem kolmo k sedáku (sedadla v nejnižší možné poloze),
  - parametr d – efektivní prostor pro hlavu vzadu: min. 950, měřeno od spojnice sedáku s opěradlem v prodloužené linii opěradla do stropu (nastavení sedadel odpovídající udávanému parametru objemu zavazadlového prostoru),
  - parametr e – šířka v loktech vpředu: min. 1380,
  - parametr f – šířka v loktech vzadu: min. 1380;
- využitelným objemem zavazadlového prostoru při vybavení vozidla nabídnutým rezervním kolem, měřeno od podlahy do výšky krytu zavazadlového prostoru za nastavení sedadel splňujících řádky 14-15: (dm<sup>3</sup>) dle metodiky ISO 3832 – ISO V210 (VDA210) min. 500,

přičemž kombinace uvedených požadavků ve svém důsledku vede k bezdůvodné konkurenční výhodě dodavatele ŠKODA AUTO a.s., IČO: 00177041, se sídlem tř. Václava Klementa 869, 293 01 Mladá Boleslav (dále jen „**ŠKODA AUTO**“), a uvedené požadavky nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, přičemž tímto postupem zadavatel stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem.

4. Jako opatření k nápravě Úřad dle výroku II. napadeného rozhodnutí zrušil zadávací řízení podle § 263 odst. 3 zákona.
5. Úřad uložil zadavateli dle výroku III. napadeného rozhodnutí zákaz uzavřít smlouvu v zadávacím řízení na veřejnou zakázku podle § 263 odst. 8 zákona.
6. Ve výroku IV. byla zadavateli uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 30 000,- Kč do dvou měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí.
7. Úřad se v odůvodnění napadeného rozhodnutí nejdříve vyjádřil k zadavatelem tvrzené překážce litispendence, která měla nastat souběhem řízení v projednávané věci a řízení zahájeného na návrh navrhovatele Hyundai Motor Czech s. r. o., IČO 28399757, se sídlem Siemsenova 2717/4, 155 00 Praha (dále jen „**Hyundai Motor Czech**“) vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ. Úřad zde uzavřel, že překážka litispendence není dána, neboť

řízení nebyla zahájena z téhož důvodu, když řízení v projednávané věci bylo zahájeno z moci úřední, zatímco řízení vedené pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ bylo zahájeno na návrh. Současně konstatoval, že není dána ani totožnost účastníků řízení ani totožnost věci, jelikož v řízení zahájeném na návrh a vedeném pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ nebyly přezkoumávány vnitřní rozměry požadovaných vozidel. Úřad uzavírá, že ačkoliv podnět k zahájení řízení v projednávané věci podal Hyundai Motor Czech, nevycházel Úřad pouze z tohoto podnětu, ale rovněž ze skutečností známých z úřední činnosti, neboť v souvislosti s veřejnou zakázkou došlo již k několika řízením o přezkoumání úkonů zadavatele.

8. K výroku I. napadeného rozhodnutí pak Úřad konstatoval, že zadavatel vystupoval v případě veřejné zakázky jako centrální zadavatel, kdy poptával vozidla pro celkem 58 zadavatelů. V technických podmínkách pro vozidla typu 1 až 8 pak nijak nerozlišoval, zda příslušné vozidlo bude sloužit k policejním účelům, nebo zda bude určeno k „běžnému používání“. V žádné části zadávací dokumentace pak není stanoveno přesné rozdělení využití všech vozidel a dále dodavatelé byli povinni nabídnout v zadávacím řízení všech 12 typů vozidel, kdy pro každé z poptávaných vozidel musí dodavatel splňovat všechny zadavatelem vznesené požadavky na příslušný typ vozidla, a to v jejich vzájemné kombinaci. Má-li být Úřadem posouzeno, zda zadávací podmínky nevytváří bezdůvodné překážky hospodářské soutěže, je třeba posoudit, pro jaký účel je předmět plnění (v daném případě vozidla) požadován. Vzhledem k postavení zadavatele jako centrálního zadavatele dodávajícího vozidla velké škále pověřujících subjektů, Úřad konstatoval, že dle jeho názoru nelze potřebami jednoho typu zadavatele zdůvodňovat potřeby zadavatele jiného, pokud jsou jejich potřeby odlišné. Potřeba zadavatele je přitom dle Úřadu zásadním „měřítkem“ pro specifikaci předmětu plnění, kterou zadavatel hodlá svoji potřebu uspokojit. Technická specifikace předmětu veřejné zakázky tak musí vycházet z objektivně zdůvodnitelných požadavků zadavatele. V šetřeném případě však Úřad získal pochybnost o tom, zda nastavením technických parametrů veřejné zakázky neposkytl zadavatel bezdůvodnou výhodu dodavateli ŠKODA AUTO, který jediný byl schopen splnit zadávací podmínky.
9. Úřad se při posouzení věci zaměřil na to, zda zadavatelem vymezené technické parametry veřejné zakázky jsou opodstatněné ve vztahu k předmětu veřejné zakázky jako k celku. Byly pak posuzovány technické parametry, které souvisejí s konstrukčními vlastnostmi vozidel (typ karoserie, pětidveřové provedení, vnitřní rozměry a velikost zavazadelníku) a které nelze splnit prostřednictvím drobných úprav ve výrobě. V této souvislosti použil Úřad závěry získané z průzkumu trhu, který provedl v rámci řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0316/2018/VZ za účelem zodpovězení přiměřenosti totožných technických parametrů vozidel, která jsou předmětem řešení i v projednávané věci. Z průzkumu vyplynulo, že žádný z dotázaných výrobců vozidel není schopen splnit požadované parametry tak, aby jeho nabídka mohla být konkurenceschopná s nabídkou dodavatele ŠKODA AUTO (parametry mohly být splněny např. toliko vozy z luxusní kategorie). Na závěru o výhodě pro dodavatele ŠKODA AUTO nemění nic ani skutečnost, že zadavatel obdržel nabídku rovněž od dodavatele Hyundai Motor Czech, který však sám konstatoval, že striktní technické požadavky zadavatele nesplnil, když nabídl pro kategorii vozů sedan/hatchback vozy homologované jako víceúčelové vozidlo.
10. Úřad se dále zabýval tím, zda byl zadavatel schopen jím stanovené technické parametry dostatečně zdůvodnit, tedy zda jsou tyto parametry přiměřené a objektivně zdůvodnitelné

tj. opodstatněné. Zdůraznil, že za situace, kdy požadovaná kombinace technických podmínek vede k nespornému upřednostnění dodavatele ŠKODA AUTO, musí být zdůvodnění potřeb zadavatele natolik přesvědčivé, že vyloučí formulaci některých požadavků mírnějším způsobem, který by zajistil širší hospodářskou soutěž. Zdůvodnění pak musí být podloženo objektivní potřebou zadavatele, z níž plyne, že dodání plnění v odlišných parametrech by pro zadavatele postrádalo smysl. Ze zadávací dokumentace pak Úřad zjistil, že v žádném z typů vozidel č. 1, 3, 5 a 7 nebude požadovaný počet vozů vyčerpán pouze nákupem vozů pro policejní účely. Zadavatel přitom k vozidlům, která mají sloužit k policejním účelům, uvedl zdůvodnění svých potřeb nutností převážet 4 až 5 vybavených osob (policistů) s potřebou alespoň minimální míry pohodlí a také nutností převážet určité množství vybavení v zavazadlovém prostoru. Pětidveřové provedení pak odůvodnil potřebou snadnější manipulace s obsahem zavazadelníku. Veškerá tato zdůvodnění však uvedl s odkazem na policejní využití vozidel. Úřad uzavřel, že vzhledem k takovému účelu lze případně argumentaci zadavatele připustit, ačkoliv nijak neuzavřel, že by i ve vztahu k tomuto účelu byla dostatečná (poukázal například na nedostatečné zdůvodnění požadavku na typ karoserie). Shledal však odůvodnění technických požadavků jako nedostatečné k vozům, které nejsou určeny pro policejní využití, a to ani s ohledem na případnou úsporu získanou díky centrálnímu zadávání ani s ohledem na množství nepolicejních vozů, které zadavatel udává jako podstatně nižší, než množství vozů policejních. Úřad dále zdůraznil, že zadavatel ani ve vztahu k policejním vozům uspokojivě nezdůvodnil, z jakých důvodů trvá na konkrétním typu karoserie, když stěžejní parametry směřovaly do rozměrů vozidel. Ze všech shora uvedených důvodů tak Úřad vzal za prokázané, že zjištěná konkurenční výhoda pro dodavatele ŠKODA AUTO není nejméně ve vztahu k vozidlům určeným pro nepolicejní účely řádně odůvodněna, uvedené parametry tak nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, čímž došlo k rozporu zadávacích podmínek s § 36 odst. 1 a § 6 zákona.

### **III. Rozklad zadavatele**

11. Dne 18. 3. 2019 podal zadavatel proti napadenému rozhodnutí rozklad, který byl Úřadu doručen dne 19. 3. 2019. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo zadavateli doručeno dne 4. 3. 2018. Rozklad byl podán v zákonné lhůtě.
12. Zadavatel rozporuje všechny výroky napadeného rozhodnutí.
13. Zadavatel je především přesvědčen, že správní řízení bylo zahájeno nezákonně, neboť jeho zahájení bránila překážka litispence dle § 48 odst. 1 správního řádu. Úřadem vyjádřený názor, že v případě řízení zahájeného na návrh a řízení zahájeného z moci úřední se nejedná o řízení, která by byla zahájena ze stejného důvodu, považuje zadavatel za formalistický. Úřadem citované závěry rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2013, sp. zn. 6 Ads 139/2012 jsou dle názoru zadavatele na daný případ nepřiléhavé, neboť postihují pouze problematiku správních řízení vedených v oblasti zdravotního pojištění a navíc se vyjadřují k situaci, kdy do probíhajícího řízení z moci úřední vstupuje osoba za účelem ochrany svých vlastních zájmů. Naproti tomu dle názoru zadavatele v řízení dle zákona je primárním cílem úpravy dle § 249 a násl. ochrana dodavatelů a až následně zájem veřejnosti na řádném zadávání veřejných zakázek.

14. Zadavatel trvá na tom, že řízení zahájené na návrh Hyundai Motor Czech vedené pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ a řízení v projednávané věci jsou vedena z téhož důvodu, kterým je snaha Hyundai Motor Czech jakožto potenciálního dodavatele na relevantním trhu dosáhnout zrušení zadávacího řízení. Jelikož však řízení zahájené na návrh Hyundai Motor Czech bylo zahájeno dříve, není zde již na místě vstupovat do probíhajícího řízení za účelem ochrany vlastních zájmů, neboť tyto mají být chráněny právě v řízení návrhovém. Hyundai Motor Czech však tuto možnost dle názoru zadavatele promarnila tím, že neuhradila kauci v zákonné výši. Zadavatel tak rozporuje postup Úřadu, který dle jeho názoru v podstatě zhojil procesní pochybení Hyundai Motor Czech, čímž se měl Úřad dopustit porušení zásady nestrannosti dle § 7 odst. 1 správního řádu. Tento argument podporuje zadavatel časovou sousledností jednotlivých kroků Úřadu a Hyundai Motor Czech, kdy zejména poukazuje na skutečnost, že řízení v projednávané věci bylo zahájeno až poté, co bylo zřejmé, že původní návrhové řízení bude zastaveno pro neuhrazení kauce.
15. Totožnost důvodu řízení a totožnost účastníků řízení chápe zadavatel v materiálním slova smyslu, tedy jako skutečný důvod zahájení řízení, tedy kdo za ním stojí a v čí prospěch je vedeno. V případě účastníků je tyto nutno chápat jako osoby, jichž se řízení bezprostředně týká, v jejichž prospěch či k jejichž újmě je vedeno. Zadavatel trvá na závěru, že zde existuje i totožnost věci, která se možná v „mikroskopických“ detailech liší, ale těžiště předmětu řízení je shodné.
16. Zadavatel dále uvádí, že se nezříká své odpovědnosti za správnost a úplnost zadávacích podmínek, dle jeho názoru mu však Úřad žádné takové pochybení neprokázal. Jeho závěry jsou postaveny na průzkumu trhu, který zadavatel nepovažuje za řádný procesní úkon a namítá, že respondenti průzkumu trhu nebyli nijak motivováni k poskytnutí pravdivých a vypovídajících informací a za případné nepravdivosti jim nehrozil žádný postih. Vypovídací hodnotu průzkumu trhu označuje zadavatel za nulovou a skutečnost, že Úřad na tomto důkazu vystavěl svou argumentaci, považuje za rozpornou se zásadou materiální pravdy dle § 3 správního řádu. Odkaz na § 7 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**občanský zákoník**“) pak považuje za zcela nepřípadný, pokud je jím jako hmotněprávním kodexem argumentováno v oblasti procesního práva. Zadavatel tak spatřuje v uvedeném postupu Úřadu zatížení napadeného rozhodnutí vadou nezákonnosti. Poukazuje na vlastní průzkum trhu, ze kterého mělo vyplynout, že jím nastavené zadávací podmínky splňují i další výrobci automobilů.
17. Požadované parametry vozidel mají zcela vyplývat z potřeb zadavatele, zde zadavatel odkazuje na své vyjádření k zahájení řízení ze dne 30. 1. 2019, kde shrnul, že pro dané zadávací řízení zvolil zcela transparentně homologační terminologii, která současně popisuje i požadovaný typ vozidla. Nepřipustil víceúčelové vozidlo, neboť tato homologace je značně široká a jsou takto homologována převážně či standardně sportovně užitková vozidla (SUV), která zadavatel v případě potřeby poptává zvláštním zadávacím řízením. Navíc tyto vozy mohou být dle jeho názoru ze strany veřejnosti negativně přijímány jako zbytečně luxusní bez ohledu na jejich skutečnou cenu, což není v souladu s posláním Policie ČR. Zadavatel se při stanovení požadavků na homologaci (kterou je dle názoru zadavatele nutno stanovit s ohledem na transparentnost zadávacího řízení, tedy aby bylo jasné, jaká vozidla vlastně požaduje) řídil úvahou, že vozidla kombi mají jiné užitné vlastnosti vzhledem k otevřenému prostoru uvnitř vozidla, a tak umožňují i využití, které varianta sedan/hatchback nenabízí,

zatímco varianta sedan/hatchback je obecně kromě výjimek levnější, lehčí a s lepšími jízdními vlastnostmi, takže obecně provozně levnější a zavazadlový prostor je lépe kryt, a proto je při nehodě je značně minimalizováno riziko „rozhození“ vezené výbavy do celého prostoru pro cestující.

18. Je rozporován i zásadní argument Úřadu, dle kterého zadavatel neodůvodnil své požadavky na technickou specifikaci pro celou veřejnou zakázku, ale pouze pro policejní vozidla. Zadavatel tvrdí, že v průběhu řízení opakovaně zdůrazňoval, že drtivá část vozidel bude určena pro potřeby Policie ČR a pouze případné zbylé vozy ostatním subjektům. S ohledem na vývoj zadávacího řízení však v reálu budou všechny dodané vozy určeny pro policejní účely, zadavatel tak považuje jakékoliv odůvodňování technických parametrů pro nepolicejní vozidla za obsolentní. Zadavatel poukazuje v této souvislosti na nutnost vykládat zadávací dokumentaci pomocí výkladových metod užívaných pro výklad právních předpisů, tedy i z hlediska účelu a v souladu s objektivní realitou, tedy stávajícími potřebami zadavatele. Zadavatel upozorňuje pro případ rámcové smlouvy i na možnost postupu dle § 222 zákona.

#### **Závěr rozkladu**

19. Zadavatel je přesvědčen, že napadené rozhodnutí je nezákonné, a proto navrhuje předsedovi Úřadu, aby jej v celém rozsahu zrušil a správní řízení zastavil dle § 90 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 66 odst. 2 správního řádu nebo podle § 257 písm. f) zákona, případně aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání dle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu.

#### **IV. Řízení o rozkladu**

20. Úřad po doručení rozkladu neshledal podmínky pro postup podle § 87 správního řádu a podle § 88 odst. 1 správního řádu předal spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladu.

#### **Stanovisko předsedy Úřadu**

21. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení věci ve všech jejích vzájemných souvislostech jsem podle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy, jakož i správnost napadeného rozhodnutí, tu však toliko v rozsahu námitek uplatněných v rozkladu, přičemž jsem s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.
22. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, jak je v něm uvedeno, rozhodl správně a v souladu se zákonem. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí budou v podrobnostech rozvedeny důvody, proč jsem nepřistoupil ke změně nebo zrušení napadeného rozhodnutí.

#### **V. K námitkám rozkladu**

##### *Dotčená právní úprava*

23. Podle § 48 odst. 1 správního řádu platí, že zahájení řízení u některého správního orgánu brání tomu, aby o téže věci z téhož důvodu bylo zahájeno řízení u jiného správního orgánu.

24. Podle § 50 odst. 1 správního řádu mohou být podklady pro vydání rozhodnutí zejména návrhy účastníků, důkazy, skutečnosti známé správnímu orgánu z úřední činnosti, podklady od jiných správních orgánů nebo orgánů veřejné moci, jakož i skutečnosti obecně známé. Dle odstavce 4 uvedeného ustanovení pak platí, že správní orgán hodnotí podklady, zejména důkazy, podle své úvahy, pokud zákon nestanoví, že některý podklad je pro správní orgán závazný; přitom pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci.
25. Podle § 51 odst. 1 správního řádu lze k provedení důkazů užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.
26. Podle § 6 odst. 1 a 2 zákona platí, že zadavatel při postupu podle zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti, ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákaz diskriminace.
27. Podle § 36 odst. 1 zákona nesmí být zadávací podmínky stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže.
28. Podle § 131 odst. 5 zákona nesmí zadavatel umožnit podstatnou změnu podmínek rámcové dohody po dobu jejího trvání bez provedení nového zadávacího řízení podle tohoto zákona; § 222 zákona se použije přiměřeně.

*K námitce překážky litispendence*

29. Zadavatel předně namítá, že správní řízení bylo zahájeno nezákonně, neboť jeho zahájení bránila překážka litispendence dle § 48 odst. 1 správního řádu, když Úřad dříve zahájil na návrh Hyundai Motor Czech řízení vedené pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ týkající se nezákonně stanovených zadávacích podmínek v shodné veřejné zakázce. Úřad se v napadeném rozhodnutí překážkou litispendence podrobně zabýval v bodech 53 – 66 napadeného rozhodnutí, když dospěl k závěru, že podmínky dle § 48 odst. 1 správního řádu nejsou v daném případě naplněny a řízení tak není stíženo překážkou litispendence. Na závěry napadeného rozhodnutí lze v plném rozsahu odkázat, s ohledem na argumentaci zadavatele je lze pak doplnit následovně.
30. Zadavatel nejdříve popírá, že by se na projednávaný případ měly vztahovat závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2013, sp. zn. 6 Ads 139/2012, výklad Úřadu považuje za zcela formalistický. Poukazuje na specifika případu řešeného Nejvyšším správním soudem a usuzuje, že jeho závěry lze vztáhnout pouze na řízení vedená dle zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Z textu uvedeného rozsudku však naopak plyne, že soud ze specifík případu toliko nevychází, odvolává se naopak na obecnou úpravu litispendence obsaženou právě v ustanovení § 48 odst. 1 správního řádu. Vyvozuje pak zcela obecný závěr, založený na komentářové literatuře, že v případě zahájení řízení z moci úřední a v téže věci i dalšího řízení zahájeného na žádost není dána totožnost důvodu vedení řízení. Soud na rozdíl od tvrzení zadavatele nerozlišuje, že jedno z řízení bylo zahájeno z důvodu zvýšení ceny přípravku a druhé z důvodu jejího snížení, když naopak předmět řízení považuje za totožný (stanovení maximální ceny přípravku). Tím spíše by byl předmět řízení totožný,



pokud by obě řízení byla vedena pro zvýšení nebo snížení ceny přípravku. Skutečnost, že v každém řízení měla být cena upravena jiným způsobem tak na totožnost předmětu řízení a tudíž i závěry Nejvyššího správního soudu neměla nejmenší vliv. Naopak jediným rozdílem v uvedených řízeních byl právě a pouze jen důvod zahájení těchto řízení. Citovat lze následující podstatnou část rozsudku: *“V nyní posuzované věci je tak třeba přisvědčit stěžovateli, že obě předmětná řízení se týkala téže věci, neboť jejich předmětem skutečně bylo stanovení maximální ceny téhož léčivého přípravku; nicméně zároveň je nutné akcentovat, že každé z oněch řízení bylo zahájeno (vedeno) z jiného důvodu. Zatímco totiž u prve zahájeného řízení se jednalo o řízení z moci úřední, tj. zahájené na základě rozhodnutí stěžovatele, druhé řízení bylo zahájeno na základě žádosti žalobkyně. Komentářová literatura přitom připouští, že interpretace zákonné podmínky „z téhož důvodu“ může někdy být komplikovaná; nicméně kloní se k závěru, že „nelze vyloučit, že by si mohla navzájem konkurovat dvě správní řízení týkající se téže věci, ovšem jedno by bylo zahájeno z moci úřední a druhé na základě žádosti. (...) V takovém případě však nebude splněna podmínka vedení těchto řízení ‚z téhož důvodu‘, byť se budou týkat ‚téže věci‘ (srov. Vedral, J.: Správní řád: komentář. 2. vydání. Praha: Ivana Hexnerová - Bova Polyglon, 2012, s. 501). Sám stěžovatel připouští, že si je vědom toho, že zahájil řízení z moci úřední a že žalobkyně podala žádost o změnu výše maximální ceny léčivého přípravku. Je tedy najisto postaveno, že v posuzované věci nebyla obě řízení zahajována „z téhož důvodu“, a proto není možno dospět k závěru, že v řízení zahájeném na žádost žalobkyně byla naplněna překážka litispendence (tím, že současně bylo vedeno dříve zahájené řízení z moci úřední), jak ji definuje příslušné ustanovení správního řádu. Napadené správní rozhodnutí o zastavení řízení podle § 48 odst. 1 správního řízení bylo tedy vydáno v rozporu se zákonem, neboť nebyla naplněna výše citovaná podmínka pro zastavení řízení podle § 66 odst. 1 písm. e) správního řádu. Nejvyšší správní soud tedy shrnuje, že překážka litispendence podle § 48 odst. 1 správního řádu, vedoucí k zastavení správního řízení podle § 66 odst. 1 písm. e) správního řádu, je dána pouze tehdy, pokud jsou kumulativně naplněny dvě podmínky, a to, že jde o řízení „v téže věci“, a dále, že jde o řízení „z téhož důvodu“. Pokud je vedeno řízení z moci úřední, pak řízení o žádosti účastníka v téže věci není řízením vedeným z téhož důvodu, a proto toto řízení o žádosti účastníka v téže věci nemůže být zastaveno pro naplnění překážky litispendence.“* Nejvyšší správní soud se navíc nijak nevyjadřuje ke skutečnosti, že by mělo být rozhodné, které z předmětných řízení bylo zahájeno dříve. Naopak jeho závěr je zcela jednoznačný a obecně aplikovatelný a Úřad zcela správně jeho závěry použil pro odůvodnění absence překážky litispendence v projednávané věci.

31. Pokud zadavatel poukazuje na skutečnost, že ve věci řešené rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2013, sp. zn. 6 Ads 139/2012 šlo o dvě řízení zahájená z různých důvodů, tedy z důvodu ochrany veřejnosti na straně jedné a z důvodu ochrany vlastních zájmů žadatele na straně druhé je nutno konstatovat, že řízení vedená Úřadem ve věci veřejné zakázky (tedy řízení sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ a ÚOHS-S0037/2019/VZ) jsou ve smyslu uvedeného judikátu rovněž řízeními zahájenými z různých důvodů, kdy řízení sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ bylo zahájeno k ochraně zájmů navrhovatele, zatímco řízení sp. zn. ÚOHS-S0037/2019/VZ k ochraně zájmu veřejného. Zadavatel předestírá, že primárním cílem § 249 a násl. zákona je ochrana dodavatelů, přičemž řízení vedené ve věci sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ zahájené na návrh Hyundai Motor Czech a řízení vedené v projednávané věci zahájené z moci úřední jsou obě zahájena z důvodu uspokojení obchodních zájmů

dodavatele Hyundai Motor Czech. S tímto názorem nelze v žádném případě souhlasit. Předně účelem zákona samotného je zajištění efektivního vynakládání veřejných prostředků a účinné hospodářské soutěže. Zákon sám předpokládá, že řízení může být zahájeno na návrh nebo z moci úřední, přičemž seřazení těchto dvou způsobů závisí spíše na podrobnosti úpravy (návrh je upraven podrobněji) než z důvodu významu. Současně i zákon sám zapovídá podání podnětu k zahájení řízení z moci úřední pouze takovému stěžovateli, který v téže věci nevyužil možnosti podat námitky, nikoliv takovému stěžovateli, který efektivně nevyužil možnosti podat návrh (srov. § 258 odst. 2 zákona). Poukázat lze i na rozdíly uvedených typů řízení, kdy řízení zahájené na návrh je nástrojem ochrany subjektivních práv navrhovatele, který má v řízení postavení účastníka a je oprávněn vykazovat procesní aktivitu k ochraně vlastního zájmu, včetně práva podat proti rozhodnutí rozklad či následně žalobu ve správním soudnictví. Naopak řízení zahájené z moci úřední sleduje ochranu veřejného zájmu a případný podatel podnětu nemá postavení účastníka řízení ani není oprávněn do řízení zasahovat svými úkony. Situace, kdy v otázce jedné veřejné zakázky bude vedeno řízení z moci úřední a současně řízení zahájené na návrh je tak zákonem nepřímo předpokládána, v praxi běžně využívaná a judikaturou aprobovaná. Odkázat lze např. na rozhodnutí Krajského soudu v Brně ze dne 10. 11. 2011, č. j. 62 Af 52/2010-89, z něhož se podává, že: *„Je-li podán návrh na přezkum úkonů zadavatele podle § 114 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, a pokud v takto zahájeném správním řízení dospěje orgán dohledu k podezření z porušení uvedeného zákona i nad rámec podaného návrhu, je orgán dohledu oprávněn vést správní řízení a v něm rozhodnout ve věci i v rozsahu přesahujícím uvedený návrh.“* Vzhledem ke skutečnosti, že řízení zahájené na návrh a řízení zahájené z moci úřední má různý okruh účastníků, je zpravidla vhodné vést navíc tato řízení odděleně, jak plyne z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 6. 2017, č. j. 2 As 310/2016-52 následovně: *„V daném případě se jednalo o dvě různá řízení u téhož správního orgánu, jejichž společným cílem bylo zjištění zákonnosti postupu zadavatele při téže veřejné zakázce, přičemž zjištění porušení zákona mohlo být podkladem jak pro nápravné opatření, tak i pro uložení sankce. Na druhé straně se jednalo o řízení, která mají podle § 116 zákona o veřejných zakázkách různé účastníky, konkrétně stěžovatel (a stejně tak společnost Siemens) byl na rozdíl od zadavatele účastníkem jen jednoho z nich. Z toho plyne, že se jednalo o případy nevhodné pro vedení společného řízení.“*

32. Skutečnost, že řízení v projednávané věci bylo zahájeno z moci úřední částečně na základě podnětu Hyundai Motor Czech (která současně podala i návrh na zahájení řízení o přezkoumání téže veřejné zakázky), ale současně i na základě vlastních zjištění Úřadu, tak nemůže na shora uvedených obecných závěrech ničeho změnit. Důvodem k zahájení řízení v projednávané věci byla totiž skutečnost, že Úřad získal pochybnosti o souladu postupu zadavatele se zákonem při stanovení zadávacích podmínek a byl tak dle zásady ofiциality povinen řízení zahájit. Úřad by tak byl povinen učinit i v případě, že by podnět spolu s úhradou příslušného poplatku podal jakýkoliv jiný subjekt nebo i pokud by k takovým závěrům dospěl pouze na základě své dřívější úřední činnosti. Rozhodovat o zahájení či nezahájení řízení z moci úřední na základě identity subjektu, který podal k zahájení řízení podnět, by mohlo do řízení před Úřadem vnášet zcela nepřijatelnou libovůli. Unifikace postupu, kdy Úřad rozhoduje o zahájení řízení z moci úřední pouze na základě skutečnosti, zda získal pochybnosti o souladu postupu zadavatele se zákonem, je tak jediným možným

naplněním zásady nestrannosti zakotvené v § 7 odst. 1 správního řádu, na kterou se zadavatel v tvrzených souvislostech zcela nepřípadně odvolává.

33. Jestliže pak zadavatel poukazuje na časovou souslednost řízení v předmětné věci a řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0442/2018/VZ, na skutečnost, že prospěch z obou řízení má získat Hyundai Motor Czech bez ohledu na její účastenství v obou řízeních, a na skutečnost, že těžiště obou předmětů řízení je shodné, tedy posouzení možného diskriminačního charakteru technických parametrů poptávaných vozidel, je nutno konstatovat, že žádná z těchto skutečností nemůže vyvrátit závěry uvedené shora. Předně nelze tvrdit, že prospěch z případného zrušení zadávacího řízení z důvodu diskriminačních zadávacích podmínek má mít pouze Hyundai Motor Czech. Jak vyplynulo mimo jiné z průzkumu relevantního trhu, který byl proveden v rámci řízení vedeného pod sp. zn. ÚOHS-S0316/2018/VZ, vyloučili někteří dodavatelé svou účast ve veřejné zakázce právě z důvodu nesplnění technických parametrů požadovaných vozidel. Beneficientem řízení zahájeného z moci úřední tak není podatel podnětu, ale právě chráněný veřejný zájem na efektivním využití veřejných prostředků a zachování hospodářské soutěže. Z výsledku tak může těžit i sám zadavatel, neboť nelze vyloučit, že v případě zákonného nastavení zadávacích podmínek by se zadávacího řízení zúčastnil ještě další subjekt, a zadavatel by tak mohl obdržet více nabídek a realizovat tak veřejnou zakázku za nižší cenu. Dále platí, že v důsledku zásady oficiality nemohl Úřad opominout závažná zjištění ohledně zákonnosti zadávací dokumentace veřejné zakázky, a to bez ohledu na způsob, kterým k těmto zjištěním dospěl. V tomto směru je zcela přiléhavý odkaz na rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 8. 10. 2002, sp. zn. II. ÚS 586/2002 obsažený v bodě 63 napadeného rozhodnutí.
34. Lze tak bez dalšího souhlasit se závěrem Úřadu, že řízení není zatíženo překážkou litispendence ve smyslu § 48 odst. 1 správního řádu a námitky zadavatele obsažené v rozkladu tento závěr nijak nevyvrátily.

*K námitce nepřijatelného důkazu*

35. Zadavatel zpochybňuje provedení důkazu průzkumem trhu resp. dotazy zaslanými ze strany Úřadu jednotlivým výrobcům automobilů a odpověďmi na tyto dotazy, a to zejména z důvodu neformálního způsobu provedení takového průzkumu, z důvodu získání informací v jiném správním řízení a zpochybňuje i vypovídací hodnotu podaných informací.
36. Dle § 50 platí, že podkladem pro vydání rozhodnutí mohou být mimo jiné i skutečnosti známé správnímu orgánu z úřední činnosti. Skutečnost, že předmětný průzkum u jednotlivých výrobců automobilů byl proveden ze strany Úřadu v jiném správním řízení, nijak tento podklad nediskvalifikuje. Naopak jednalo-li se o problematiku v podstatě shodnou, je v zájmu zásady hospodárnosti řízení využít poznatky získané v jiném správním řízení. V této souvislosti platí, že aplikuje-li správní orgán skutečnosti známé z úřední činnosti, musí náležitě vyložit v odůvodnění rozhodnutí, ze které své konkrétní úřední činnosti či postupu zná takové skutečnosti, resp. odkud se o nich dozvěděl (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 2. 2010, čj. 1 As 100/2009 – 129). Tuto podmínku Úřad bezezbytku naplnil, jak plyne z bodu 86 napadeného rozhodnutí. Předmětný průzkum trhu pak byl dále součástí spisové dokumentace v projednávané věci a byl tudíž řádným podkladem rozhodnutí. Námitka zadavatele, že předmětný průzkum trhu byl získán v rámci jiného správního řízení, je tak zcela nepřípadná.

37. Pokud zadavatel rozporuje formální a obsahovou stránku jednotlivých dotazů, lze uvést, že dotazování jednotlivých subjektů trhu provádí Úřad v rámci své činnosti zcela běžně (srov. např. rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-R0164/2018/VZ-00025/2018/323/LVa ze dne 3. 1. 2019 nebo č. j. ÚOHS-S0126/2017/VZ-17444/2017/521/Opi ze dne 8. 6. 2017), v rámci zásady volného hodnocení důkazů (§ 50 odst. 4 správního řádu) je pak zcela v kompetenci Úřadu posoudit případnou věrohodnost podaných informací. V této souvislosti lze odkázat na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2015, č. j. 4 As 58/2015 - 31, které se týkaly zpochybnění důkazu provedeného z internetové encyklopedie Wikipedie a jimiž soud uzavřel, že: „...*správní orgány nejsou § 51 odst. 1 správního řádu zásadně omezeny ve výběru důkazních prostředků. Hodnocením důkazů je myšlenková činnost, kterou je provedeným důkazům přisuzována hodnota závažnosti (důležitosti) pro rozhodnutí, hodnota zákonnosti a posléze hodnota pravdivosti (věrohodnosti)*‘ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 6. 2007, čj. 7 Afs 128/2006-67). Ačkoliv důkaz provedený příspěvkem z otevřené internetové encyklopedie může být méně věrohodný, což správní orgán posoudí v každém jednotlivém případě v rámci zásady volného hodnocení důkazů (§ 50 odst. 4 správního řádu), rozhodně [není] a priori nepřijatelný.“ Ačkoliv se uvedený judikát vztahuje k jinému druhu důkazu, lze obecné závěry týkající se přípustnosti důkazu a posouzení věrohodnosti ze strany správního orgánu v rámci zásady volného hodnocení důkazů použít i v případě důkazu průzkumem trhu.
38. V daném případě se navíc jednalo o získání informací, které jsou zpravidla dostupné i v obchodních tiskovinách jednotlivých výrobců vozidel či běžně na internetových stránkách výrobců nebo např. prodejců či srovnávačů vozidel, Úřad tak neměl při hodnocení důkazu žádný důvod k pochybnostem ohledně pravdivosti poskytnutých informací. Ostatně ani sám zadavatel nijak nezpochybňuje pravdivost jednotlivých údajů. Charakter jednotlivých informací se navíc blíží tzv. notoriám, tedy skutečnostem obecně známým, kterými jsou objektivizované, do značné míry nesporné skutečnosti, které se v soudním či správním řízení zásadně nedokazují (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 6. 2008, čj. 1 Afs 20/2008 – 152, v němž soud ve své rozhodovací praxi jako notoriu akceptoval např. skutečnost, že na území České republiky operují tři majoritní dodavatelé elektřiny, a to Pražská energetika, ČEZ Prodej, E.ON Energie).
39. Úřad tak mimo jiné i na základě rozporovaných vyjádření jednotlivých dodavatelů vozidel zjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti a ani zde mu není na místě ničeho vytknout.
- K námitce, že požadované parametry vyplývají z potřeb zadavatele*
40. Zadavatel v souvislosti s tvrzením, že požadované parametry vozidel odpovídají jeho potřebám, odkazuje na svoje vyjádření ze dne 30. 1. 2019, kde vysvětluje, proč nepřipustil homologaci tzv. víceúčelové vozidlo a poukazuje na rozdíly mezi karoserií sedan/hatchback a kombi (viz bod 17 tohoto rozhodnutí).
41. Předně lze odkázat na závěry napadeného rozhodnutí obsažené zejména v jeho bodě 75, dle kterých platí, že je to zadavatel, kdo stanovuje zadávací podmínky tak, aby odpovídaly jeho potřebám a tedy reflektovaly jeho požadavky na předmět plnění. Zadavatel je rovněž osobou, která je oprávněna stanovit zadávací podmínky tak, aby předmětná veřejná zakázka byla schopna zajistit nezbytné potřeby zadavatele (srov. rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-

S437/2011/VZ-17139/2011/540/MKr ze dne 29. 2. 2012). Zadavatel je však i osobou, která nese plnou odpovědnost za stanovení zadávacích podmínek, včetně toho, že zadávací podmínky nebudou bezdůvodně klást překážky dodavatelům, nebudou bezdůvodně „protěžovat“ konkrétního dodavatele nebo okruh dodavatelů, budou transparentní a nediskriminační a nebudou jakýmkoli způsobem (a to jak přímo, tak skrytě) neodůvodněně omezovat hospodářskou soutěž mezi uchazeči o předmětnou veřejnou zakázku. K případnému stanovení technických podmínek se pak vyjádřil Krajský soud v Brně ve svém rozhodnutí ze dne 2. 3. 2010, č. j. 62 Af 7/2010-135 tak, že požadavky a charakteristiky předmětu veřejné zakázky musí být vymezeny jednoznačně s důrazem na účel využití požadovaného plnění.

42. Zadavatel v daném případě požadoval dodání několika typů vozidel, kdy podstatná část vozidel měla být dodána v provedení karoserie sedan nebo hatchback s tzv. pětidveřovou karoserií, specifikovanými vnitřními rozměry a využitelným prostorem zavazadelníku o velikosti min. 500 l. Další typ vozidla byl požadován v podstatě s těmiž parametry, pouze v provedení karoserie kombi. Rozměry požadovaných vozidel a potřebu výklopného víka zavazadlového prostoru až ke střeše pak zadavatel odůvodnil zejména potřebami pro převoz osob a nákladu při policejní činnosti. Technické požadavky týkající se rozměrů a tzv. pátých dveří vozidel lze v této části argumentace pominout, je však třeba se zaměřit na striktní požadavky týkající se typu karoserie.
43. V této souvislosti je na místě objasnit, jakými parametry se vyznačují uvedené typy karoserií, tedy vozidla sedan, hatchback a kombi. Popis těchto druhů karoserií odpovídá Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla, v níž je u vozidel typu sedan uveden odkaz na bod 3. 1. 1. 1. normy ISO 3833-1977, u vozidla hatchback odkaz na popis vozidla sedan, avšak se zkosením v zadní části a u vozidla kombi odkaz na bod 3. 1. 1. 4. normy ISO 3833-1977. Přesná definice uvedených typů karoserie, včetně jejich kódového označení uváděného následně v technickém průkazu vozidla je následující:
- druh AA SEDAN - karosérie – uzavřená se středním sloupkem či bez něho - střecha - pevná, tuhá - část střechy může být otvíratelná, - 4 a více sedadel alespoň ve 2 řadách - 2 nebo 4 boční dveře, v zádi automobilu může být víko (dveře), zasahující až ke střeše, - 4 nebo více bočních oken.
  - druh AB HATCHBACK - je vozidlo SEDAN se zkosením v zadní části
  - druh AC KOMBI - karosérie uzavřená, v zadní části konstruovaná tak, aby vnitřní prostor byl zvětšený oproti SEDANu - střecha pevná, tuhá - část střechy může být otvíratelná, - počet míst k sezení - 4 nebo více nejméně ve dvou řadách, - zadní sedadla vyjímatelná nebo se sklopnými opěradly ke zvětšení ložné plochy, - počet bočních dveří - 2 až 4 a jedny zadní dveře (víko), - 4 nebo více bočních oken
44. Z uvedené specifikace mimo jiné vyplývá, že základním typem karoserie je vozidlo sedan, kdy vozidlo typu hatchback se odlišuje zkosením v zadní části a vozidlo kombi je konstruováno tak, aby vnitřní prostor byl oproti vozidlu typu sedan zvětšený. Pro dokreslení popisu jednotlivých typů karoserie lze vycházet i z přílohy 18 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu

vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, která byla sice zrušena vyhláškou č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, avšak pro účely popisu jednotlivých typů karoserií je stále použitelná. Je tedy zjevné, že všechny tři uvedené typy karoserie se odlišují svými rozměry zejména zavazadlového prostoru. Pokud tedy požaduje zadavatel všechny tři typy karoserie se shodnou velikostí zavazadlového prostoru, poněkud tím popírá z logiky věci důvod, proč jsou tyto typy vozů do jednotlivých kategorií rozděleny.

45. Důvody, proč pro část vozidel požadoval zadavatel provedení sedan nebo hatchback a pro část vozidel kombi (příčemž vozidla jiného provedení karoserie, např. tzv. víceúčelové vozidlo, nebyla připuštěna), ačkoliv ostatní parametry obou typů vozidel byly v podstatě totožné, jsou velmi kusé, zejména pokud se jedná o požadavek na dodání vozidel typu sedan/hatchback. Zde se totiž jeví v souladu se závěry napadeného rozhodnutí obsaženými v bodě 106 nelogické, proč zadavatel nepřipustil u všech vozů provedení kombi, jestliže hlavním jeho požadavkem byla prostornost a praktičnost vozidel. Zadavatel uvádí, že vozidla sedan/hatchback jsou obecně kromě výjimek levnější, lehčí a s lepšími jízdními vlastnostmi než vozidla kombi, takže obecně i provozně levnější a zavazadlový prostor je lépe kryt, při nehodě je značně minimalizováno riziko „rozhození“ vezené výbavy do celého prostoru pro cestující a lze využít i prostor nad krytem zavazadelníku pro odkládání věcí. Tato tvrzení se však jeví jako účelová, když pouhým pohledem např. na vozidlo Škoda Octavia sedan a Škoda Octavia kombi je zjevné, že rozměrové a tvarové odlišnosti jsou zcela minimální. Zadavatel ani nenabízí žádné konkrétní informace o rozdílu hmotnosti a jízdních vlastností vozidla sedan oproti vozidlu kombi, dokonce sám implikuje, že takto postavené tvrzení není pravidlem, když užívá formulaci *„obecně kromě výjimek levnější, lehčí a s lepšími jízdními vlastnostmi“*. Navíc zadavatel požadoval u všech typů vozidel krytí zavazadlového prostoru roletou nebo obdobným řešením, nerozlišoval tedy případnou využitelnost prostoru nad krytem zavazadla pro odkládání věcí (tato využitelnost je však velmi limitována bezpečností, neboť je obecně známo, že volně uložené předměty v interiéru vozidla mohou při nehodě zranit posádku – srov. § 52 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů) ani kvalitu oddělení posádky od zavazadlového prostoru. Argumentace cenovou rozdílností uvedených řešení karoserie je pak zcela nemístná, když zadavatel v zadávacím řízení soutěží mj. na cenu. Cena dodávky je v daném případě samotným hodnotícím kritériem veřejné zakázky a nemůže tak být limitem již pro účast v zadávacím řízení. Velmi diskutabilní je i údajná otevřenost zadavatele v důsledku připuštění vozidel v provedení karoserie hatchback, avšak s požadavkem na velikost zavazadlového prostoru min. 500 l. Z předmětných odpovědí jednotlivých výrobců vozidel plyne, že žádný z nich nenabízí vozidlo typu hatchback s kapacitou zavazadlového prostoru 500 l, což je zjevné i ze samotné podstaty tohoto typu karoserie, který se vyznačuje zkosením v zadní části oproti vozidlu typu sedan a tedy nutně menším zavazadlovým prostorem. Je obecně známou skutečností, že vozidla typu sedan se od vozidel kombi odlišují zejména poněkud „reprezentativnějším“ charakterem, tento důvod však zadavatel nijak neuvádí, navíc by tím byla vyloučena i záměna s vozidlem typu hatchback, které se svým vzhledem blíží spíše vozidlu kombi.
46. Ze shora uvedeného shrnutí tak plyne, že zadavatel s ohledem na účel využití jednotlivých typů vozidel nijak uspokojivě nevysvětlil, proč rozlišuje mezi typy karoserií sedan/hatchback a kombi. Svě potřeby a požadavky na využití vozidel, jako prostornost, velikost zavazadelníku

a jeho přístupnost skrze tzv. páté dveře vozidla totiž splňují jak vozidla karoserie sedan (s víkem zavazadlového prostoru zasahujícím až ke střeše), tak vozidla kombi (vozidla typu hatchback s objemem zavazadlového prostoru min. 500 l žádný z dotázaných výrobců vozidel nenabízí). Jejich odlišení pak zadavatel nijak nespecifikoval, když pouze vyzdvihoval vyšší využitelnost zavazadlového prostoru u vozidel typu kombi, zatímco u vozidel sedan/hatchback poukazoval pouze na údajně nižší váhu a lepší jízdní vlastnosti, což jsou však tvrzení velmi obecná a ničím nepodložená. Ostatně i ve své odpovědi na žádost o poskytnutí dodatečných informací k zadávací dokumentaci ze strany Hyundai Motor Czech, v níž se tento dodavatel dotazoval na možnost nahrazení vozidel sedan/hatchback vozidlem kombi, které splňuje požadavky na rozměry a tzv. třetí dveře zasahující až ke střeše, pouze sdělil, že: „*Centrální zadavatel ohledně typů vozidel č. 1, 3, 5, 7, 9 a 11, specifikovaných v příloze č. 1 zadávací dokumentace, trvá na homologovaném provedení Sedan nebo Hatchback. Jiná provedení centrální zadavatel nepřipouští. Institut vysvětlení zadávací dokumentace neslouží k objasňování důvodů, pro které zadavatel to či ono potenciálně nabízené řešení nepřipouští.*“ Přitom právě stanovení striktního druhu homologace typu karoserie mohlo vést k omezení hospodářské soutěže na relevantním trhu, který je v oblasti osobních automobilů velmi jasně definován.

47. Ani argument, že k použití označení karoserie bylo přistoupeno proto, aby došlo k základní charakteristice požadovaného vozidla, neobstojí ve světle požadavku na zákaz diskriminačních zadávacích podmínek. Pokud zadavatel požadoval vozidla určitých vlastností, jako rozměrů vč. např. výšky, tzv. světlé výšky, jízdních vlastností, hmotnosti apod. mohl tyto požadavky specifikovat i jinak, prostřednictvím kvalitativních parametrů, než velmi omezujícím označením typu karoserie sedan nebo hatchback. Dlužno dodat, že označení typu karoserií sedan, hatchback a kombi specifikovaná ve shora uvedené směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES jsou velmi široká a ani sama příliš jasnou představu o tom, jak má vozidlo kterého typu karoserie vypadat, tím méně jakou má mít hmotnost nebo jízdní vlastnosti, nedává.
48. Tvrzení zadavatele, že požadované parametry vyplývají zcela z jeho potřeba tak ve světle shora uvedené argumentace nemůže obstát, a to zejména ve směru stanovení striktního požadavku na typ karoserie sedan/hatchback požadovaných vozidel v kombinaci s rozměrovými požadavky, které jsou shodné jako u vozidla kombi. Odkaz na snahu pořídit vozidla ekonomicky nejvýhodnější se naprosto míjí se skutečností, že ekonomická výhodnost sama je kritériem výběru dodavatele, nikoliv možnosti se zadávacího řízení se svými výrobky vůbec zúčastnit. Jestliže pak z předmětného průzkumu trhu vyplynulo, že dodávka vozidel v provedení sedan nebo hatchback opatřených tzv. pátými dveřmi a ve stanovených rozměrech je v podstatě pro všechny případné konkurenty dodavatele ŠKODA AUTO nemožná, je zjevné, že právě kombinace těchto parametrů, která však není s ohledem na potřeby zadavatele důvodná, vnáší do zadávacích podmínek prvek diskriminace.

*K námitce, že potřeby Policie ČR odůvodňují parametry pro všechny poptávaná vozidla*

49. Zadavatel uvádí, že zadávací dokumentaci je nutno interpretovat pomocí výkladových metod užívaných pro výklad právních předpisů, tedy i z hlediska účelu a v souladu s objektivní realitou, tedy stávajícími potřebami zadavatele, kterými je v současné době dodávka všech vozidel pro potřeby Policie ČR. Předně tak zadavatel žádným způsobem nevyvrací stěžejní závěr napadeného rozhodnutí, dle kterého zadavatel neodůvodnil své potřeby ve vztahu

k celému předmětu veřejné zakázky. Jeho názor, že výklad zadávací dokumentace se může měnit v závislosti na okolnostech vývoje veřejné zakázky je však zcela zcestný. Naopak nastavení zadávacích podmínek, které Úřad v rámci řízení o přezkoumání úkonů zadavatele posuzoval, je limitováno okamžikem uplynutí lhůty pro podání nabídek (resp. obdobným úkonem v závislosti na typu zadávacího řízení). Po uplynutí této lhůty již nelze měnit znění zadávacích podmínek, ale také ani podávat nové nabídky či je měnit a doplňovat. Jedná se tak o jakýsi dělicí okamžik, od kterého již nelze podmínky veřejné zakázky měnit mimo postupy předvídané zákonem (např. § 222 zákona), a to ani na základě změny výkladu zadávací dokumentace, jak naznačuje zadavatel. Tento závěr plyne mimo jiné z rozhodnutí Krajského soudu v Brně č. j. 62 Af 44/2015 – 49, ze dne 8. 7. 2016, z něhož se podává následující: *„Vázanost nabídkou od okamžiku skončení lhůty pro podání nabídek do dne doručení oznámení zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky na straně uchazeče (§ 43 ZVZ) je nutným odrazem principu nezměnitelnosti zadávacích podmínek během téže doby na straně zadavatele; podle aktuální právní úpravy, jež respektuje judikatorní závěry z doby před účinností této úpravy (kupř. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2008 ve věci sp. zn. 5 Afs 131/2007), lze zadávací podmínky změnit pouze v případě, kdy na tuto změnu mohou uchazeči svojí nabídkou reagovat (§ 40 odst. 3 ZVZ). Jen při dodržení neměnicích se zadávacích podmínek a na ně reagujících neměnicích se nabídek v těch parametrech, jež předurčují úspěšnost nabídky při jejím hodnocení, lze dosáhnout transparentního způsobu uzavření smlouvy v zadávacím řízení.“* Ačkoliv se uvedené závěry vztahují k úpravě veřejného zadávání dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jsou aplikovatelné i v poměrech stávající úpravy dle zákona. Připustit možnost, že by si zadávací dokumentace mohla žít jakýmsi „vlastním životem“ v závislosti na okolnostech veřejné zakázky by bylo jasným popřením shora uvedeného principu nezměnitelnosti zadávacích podmínek. Je samozřejmě možné, že v době od uplynutí lhůty pro podání nabídek do doby uzavření smlouvy na realizaci veřejné zakázky nebo až samotnou realizací dojde ke změnám, na které je třeba pružně reagovat, takové změny však upravuje zákon, zejména v § 222 zákona, případně v § 127 je-li zadávací řízení rušeno. V případě rámcové smlouvy je taková situace upravena v § 131 odst. 5 zákona, kdy se úprava obsažená v § 222 použije pouze přiměřeně. Pokud má však být např. dle § 222 odst. 4 zákona nějakým způsobem změna kvalitativně či svým rozsahem vyjádřena, je třeba, aby její výchozí stav byl jasně definovaný a neměnný.

50. Obecně se však způsob realizace veřejné zakázky prostřednictvím rámcové smlouvy přizpůsobuje konkrétním potřebám zadavatele, které se vyvíjejí v čase, odkaz zadavatele na změny prostřednictvím § 222 zákona tak není zcela přiléhavý. Je samozřejmě možné, že v případě předmětné veřejné zakázky budou nakonec odebrány různé typy vozidel v jiných počtech, než stanoví model obsažený v zadávací dokumentaci, nebude se ale jednat o změnu ve smyslu § 222 odst. 4 zákona, pokud zadavatel nepřekročí rámec stanovený předmětnou rámcovou smlouvou. Pokud však zadavatel v zadávacích podmínkách připustil a předpokládal možnost, že budou odebrána vozidla i pro nepolicejní účely, musí své požadavky na technické parametry vozidel vztáhnout i k těmto vozidlům bez ohledu na to, zda budou v rámci veřejné zakázky nakonec odebrána či nikoliv. Ani nyní totiž zadavatel není schopen s jistotou říci, jaká vozidla přesně prostřednictvím veřejné zakázky v průběhu následujících let odebere a jak se konkrétně budou vyvíjet jeho potřeby. Pokud však připustil možnost odběru nepolicejních vozů a touto možností i přes svůj stávající názor na odběr



výhradně policejních vozů stále disponuje, musí své potřeby ve vztahu k této možnosti také odůvodnit. Úřad v napadeném rozhodnutí zcela jasně vyložil (bod 104 a násl.), že ze zadávací dokumentace vyplynul záměr realizovat nákup vozidel pro potřeby Policie ČR, ale i pro potřeby nepolicejních složek a tento závěr je v napadeném rozhodnutí velmi podrobně vyložen.

51. Zadavatel veškeré své potřeby týkající se rozměrů vozidla, praktičnosti přístupu do zavazadlového prostoru atd. vyložil pouze ve vztahu k využití vozidel ze strany Policie ČR, ačkoliv předpokládal a připustil i možnost nákupu vozidel pro nepolicejní účely, když jako centrální zadavatel poptával vozidla i pro nepolicejní subjekty. Navíc každý zadavatel, tím spíše v případě zadání veřejné zakázky takového rozsahu, jakým je veřejná zakázka v projednávané věci, musí počítat s případným přezkumem zadávacího řízení ze strany Úřadu. Skutečnost, že v případě prodloužení doby zadávání veřejné zakázky v důsledku přezkumu ze strany Úřadu bude stávající vozový park policejních složek stárnout, byla skutečnost zcela předvídatelná a zadavatel jí mohl zadávací podmínky přizpůsobit, např. veřejnou zakázku vhodně rozdělit, což však neučinil (srov. bod 102 napadeného rozhodnutí).

#### *Shrnutí*

52. Lze se tak plně ztotožnit se závěrem napadeného rozhodnutí, že zadavatel vzájemnou kombinací technických parametrů objem zavazadlového prostoru, karoserie sedan/hatchback v pětidveřovém provedení a vnitřních rozměrů vozů u typů vozidel č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7 vytvořil konkurenční výhodu dodavatel ŠKODA AUTO. Zadavatel přitom minimální úroveň těchto technických parametrů ve vztahu k vozidlům, jež nebudou sloužit k policejním účelům, a která zadavatel v rámci těchto typů vozidel taktéž poptává, nijak nezdůvodnil svými objektivními potřebami, tj. absentuje zde objektivní zdůvodnitelnost takto stanovených zadávacích podmínek. Platí přitom, že čím podrobnější a přísnější požadavky zadavatel zvolí, tím vyšší nároky budou kladeny na jejich odůvodnění. Zjištěná konkurenční výhoda plynoucí pro dodavatele ŠKODA AUTO tak není ve vztahu k předmětným vozidlům řádně odůvodněna, resp. nevychází z konkrétních logických úvah zadavatele, a jedná se tak ve svém důsledku o výhodu bezdůvodnou, a tím rozpornou se zákonem. Zadavatel tedy stanovil technické podmínky diskriminačně a tedy v rozporu s § 36 odst. 1 zákona, v návaznosti na § 6 zákona.
53. Závěrem uvádím, že z odůvodnění napadeného rozhodnutí je zřejmé, z jakých podkladů pro jeho vydání Úřad vycházel, a dále je z něj zřejmé i to, na základě jaké úvahy dospěl k výroku napadeného rozhodnutí. Výrok I. napadeného rozhodnutí pak dostatečně specifikuje, v jaké věci Úřad rozhodoval, a to v souladu s § 68 odst. 2 věta první správního řádu. Správné jsou pak i výroky II., III. a IV., které na výrok jedna v souladu se zákonem navazují. Úřad tak dostatečným způsobem odůvodnil, proč rozhodl tak, jak je ve výrocích napadeného rozhodnutí uvedeno. Napadené rozhodnutí tak shledávám v souladu se zákonem a správním řádem.

**VI. Závěr**

54. Po zvážení všech aspektů dané věci a po zohlednění námitek zadavatele, na základě zjištění, že Úřad postupoval při rozhodnutí v souladu se zákonem a správním řádem, jsem dospěl k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení nebo změnu napadeného rozhodnutí.
55. Vzhledem k výše uvedenému, když jsem neshledal důvody, pro které by bylo nutno napadené rozhodnutí změnit nebo zrušit, rozhodl jsem tak, jak je ve výroku uvedeno.

**POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 152 odst. 5 téhož zákona, nelze dále odvolat.

Ing. Petr Rafaj  
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

**Obdrží:**

Česká republika – Ministerstvo vnitra, Nad Štolou 936/3, 170 00 Praha

**Vypraveno dne:**

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