



UOHSX00C1ES3

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-S0037/2019/VZ-06365/2019/531/VNe

Brno: 4. března 2019

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže příslušný podle § 248 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení zahájeném dne 23. 1. 2019 z moci úřední, jehož účastníkem je

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

ve věci přezkoumání úkonů zadavatele učiněných ve veřejné zakázce „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,

rozhodl takto:

I.

Zadavatel – Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha – **nedodržel 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, **postup stanovený v § 36 odst. 1 zákona** č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **v návaznosti na § 6 citovaného zákona, tím, že stanovil technické podmínky diskriminačně**, když v příloze č. 1 „Technická specifikace poptávaných vozidel + specifikace policejní výbavy“ zadávací dokumentace požadoval, aby typy č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7 osobních automobilů, mimo jiné, disponovaly:

- 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: (dm³) dle metodiky ISO 3832 – ISO V210 (VDA210) min. 500,

příčemž **kombinace shora citovaných 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, a uvedené požadavky nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, **příčemž tímto postupem stanovil zadávací podmínky v rozporu s citovaným zákonem.**

II.

Jako opatření k nápravě nezákonného postupu zadavatele – Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha – uvedeného ve výroku I. tohoto rozhodnutí Úřad pro ochranu hospodářské soutěže podle § 263 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, **ruší zadávací řízení** na veřejnou zakázku „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“, zadávanou 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.

III.

Zadavateli – Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha – **se** podle § 263 odst. 8 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, až do pravomocného skončení správního řízení vedeného Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže pod sp. zn. S0037/2019/VZ a zahájeného z moci úřední dne 23. 1. 2019, **ukládá zákaz uzavřít smlouvu** v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „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“, zadávanou 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.

IV.

Podle § 266 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, v návaznosti na § 1 vyhlášky č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejné zakázky, **se zadavateli** – Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha – **ukládá:**

uhradit náklady řízení ve výši 30 000,- Kč (třicet tisíc korun českých).

Náklady řízení jsou splatné do dvou měsíců od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

ODŮVODNĚNÍ

I. ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ

1. Zadavatel – Česká republika – Ministerstvo vnitra, IČO 00007064, se sídlem Nad štolou 936/3, 170 00 Praha (dále jen „zadavatel“) – uveřejnil podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ve Věstníku veřejných zakázek dne 19. 3. 2018 pod ev. č. Z2018-008404, a v Úředním věstníku Evropské unie dne 20. 3. 2018 pod ev. č. 2018/S 055-121105, oznámení o zahájení otevřeného zadávacího řízení nadlimitní 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“ (dále jen „veřejná zakázka“). Oznámení o zahájení zadávacího řízení bylo zadavatelem do Věstníku veřejných zakázek odesláno dne 15. 3. 2018 a tímto dnem bylo podle § 56 odst. 1 zákona zahájeno zadávací řízení na předmětnou veřejnou zakázku.
2. V bodu II.1.3) oznámení o zahájení zadávacího řízení je uvedeno, že se jedná o veřejnou zakázku na dodávky, přičemž z bodu II.2.4) oznámení o zahájení zadávacího řízení vyplývá, že jejím předmětem jsou „*průběžné dodávky osobních automobilů v policejním provedení*“.

a v omezené míře osobní automobily v běžném provedení, a dále poskytnutí potřebného technického vybavení pro až 12 servisních pracovišť (...).“.

3. Zadavatel stanovil v bodu II.1.5) oznámení o zahájení zadávacího řízení předpokládanou hodnotu veřejné zakázky ve výši 2 250 000 000,- Kč bez DPH.
4. V bodu IV.1.1) oznámení o zahájení zadávacího řízení zadavatel v dalším určil, že veřejná zakázka bude zadávána v otevřeném řízení, přičemž lhůtu pro podání nabídek zadavatel stanovil v bodě IV.2.2) oznámení o zahájení zadávacího řízení do 10. 5. 2018, kterou následně prodloužil do 5. 6. 2018.
5. Dne 17. 5. 2018 obdržel zadavatel od dodavatele – Hyundai Motor Czech s.r.o., IČO 28399757, se sídlem Siemsenova 2717/4, 155 00 Praha (dále jen „navrhovatel“) – námitky z téhož dne proti zadávací dokumentaci veřejné zakázky. Zadavatel rozhodnutím ze dne 25. 5. 2018, které navrhovatel obdržel téhož dne, podané námitky odmítl.
6. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatele o jím podaných námitkách za učiněné v souladu se zákonem, podal dne 4. 6. 2018 návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“). Na základě tohoto návrhu bylo zahájeno správní řízení vedené Úřadem pod sp. zn. S0213/2018/VZ.
7. Z protokolu o otevírání nabídek ze dne 5. 6. 2018 vyplývá, že zadavatel obdržel na plnění veřejné zakázky 2 nabídky, a to nabídku účastníka – ŠKODA AUTO a.s., IČO 00177041, se sídlem tř. Václava Klementa 869, 293 01 Mladá Boleslav (dále jen „ŠKODA AUTO a.s.“); druhá nabídka podaná navrhovatelem byla zadavatelem shledána jako podaná opožděně, neboť byla vložena do systému Národního elektronického nástroje dne 5. 6. 2018 v 10:00:18 hod., přičemž lhůta pro podání nabídek uplynula dne 5. 6. 2018 v 10:00:00 hod.
8. Úřad vydal dne 18. 7. 2018 rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0213/2018/VZ-21099/2018/531/VNe, jež bylo potvrzeno rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0133/2018/VZ-28593/2018/322/HSc ze dne 4. 10. 2018, a nabylo právní moci dne 4. 10. 2018, kterým výrokem II. podle § 263 odst. 5 zákona zrušil rozhodnutí zadavatele ze dne 25. 5. 2018 o námitkách navrhovatele ze dne 17. 5. 2018.
9. Zadavatel o námitkách navrhovatele ze dne 17. 5. 2018 znovu rozhodl svým rozhodnutím ze dne 17. 10. 2018 tak, že je opět odmítl. Vzhledem k tomu, že navrhovatel nepovažoval rozhodnutí zadavatele ze dne 17. 10. 2018 o jím podaných námitkách za učiněné v souladu se zákonem, podal dne 29. 10. 2018 návrh u Úřadu, na základě něhož bylo zahájeno správní řízení vedené pod sp. zn. S0442/2018/VZ.

II. POSTUP ÚŘADU PŘED ZAHÁJENÍM SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ SP. ZN. S0037/2019/VZ

10. Úřad, jako orgán příslušný podle § 248 zákona, obdržel dne 2. 1. 2019 podnět k přezkoumání postupu zadavatele při zadávání předmětné veřejné zakázky.
11. Úřad s obsahem podnětu seznámil zadavatele a současně si od něj vyžádal stanovisko k podnětu; dokumentaci o zadávacím řízení měl již Úřad v dispozici, neboť tato mu byla zadavatelem zaslána v souvislosti se správním řízením sp. zn. S0442/2018/VZ.

12. Úřad po přezkoumání dokumentace o zadávacím řízení na veřejnou zakázku a na základě vlastního zjištění získal pochybnosti o souladu postupu zadavatele se zákonem při stanovení zadávacích podmínek, a z uvedeného důvodu zahájil správní řízení z moci úřední ve věci přezkoumání úkonů zadavatele.

III. PRŮBĚH SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ SP. ZN. S0037/2019/VZ

13. Účastníkem správního řízení je podle § 256 zákona zadavatel.
14. Zahájení správního řízení oznámil Úřad zadavateli pod č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-02114/2019/531/VNe ze dne 22. 1. 2019. Citovaným oznámením Úřad seznámil zadavatele se zjištěnými skutečnostmi, které vymezují předmět správního řízení a které budou podkladem pro rozhodnutí.
15. Dnem 23. 1. 2019, kdy bylo předmětné oznámení o zahájení správního řízení doručeno zadavateli, bylo podle § 249 zákona ve spojení s § 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), správní řízení z moci úřední zahájeno.
16. Usnesením č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-02121/2019/531/VNe ze dne 23. 1. 2019 Úřad zadavateli určil lhůtu, ve které byl oprávněn navrhopvat důkazy, činit jiné návrhy a vyjádřit v řízení své stanovisko a současně lhůtu k provedení úkonu – podání informace Úřadu o dalších úkonech, které zadavatel provede v šetřeném zadávacím řízení v průběhu správního řízení a zaslání příslušné dokumentace o zadávacím řízení ve smyslu § 216 zákona pořízené v souvislosti s provedenými úkony.
17. Usnesením č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-04815/2019/531/VNe ze dne 20. 2. 2019 Úřad zadavateli stanovil lhůtu, v níž se mohl vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Zadavatel se ve lhůtě stanovené citovaným usnesením Úřadu k podkladům rozhodnutí nevyjádřil.

Vyjádření zadavatele k podnětu ze dne 14. 1. 2019

18. Zadavatel se k podnětu vyjádřil ve svém stanovisku ze dne 14. 1. 2019, jež Úřad obdržel téhož dne, přičemž v něm sděluje následující.
19. Zadavatel je přesvědčen, že obsah podnětu je totožný s obsahem předchozích námitek navrhovatele, jakož i s návrhem navrhovatele na zahájení správního řízení, na základě něhož je vedeno správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, přičemž s ohledem na tento fakt se již zadavatel k argumentům a právním názorům podatele vyjadřoval. Zadavatel má i nadále za to, že zadávací podmínky stanovil transparentním a nediskriminačním způsobem, když jako důkaz může posloužit i skutečnost, že navrhovatel podal nabídku na plnění veřejné zakázky. Jelikož předmětná nabídka byla podána opožděně, neměl zadavatel možnost zpřístupnit její obsah, avšak předpokládá, že navrhovatel všechny zadávací podmínky splnil, popř. alespoň podal nabídku v domnění, že dané podmínky splnil. Zadavatel je toho názoru, že podnět byl navrhovatelem podán pouze z důvodu, že se správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ vyvíjí pro navrhovatele nepříznivým způsobem s ohledem na nesložení kauce v zákonem stanovené výši.
20. V dalším zadavatel upozorňuje, že jelikož správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ dosud nebylo pravomocně skončeno, brání zahájení řízení z moci úřední překážka litispendence ve smyslu

§ 48 odst. 1 správního řádu. Dle zadavatelem citované judikatury má správní orgán zkoumat splnění podmínek řízení, včetně překážky litispendence, z úřední povinnosti. Zadavatel poznamenává, že probíhající správní řízení je vůči potenciálnímu řízení z moci úřední řízením o téže věci, což je možno dovodit z ustálené judikatury, kterou lze na danou věc aplikovat, jelikož se zde jedná o tentýž nárok, jako byl vymezen v návrhovém řízení, a je přítomna i totožnost osob, když navrhovatel vyvolal zahájení správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, a současně je podatelem podnětu. Lze tudíž uzavřít, že Úřad by neměl zahajovat správní řízení z moci úřední, když pro to jednak ani nejsou naplněny věcné důvody, a nadto je zde v důsledku probíhajícího správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ přítomna překážka litispendence.

Vyjádření zadavatele ze dne 30. 1. 2019

21. Zadavatel se k usnesení Úřadu č. j. ÚOHS-S0037/2019/VZ-02121/2019/531/VNe ze dne 23. 1. 2019 vyjádřil ve svém stanovisku ze dne 30. 1. 2019, jež Úřad obdržel téhož dne, přičemž konstatuje následující.
22. Zadavatel předně uvádí, že nepovažuje řízení za zahájené na základě přezkoumání dokumentace o zadávacím řízení a na základě vlastních zjištění Úřadu, jak Úřad prezentuje v oznámení o zahájení správního řízení, nýbrž z důvodu podnětu podaného navrhovatelem a na základě procesní situace ve správním řízení sp. zn. S0442/2018/VZ. Zadavatel předesílá, že podnět, který byl Úřadu navrhovatelem doručen, obsahuje v podstatě tatáž skutková zjištění, jež jsou obsažena v oznámení o zahájení správního řízení z moci úřední, jež se navíc shodují s návrhem navrhovatele, na jehož základě je vedeno správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ (dále též „řízení o návrhu“). Zadavatel tudíž setrvává na svých právních názorech uvedených ve vyjádření k podnětu ze dne 14. 1. 2019, tj. je přesvědčen, že jelikož řízení o návrhu dosud nebylo pravomocně skončeno, zahájení správního řízení z moci úřední brání a brání překážka litispendence ve smyslu § 48 odst. 1 správního řádu, jelikož je zahájené řízení vůči řízení o návrhu řízením o téže věci, což lze dovodit z ustálené judikatury (zadavatel odkazuje např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 4 As 16/2013 ze dne 16. 5. 2013, rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Odo 1217/2005 ze dne 29. 3. 2007), jež je aplikovatelná i pro řízení správní. Správní orgán má přitom zkoumat splnění podmínek řízení z úřední povinnosti. Zadavatel upozorňuje, že z rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 30 Cdo 415/2006 vyplývá, že překážka litispendence znamená zákaz, aby probíhala o stejné věci současně dvě nebo více řízení; pokud jsou taková řízení souběžně vedena, brání uvedená překážka tomu, aby se pokračovalo v řízení, jež bylo zahájeno později. O stejnou věc se jedná tehdy, pokud jde u později zahájeného řízení o tentýž nárok, o němž bylo zahájeno řízení již dříve, týká-li se stejného předmětu řízení a týchž osob. Tentýž předmět je pak dán, pokud tentýž nárok vymezeným žalobním návrhem vyplývá ze stejných skutkových tvrzení (ze stejného skutku), jimiž byl uplatněn. Zadavatel považuje citovanou judikaturu za příléhavou, neboť v případě řízení zahájeného z moci úřední se totožná osoba domáhá zrušení jednoho a téhož zadávacího řízení, tzn. „žalobní petit“ je totožný, přičemž se opírá o totožná skutková tvrzení. Totožnost účastníků sice formálně v daném případě přítomna není, avšak u navrhovatele se jedná o osobu mající právní zájem na výsledku řízení ve smyslu § 38 odst. 2 správního řádu, přičemž lze z jeho strany očekávat aktivitu v podobě nahlížení do spisu a podávání vyjádření a replik, kdy tímto cílí na zrušení zadávacího řízení a prosazení obchodních zájmů. Lze tedy ze strany

navrhovatele očekávat jednání, jež se značně blíží jednání účastníka řízení. Zadavatel upozorňuje, že judikatorní závěry jsou činěny ve vztahu k řízení, která se týkají týchž osob a nehovoří o totožnosti účastníků. Zadavatel uvádí, že si je vědom judikatury Nejvyššího správního soudu ve vztahu k totožnosti důvodů (rozsudky sp. zn. 6 Ads 139/2012 ze dne 20. 6. 2013, 5 As 235/2015 ze dne 30. 5. 2017), nicméně je přesvědčen, že v daném případě, vzhledem k jeho specifičnosti, je třeba pojem „z téhož důvodu“ chápat v materiálním smyslu, tj. že důvodem obou řízení je v podstatě identické údajně diskriminační nastavení zadávacích podmínek. Jelikož z výše uvedených příčin je řízení z moci úřední nezákonné, bude dle zadavatele rozhodnutí Úřadu trpět vadou nezákonnosti, s výjimkou usnesení o zastavení řízení dle § 66 odst. 2 správního řádu.

23. K meritu věci zadavatel sděluje, že odkazuje na svá vyjádření a právní závěry učiněné ve správním řízení sp. zn. S0442/2018/VZ a doplňuje následující.
24. Ohledně požadavků na homologaci karoserií poptávaných vozidel zadavatel konstatuje, že zvolil transparentně homologační terminologii z důvodu, aby nezvýhodnil některého z výrobců. Víceúčelová vozidla nepřipustil vzhledem k tomu, že je v této homologační skupině široké spektrum sportovně užitkových vozidel, což dle zadavatele značí vozidla uzpůsobená pro provoz v terénu či na náročných komunikacích, přičemž z tohoto důvodu jsou tato vozidla poptávána v samostatných zadávacích řízeních. Požadavky nejsou stanoveny účelově, nýbrž s přihlédnutím k potřebám Policie ČR. Obě požadovaná provedení, tj. sedan/hatchback a kombi, mají disponovat základní výbavou, což objektivně odůvodňuje velikost zavazadlového prostoru, avšak rozdílná je využitelnost prostoru vozidla, když např. převoz služebního psa je ve voze v provedení sedan/hatchback těžko proveditelný, čili je dán důvod pro požadavek na dva různé typy karoserie se stejným zavazadlovým prostorem. Zadavatel nesouhlasí s tvrzením, že by byla vozidla homologovaná jako sedan pouze čtyřdveřová. Nestanovit požadavek na homologaci považuje zadavatel za zcestné, neboť by to bylo v rozporu se zásadou transparentnosti, když by nebylo vyjasněno, jaká vozidla mohou dodavatelé pro plnění veřejné zakázky nabídnout, tzn. nebylo by zajištěno podání porovnatelných nabídek. Zadavatel v dalším upozorňuje, že vozidla typu kombi mají díky svému konstrukčnímu provedení jiné užité vlastnosti vzhledem k otevřenému prostoru (umožňují převoz objemnějších zavazadel, např. klec se služebním psem, vybavení kriminalistických techniků, některé typy radarů a rovněž i materiál zadržovaný v rámci odhalování a vyšetřování trestné činnosti), zatímco vozy v homologaci sedan/hatchback jsou obecně levnější, lehčí, s lepšími jízdními vlastnostmi, s lepším krytím zavazadlového prostoru (pevné zadní plato).
25. Požadavek na páté dveře považuje zadavatel za oprávněný s ohledem na to, že bude ve služebních vozech přepravováno konkrétní vybavení a z hlediska služebního nasazení je nepředstavitelné, že by místo pátých dveří byla k dispozici pouze otevírací kapota, když při zásahu je třeba co nejjednodušší, rychlý a operativní přístup k vezenému materiálu. Přístup k zavazadlovému prostoru tak budou mít dvě osoby. V případě, že by byl vůz čtyřdveřový, měla by k obsahu zavazadlového prostoru přístup pouze jedna osoba za méně uživatelsky vstřícných podmínek. Zadavatel předesílá, že pro uživatele poptávaných vozidel je přístup do zavazadlového prostoru, vzhledem k jeho obsahu, jednou z nejpodstatnějších potřeb, jelikož je nutné mít zajištěn rychlý a operativní přístup především ke zbraním a ochranným prostředkům.

26. K doložení oprávněnosti požadavku na velikost zavazadlového prostoru zadavatel zaslal v příloze svého vyjádření soupis vybavení, jež je přepravováno v zavazadlovém prostoru, a fotografie dokumentující zaplněnost zavazadlového prostoru služebního vozu pro dvoučlennou policejní hlídku. Čistý objem příslušenství pro dvoučlennou hlídku je pouze 360 dm³, ale pro hlídku tříčlennou už tento činí přes 450 dm³, přičemž v zavazadlovém prostoru mají být dále instalovány skříň na dlouhé zbraně, která vyžaduje cca 90 dm³ prostoru, a radiostanice a lokalizační a záznamové zařízení, jež zabírají dalších cca 25 dm³, tj. v součtu se jedná o 470 dm³, resp. 565 dm³ u hlídky tříčlenné. Čistý objem vezeného materiálu pak nekorresponduje se zaplněností zavazadlového prostoru, a to přestože byla zvolena metoda měření VDA, u níž je dosahováno relativní přesnosti, neboť možnost uložení příslušenství potřebný objem reálně navyšuje. Zadavatel shrnuje, že z hlediska Policie ČR by ústup pod objem zavazadlového prostoru 500 dm³ již představoval neúčelný nákup.
27. Zadavatel konstatuje, že naprosto drtivá většina poptávaných vozidel bude nakoupena a využívána Policií ČR, avšak dle jeho názoru i ostatní pověřující zadavatelé poptávaný objem zavazadlového prostoru v případě výjimečného pořízení daného typu vozu rovněž beze zbytku využijí. Zadavatel počítá s tím, že pověřující zadavatelé mimo Policii ČR a HZS budou pořizovat ostatní typy vozidel s menším zavazadlovým prostorem, pokud i tyto nebudou vyčerpány bezpečnostními sbory. S ohledem na fakt, že pořízení vozidel typů určených pro policejní provedení pověřujícími zadavateli mimo bezpečnostní sbory bude výjimečné či nulové a v ostatních typech minimální, nepokládá zadavatel za ekonomické dělit kvůli velikosti zavazadlového prostoru zadávací řízení na části.
28. Zadavatel opakuje argumenty pro stanovení požadavku na samostatné typy vozidel pro homologaci sedan/hatchback a samostatně pro kombi, z nichž podle něj vyplývá, že není účelné a hospodárné nahradit tyto samostatné kategorie karoserií kategorií jednou.
29. Pro požadavek na minimální vnitřní rozměry jsou dle zadavatele přítomny jednoznačné důvody, když poptávaná vozidla nebudou využívána pouze dvěma osobami, ale musí umožnit převoz minimálně čtyř policistů v plné výzbroji a výstroji, přičemž je nutné počítat i s rozměrnějšími osobami, jež u Policie ČR slouží, a s garancí alespoň minimálního pohodlí a možností ovládat vysílačku či notebook. Rovněž je třeba počítat s převozem zadrženého či obviněného s doprovodem. Zadavatel pak dospěl k definovaným rozměrům vnitřního prostoru na základě standardního vybavení a zkoušek. Požadované rozměry jsou ještě účelné, ale skutečně minimální, přičemž nepředstavují zásadně omezující parametr.
30. Závěrem svého stanoviska zadavatel vyslovuje přesvědčení, že pro posuzované zadávací řízení stanovil zadávací podmínky transparentním a nediskriminačním způsobem, a proto navrhuje, aby Úřad v případě, že správní řízení nezastaví pro překážku litispendence, přistoupil k zastavení řízení podle § 257 písm. f) zákona, neboť nejsou dány důvody pro uložení nápravného opatření.

IV. ZÁVĚRY ÚŘADU

31. Úřad přezkoumal na základě § 248 a následujících ustanovení zákona případ ve všech vzájemných souvislostech, a po zhodnocení všech podkladů, zejména obdržené dokumentace o zadávacím řízení, vyjádření zadavatele, a na základě vlastních zjištění rozhodl o tom, že zadavatel postupoval při stanovení zadávacích podmínek v rozporu se zákonem,

a proto přistoupil ke zrušení zadávacího řízení. Ke svému rozhodnutí Úřad uvádí následující rozhodné skutečnosti.

Relevantní ustanovení zákona

32. Podle § 4 odst. 1 zákona je veřejným zadavatelem
- a) Česká republika; v případě České republiky se organizační složky státu považují za samostatné zadavatele,
 - b) Česká národní banka,
 - c) státní příspěvková organizace,
 - d) územní samosprávný celek nebo jeho příspěvková organizace,
 - e) jiná právnická osoba, pokud
 1. byla založena nebo zřízena za účelem uspokojování potřeb veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu, a
 2. jiný veřejný zadavatel ji převážně financuje, může v ní uplatňovat rozhodující vliv nebo jmenuje nebo volí více než polovinu členů v jejím statutárním nebo kontrolním orgánu.
33. Podle § 6 odst. 1 zákona musí zadavatel při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti.
34. Podle § 6 odst. 2 zákona ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace.
35. Podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona se zadávacími podmínkami pro účely tohoto zákona rozumí veškeré zadavatelem stanovené
1. podmínky průběhu zadávacího řízení,
 2. podmínky účasti v zadávacím řízení,
 3. pravidla pro snížení počtu účastníků zadávacího řízení nebo snížení počtu předběžných nabídek nebo řešení,
 4. pravidla pro hodnocení nabídek,
 5. další podmínky pro uzavření smlouvy na veřejnou zakázku podle § 104.
36. 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.

Relevantní ustanovení dalších právních předpisů

37. Podle § 3 odst. 1 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o majetku České republiky“), jsou organizačními složkami státu ministerstva a jiné správní úřady státu, Ústavní soud, soudy, státní zastupitelství, Nejvyšší kontrolní úřad, Kancelář prezidenta republiky, Úřad vlády České republiky, Kancelář Veřejného ochránce práv, Akademie věd České republiky, Grantová agentura České republiky a jiná zařízení, o kterých to stanoví zvláštní

právní předpis anebo tento zákon (§ 51); obdobné postavení jako organizační složka státu má Kancelář Poslanecké sněmovny a Kancelář Senátu.

38. Podle § 7 odst. 1, věty první, zákona o majetku České republiky za stát právně jedná vedoucí organizační složky, jíž se toto právní jednání týká, pokud zvláštní právní předpis nebo tento zákon (§ 28 odst. 2) nestanoví jinak. Vedoucí Kanceláře Poslanecké sněmovny a vedoucí Kanceláře Senátu mohou činit právní úkony jménem státu se souhlasem příslušného orgánu Poslanecké sněmovny nebo příslušného orgánu Senátu.

Skutečnosti vyplývající z dokumentace o zadávacím řízení a další Úřadem zjištěné skutečnosti

39. Z čl. 2. „PŘEDMĚT PLNĚNÍ“, konkrétně z odst. 2.1, zadávací dokumentace vyplývá, že plnění veřejné zakázky bude zadáno formou uzavření rámcové dohody, přičemž předmětem veřejné zakázky budou „*průběžné dodávky osobních automobilů v policejním provedení, (...). Následně (...) budou předmětem plnění i dodávky automobilů v běžném provedení.*“.

40. Ze shora jmenovaného článku, konkrétně z odst. 2.3, zadávací dokumentace plyne, že „*detaillní popis vozidel a obsah souvisejících plnění je uveden v přílohách č. 1 a 3 až 6 ZD.*“.

41. Podle čl. 2. „PŘEDMĚT PLNĚNÍ“, odst. 2.4, zadávací dokumentace je počet automobilů dodaných na základě rámcové dohody určen „*podílem předpokládané hodnoty rámcové dohody (2.250.000.000,- Kč bez DPH) a jednotkové ceny dodávaných automobilů. Požadované automobily jsou určeny pro Zadavatele, kteří jsou uvedeni v Příloze č. 2 této ZD.*

Celkový počet nakupovaných automobilů v policejním i běžném provedení v kalendářním roce se bude odvíjet od přidělovaných financí resortu Ministerstva vnitra ze státního rozpočtu na daný kalendářní rok.“.

42. Z čl. 16. „SEZNAM PŘÍLOH ZD“ zadávací dokumentace je zřejmé, že přílohou zadávací dokumentace zadavatel učinil mj. i přílohu č. 1 „*Technická specifikace poptávaných vozidel + specifikace policejní výbavy*“ (dále jen „*příloha č. 1*“), přílohu č. 2 „*Seznam pověřujících zadavatelů*“ (dále jen „*příloha č. 2*“) a přílohu č. 7 „*Nacenení osobních automobilů*“.

43. Úřadem bylo zjištěno, že podrobné technické podmínky, které musí nabízené vozy splňovat, byly obsaženy ve 2 dokumentech tvořících přílohu č. 1 zadávací dokumentace. Technická specifikace vozů tvořících předmět plnění veřejné zakázky byla popsána v jednom z těchto dokumentů, a sice v dokumentu nazvaném „*Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018*“, který obsahuje výčet zadavatelem požadovaných vlastností a výbavy pod body 1 až 76 pro typy vozů č. 1 až 8 a pod body 1 až 57 pro typy vozů č. 9 až 12, jež v souhrnu (všech 12 typů vozů) tvoří předmět posuzované veřejné zakázky. Zadavatel určil pro plnění předmětné veřejné zakázky, mimo jiné, následující technické podmínky. Pod bodem č. 2 je uveden požadavek na provedení (homologaci) – u typu vozu č. 1, 3, 5, 7, 9 a 11 se jedná o provedení sedan/hatchback, u typu vozu č. 2, 4, 6, 8, 10 a 12 o provedení kombi; pod bodem č. 4 zadavatel uvádí předpokládaný počet kusů k odběru – pro typ vozu č. 1 – 900 ks, pro typ vozu č. 2 – 600 ks, pro typ vozu č. 3 – 100 ks, pro typ vozu č. 4 – 100 ks, pro typ vozu č. 5 – 500 ks, pro typ vozu č. 6 – 850 ks, pro typ vozu č. 7 – 100 ks, pro typ vozu č. 8 – 50 ks, pro typ vozu č. 9 – 150 ks, pro typ vozu č. 10 – 150 ks, pro typ vozu č. 11 – 300 ks, pro typ vozu č. 12 – 100 ks; pod bodem č. 12 je stanoven požadavek na typ karoserie – 5 dveřová (zadní dveře, víko včetně zadního okna, zasahující až ke střeše) pro všech 12 typů vozů; pod bodem č. 14

zadavatel uvádí parametr a) – míra pohodlí vpředu (měřeno od pedálů) – min. 1000 při předním sedadle posunutém na doraz vzad, pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 15 parametr b) – míra pohodlí vzadu – min. 650 při předním sedadle posunutém na vzdálenost 1000, pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 16 parametr c) – efektivní prostor pro hlavu vpředu – min. 950, měřeno od spojnice sedáku s opěradlem kolmo k sedáku (sedadla v nejnižší možné poloze), pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 17 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), pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 18 parametr e) – šířka v loktech vpředu – min. 1380, pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 19 parametr f) – šířka v loktech vzadu – min. 1380, pro typy vozů č. 1 - 8; pod bodem č. 20 zadavatel specifikoval požadavek na využitelný objem zavazadlového prostoru při vybavení vozidla nabídnutým rezervním kolem, měřeno od podlahy do výšky krytu zavazadlového prostoru za nastavení sedadel splňujících řádky 14-15: „(dm³) Dle metodiky ISO 3832 – ISO – V210 (VDA210) min. 500“, a to pro typy vozů č. 1 - 8; u vozů typu č. 9 a 10 zadavatel určil požadavek na využitelný objem zavazadlového prostoru o velikosti min. 450 dm³ a u vozů typu č. 11 a 12 tentýž požadavek stanovil na min. 320 dm³.

44. V dalším bylo Úřadem zjištěno, že, jak vyplývá z přílohy č. 2 zadávací dokumentace, určil zadavatel v předmětné příloze celkem 58 zadavatelů, pro něž je veřejná zakázka, jež směřuje k uzavření rámcové dohody na dodávku osobních automobilů, zadávána, přičemž mezi těmito zadavateli je uvedeno mj. 14 Krajských policejních ředitelství, dále např. Moravský zemský archiv v Brně, Institut pro veřejnou správu Praha apod. Je tedy zřejmé, že zadavatel, tj. Ministerstvo vnitra, vystupuje v pozici centrálního zadavatele, kdy předmět plnění veřejné zakázky poptává pro konkrétní další (pověřující) zadavatele.
45. Z přílohy č. 7 „Nacenení osobních automobilů“ zadávací dokumentace lze dovodit, že zadavatel předpokládá nákup celkem 2 500 automobilů v policejním provedení, a to 800 automobilů typu č. 1, 500 automobilů typu č. 2, 450 automobilů typu č. 5 a 750 automobilů typu č. 6, neboť pro daný objem vozidel požadoval ocenit policejní výbavu.
46. Z dokumentu „Rozhodnutí zadavatele o výběru dodavatele“ ze dne 18. 12. 2018 vyplývá, že zadavatel rozhodl o výběru nabídky dodavatele ŠKODA AUTO a.s. na plnění veřejné zakázky.
47. Z vlastní činnosti pak Úřad zjistil konkrétní skutečnosti ve vztahu k technickým parametrům stanoveným zadavatelem v zadávací dokumentaci, přičemž tyto poznatky Úřad získal ve správním řízení vedeném pod sp. zn. S0316/2018/VZ ve věci 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“ – část 2 „Dodávky automobilů s pohonem 4x4“ zadávané totožným zadavatelem, jejíž předmět plnění tvořila dodávka vozidel s pohonem 4x4 s technickými parametry, jež byly zadavatelem definovány téměř identickým způsobem, jako tomu je v posuzovaném zadávacím řízení, a Úřad je proto považuje za relevantní i ve vztahu ke zde projednávané věci. V rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, které bylo zahájeno na návrh navrhovatele ze dne 6. 8. 2018, Úřad provedl průzkum relevantního trhu, když požádal třináct dodavatelů automobilů, a sice Renault Česká republika, a.s., IČO 60192801, se sídlem Pobřežní 620/3, 186 00 Praha 8 (dále jen „Renault Česká republika, a.s.“), FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., IČO 48589641, se sídlem Karolinská 654/2, 186 00 Praha 8, P Automobil

Import s.r.o., IČO 25080229, se sídlem Hvězdova 1716/2b, 140 00 Praha 4 (dále jen „P Automobil Import s.r.o.“), C Automobil Import s.r.o., IČO 26213664, se sídlem Hvězdova 1716/2b, 140 00 Praha 4 (dále jen „C Automobil Import s.r.o.“), Opel Southeast Europe Automotive Distribution Limited Liability Company, organizační složka, IČO 27236994, se sídlem Olbrachtova 2006/9, 140 00 Praha 4 (dále jen „Opel, organizační složka“), KIA MOTORS CZECH s.r.o., IČO 49703188, se sídlem Jihlavská 1558/21, Michle, 140 00 Praha 4 (v době vedení správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ se sídlem V Oblouku 128, 252 43 Čestlice) (dále jen „KIA MOTORS CZECH s.r.o.“), Nissan Sales CEE Kft. - organizační složka, IČO 27248011, se sídlem Antala Staška 2027/77, 140 00 Praha 4, Mazda Motor Logistics Europe NV, organizační složka, IČO 27594947, se sídlem Türkova 2319/5b, 149 00 Praha 4 (dále jen „Mazda, organizační složka“), BMW Czech Republic s.r.o., IČO 06609813, se sídlem Bucharova 2817/13, 158 00 Praha 5 (dále jen „BMW Czech Republic s.r.o.“), Volvo Car Czech Republic s.r.o., IČO 63981726, se sídlem V Oblouku 731, 252 43 Průhonice (dále jen „Volvo Car Czech Republic s.r.o.“), Mercedes-Benz Cars Česká republika s.r.o., IČO 48024562, se sídlem Daimlerova 2296/2, 149 45 Praha 4 (dále jen „Mercedes-Benz Cars Česká republika s.r.o.“), Porsche Česká republika s.r.o., IČO 25654012, se sídlem Radlická 740/113d, 158 00 Praha 5 (dále jen „Porsche Česká republika s.r.o.“), a Porsche Česká republika s.r.o., Divize SEAT, IČO 25654012, se sídlem Radlická 740/113d, 158 00 Praha 5 (dále jen „Porsche Česká republika s.r.o., Divize SEAT“) o vyjádření, zda by byli schopni dodat zadavatelem poptávané automobily s požadovanými technickými parametry, přičemž v případě, že některý z uvedených parametrů nesplňují, o který z nich se jedná, a který z nich považují za nejvíce „problematický“. Shora jmenovaní dodavatelé byli současně osloveni s několika dalšími dotazy, přičemž pro účely tohoto správního řízení jsou relevantní dotazy týkající se toho, zda tito dodavatelé mají ve svém portfoliu automobil typu sedan/hatchback s velikostí zavazadlového prostoru min 500 dm³, zda považují tento parametr za problematický u automobilu v provedení sedan/hatchback, zda považují za hraniční hodnotu objem 499 dm³, neboť od 500 dm³ se nabídka automobilů redukuje, popř. jaký objem zavazadlového prostoru považují za standardní u tohoto provedení karoserie, a zda považují za standardní, že automobily typu sedan/hatchback mají menší zavazadlový prostor, než-li automobily typu kombi. Úřad konečně požádal o zodpovězení dotazů, zda by bylo dražší pořízení automobilů v provedení s karoserií kombi nebo automobilů s karoserií sedan/hatchback, zda považují za problematický požadavek zadavatele ohledně minimálních vnitřních rozměrů automobilů a pokud ano, který z nich je nejpřísněji nastaven, zda disponují ve svém portfoliu vozidlem typu sedan, které by bylo homologované jako pětidvéřové, a zda lze takovou homologaci považovat za standardní. Žádosti o vyjádření zaslané Úřadem a vyjádření oslovených subjektů, jež Úřad od dodavatelů, konkrétně od Renault Česká republika, a.s., P Automobil Import s.r.o., C Automobil Import s.r.o., Opel, organizační složka, KIA MOTORS CZECH s.r.o., Mazda, organizační složka, BMW Czech Republic s.r.o., Volvo Car Czech Republic s.r.o., Mercedes-Benz Cars Česká republika s.r.o., Porsche Česká republika s.r.o., a Porsche Česká republika s.r.o., Divize SEAT obdržel, byly učiněny součástí vedeného správního spisu coby podklady pro rozhodnutí ve věci pod položkami č. 17 – 39.

K postavení zadavatele

48. Úřad primárně posoudil, zda je splněn předpoklad stanovený v § 4 zákona, tedy zda je vůbec dána osoba zadavatele veřejné zakázky. Ustanovení § 4 odst. 1 zákona taxativně vymezuje pět skupin subjektů, které spadají pod definici „veřejného zadavatele“. Jedním z těchto subjektů je podle § 4 odst. 1 písm. a) zákona Česká republika, kdy dle citovaného ustanovení zákona se v případě České republiky organizační složky státu považují za samostatné zadavatele.
49. Podle § 7 odst. 1, věty první, zákona o majetku České republiky za stát právně jedná vedoucí organizační složky, již se toto právní jednání týká, pokud zvláštní právní předpis nebo tento zákon (§ 28 odst. 2) nestanoví jinak.
50. Z dikce ustanovení § 7 odst. 1 zákona o majetku České republiky tudíž vyplývá, že za stát, tzn. za Českou republiku, aby veřejného zadavatele ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona, jednají, a tedy i veřejné zakázky zadávají, jednotlivé organizační složky státu.
51. Podle § 3 odst. 1 zákona o majetku České republiky jsou organizačními složkami státu, mimo jiné, i ministerstva.
52. S ohledem na shora uvedené skutečnosti Úřad tudíž tuto část odůvodnění uzavírá s konstatováním, že zadavatel, tj. Ministerstvo vnitra, jakožto organizační složka státu podle § 3 odst. 1 zákona o majetku České republiky, tedy organizační složka České republiky, je veřejným zadavatelem ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona. Osoba „zadavatele veřejné zakázky“ je tak v šetřeném případě bez nejmenších pochyb dána.

K zadavatelem namítané překážce litispendence

53. Úřad uvádí, že dříve, než se bude zabývat tím, zda byly ve zde projednávané věci zadávací podmínky zadavatelem stanoveny v rozporu se zákonem, pokládá primárně za nezbytné vypořádat se s argumentací zadavatele, jejímž obsahem je tvrzení, že Úřad postupoval v rozporu s úpravou obsaženou v § 48 odst. 1 správního řádu, když zahájil správní řízení z moci úřední (tj. správní řízení sp. zn. S0037/2019/VZ) v téže věci, ve které již bylo zahájeno správní řízení na návrh navrhovatele (tj. správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ), tzn. že správní řízení sp. zn. S0037/2019/VZ je nezákonné pro překážku řízení tzv. litispendence ve smyslu § 48 odst. 1 správního řádu (viz bod 20. a body 22. a násl. odůvodnění tohoto rozhodnutí). K tomu Úřad sděluje následující.
54. Předně je třeba vymezit, co je pojmově zahrnuto pod překážkou litispendence. Z hlediska toho, že řízení o přezkoumání úkonů zadavatele je správním řízením ve smyslu správního řádu, je třeba pro posouzení překážky litispendence vyjít z § 48 odst. 1 správního řádu, podle kterého: *„Zahájení řízení u některého správního orgánu brání tomu, aby o téže věci z téhož důvodu bylo zahájeno řízení u jiného správního orgánu.“*
55. Lze souhlasit se zadavatelem, že překážka litispendence je obecně aplikovatelným procesně právním institutem, který je třeba uplatnit i v oblasti dozoru Úřadu ve veřejných zakázkách, resp. přezkumu postupu zadavatele při jejich zadávání. K tomu nejprve Úřad poukazuje na skutečnost, že ačkoliv ustanovení § 48 odst. 1 správního řádu výslovně hovoří o překážce řízení zahájeného v téže věci a z téhož důvodu u jiného správního orgánu, bez dalšího platí, že taková překážka se aplikuje stejně u řízení vedeného v téže věci a z téhož důvodu u stejného správního orgánu. Takový závěr vychází i z rozsudků správních soudů, konkrétně

např. z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 16/2013 - 36 ze dne 16. 5. 2013, na který ostatně samotný zadavatel odkazuje, z něž vyplývá, že překážku litispendence dle § 48 odst. 1 správního řádu je nutno vykládat tak, že zahájení nového řízení v téže věci brání nejen řízení zahájené dříve u jiného správního orgánu, ale i řízení zahájené dříve u téhož správního orgánu, nebo dále z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 43/2005-79 ze dne 28. 8. 2008, v němž soud dovedl: *„Překážka řízení zahájeného brání tomu, aby o téže věci probíhala paralelně dvě nebo více řízení. Není významné, zda jde o řízení zahájené na návrh nebo z úřední povinnosti. Řízením o téže věci se rozumí řízení o tomtéž nároku, mezi týmiž účastníky, na podkladě téhož skutkového děje.“*

56. Z hlediska výše uvedených závěrů je tudíž zřejmé, že možnou překážku litispendence je třeba posuzovat i v případě řízení vedených u téhož správního orgánu, přičemž k takové překážce je povinen správní orgán přihlížet z úřední povinnosti, a to v jakémkoliv stádiu správního řízení. V případě, že jsou naplněny podmínky této překážky, pak je správní orgán povinen správní řízení zastavit.
57. Je tak třeba vždy zkoumat, zda došlo k naplnění podmínek litispendence, přičemž těmito podmínkami jsou ve smyslu § 48 odst. 1 správního řádu ty, že jde o řízení v téže věci, a že jde o řízení z téhož důvodu. V případě, že některá z těchto podmínek naplněna není, pak se o překážku litispendence nejedná, tzn. předmětné podmínky musí být splněny kumulativně.
58. Úřad na tomto místě ohledně totožnosti věci konstatuje, že ta je dána (i) totožností práva nebo povinnosti, (ii) totožností účastníků a současně (iii) totožností předmětu řízení. Takové vymezení podporuje i důvodová zpráva ke správnímu řádu, přičemž znění ustanovení § 48 odst. 1 správního řádu se od jeho přijetí nezměnilo.
59. Vedle naplnění totožnosti věci je druhou podmínkou pro existenci překážky litispendence, aby současně šlo také o řízení vedené z „téhož důvodu“. To podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ads 139/2012-58 ze dne 13. 6. 2013 např. znamená, že *„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.“*
60. Stejně tak je výše uvedené možno doplnit o závěry obsažené v rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R364,365/2015/VZ-08513/2016/321/BRy ze dne 7. 3. 2016, v němž bylo uvedeno, že *„Vzhledem k tomu, že právní úprava blíže neupravuje, co je možné podřadit pod pojmy „táž věc“ a „tentýž důvod“ odkazují na tomto místě na odbornou publikaci Potěšil, L., Hejč, D., Rigel, F., Marek, D.: Správní řád. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 256 s., kde je uvedeno: „Z judikatury správních soudů vyplývá, že totožnost věci je určována totožností práva nebo povinnosti, totožností účastníků a současně totožností předmětu řízení (např. rozsudek KS v Ústí nad Labem ze dne 15. 6. 2011, č. j. 15 Ca 12/2009-50). Proto, jak konstatoval KS v Brně, „námitka litispendence nemůže být důvodná, jsou-li současně vedena dvě řízení, ale s odlišným okruhem účastníků řízení a předmětem řízení“ (rozsudek KS v Brně ze dne 29. 5. 2007, č. j. 29 Ca 295/2006-28). Vedle naplnění totožnosti věci je druhou podmínkou pro existenci překážky litispendence, aby současně šlo také o řízení vedené z „téhož důvodu“. To podle NSS např. znamená, že „pokud je vedeno řízení z moci úřední podle § 39i PojZdrav, 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“ (rozsudek NSS ze dne 13. 6. 2013, č. j. 6 Ads 139/2012-58).“ S ohledem na závěry této odborné publikace a s ohledem na závěry rozsudků, jež jsou zde citovány je tak třeba vyjít z toho, že pro posouzení naplnění podmínek ust. § 48 odst. 1 správního řádu v případě totožnosti věci, jsou rozhodující práva či povinnosti, o nichž se jedná, dále účastníci řízení a předmět řízení, a v případě totožnosti důvodu je rozhodující způsob zahájení řízení.“

61. Úřad konstatuje, že dne 6. 8. 2018 obdržel návrh navrhovatele na zahájení správního řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, na jehož základě bylo zahájeno správní řízení sp. zn. S0316/2018/VZ. Předmětem přezkumu v tomto správním řízení byla zákonnost stanovení zadávacích podmínek na veřejnou zakázku na dodávku osobních automobilů zadavatelem. V rámci předmětného správního řízení vydal Úřad dne 30. 11. 2018 rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0316/2018/VZ-35595/2018/531/VNe, jež nabylo právní moci dne 18. 12. 2018, v němž ve výroku I. konstatoval, že zadavatel nedodržel 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“ – část 2 „Dodávky automobilů s pohonem 4x4“ postup stanovený v § 36 odst. 1 zákona, v návaznosti na § 6 zákona, tím, že stanovil technické podmínky diskriminačně, když v příloze č. 1 „Technická specifikace poptávaných vozidel + specifikace policejní výbavy pro obě části“ zadávací dokumentace požadoval, aby typ č. 3 osobních automobilů, mimo jiné, disponoval provedením (homologací) sedan, hatchback, pětidveřovou karoserií (zadní dveře, víko včetně zadního okna, zasahující až ke střeše), konkrétními vnitřními rozměry (mm) a 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: (dm³) dle metodiky ISO 3832 – ISO V210 (VDA210) min. 500, přičemž kombinace shora citovaných požadavků ve svém důsledku vede k bezdůvodné konkurenční výhodě dodavatele ŠKODA AUTO a.s., a uvedené požadavky nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, přičemž tímto postupem stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem. Úřad sděluje, že při svém rozhodování vycházel i ze zjištění získaných od subjektů působících na relevantním trhu, tj. výrobců či distributorů automobilů, jež v průběhu správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ obdržel. Úřad tedy zjistil, že zadavatelem nastavené zadávací podmínky jsou v rozporu se zákonem.
62. Úřad dále uvádí, že dne 29. 10. 2018 obdržel návrh navrhovatele, na 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“, na jehož základě bylo zahájeno správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ. Navrhovatel návrhem brojil proti konkrétním zadávacím podmínkám stanoveným v zadávací dokumentaci. Úřadem přitom bylo zjištěno, že tyto zadávací podmínky byly zadavatelem ve vztahu k typům vozidel č. 1, 3, 5 a 7 nastaveny v zásadě shodným způsobem, jako tomu bylo u vozidel typů č. 1 a 3 poptávaných zadavatelem v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „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“ – část 2 „Dodávky automobilů s pohonem 4x4“, jež bylo Úřadem rozhodnutím v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ shledáno nezákonným, s tím rozdílem, že zadavatel u veřejné zakázky

přezkoumávané v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ požadoval u vozidel pohon náprav „4x4“, zatímco v případě šetřené veřejné zakázky stanovil požadavek na pohon náprav v podobě „pohon přední nápravy nebo 4x4“, kdy však požadavek na pohon náprav nikdy nebyl předmětem sporu mezi zadavatelem a navrhovatelem.

63. Dne 2. 1. 2019 obdržel Úřad podnět k přezkoumání postupu 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“. Úřad získal pochybnosti, kdy mu bylo s ohledem na správní řízení sp. zn. S0316/2018/VZ z úřední činnosti známo, že zadavatelem stanovené zadávací podmínky veřejné zakázky na nákup automobilů jsou v rozporu se zákonem, zda zadavatel při stanovení zadávacích podmínek posuzované veřejné zakázky postupoval v souladu se zákonem, a proto přistoupil k zahájení správního řízení z moci úřední sp. zn. S0037/2019/VZ. K tomu Úřad poznamenává, že zahájit správní řízení z moci úřední je Úřad oprávněn v případě, že zjistí skutečnosti, jež zakládají pochybnosti, že určitý zadavatel při zadávání veřejné zakázky nepostupoval v souladu se zákonem. Možnost zahájit správní řízení z moci úřední slouží a priori k tomu, aby ve veřejném zájmu byla určitá věc správním orgánem autoritativně vyřešena. Ostatně k právě řečenému se vyjádřil např. i Ústavní soud ve svém usnesení ze dne 8. 10. 2002, sp. zn. II. ÚS 586/2002, kde uvedl, že *„lze souhlasit s názorem, že nemůže záležet na libovůli správního orgánu, zda řízení, které lze zahájit z vlastního podnětu, zahájí či nikoliv, neboť jeho činnost je ovládána mimo jiné principem ofiiality, podle kterého správní orgán má právo a povinnost zahájit řízení, jakmile nastane skutečnost předvídaná zákonem, bez ohledu na to, jak ji zjistí.“* Z uvedeného lze tedy dovodit, že pokud se Úřad dozví o možném porušení zákona, a to bez ohledu na zdroj těchto informací, je nejen jeho právem, ale i povinností se takovouto skutečností zabývat a v případě, že nabyde důvodného podezření, že k porušení zákona skutečně došlo, zahájit správní řízení. Úřad konstatuje, že v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, a to i na základě informací získaných od subjektů působících na relevantním trhu, dospěl k závěru, že zadávací podmínky 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“ – část 2 „Dodávky automobilů s pohonem 4x4“ byly zadavatelem stanoveny v rozporu se zákonem. Úřad přitom akcentuje, že identickým způsobem zadavatel stanovil i zadávací podmínky posuzované veřejné zakázky, tj. ty technické parametry, resp. jejich kombinace, jež byly Úřadem shledány v rozhodnutí vydaném v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ jako nezákonné, byly zadavatelem stanoveny i u šetřené veřejné zakázky. Úřad tedy měl důvodné pochybnosti o možném nezákonném postupu zadavatele. Proto zahájil (a v souladu se závěry Ústavního soudu byl povinen zahájit) správní řízení z moci úřední.
64. Jak bylo řečeno již shora, o překážku litispendence se jedná pouze tehdy, jestliže jsou příslušná správní řízení vedena v téže věci, a že jde o řízení z téhož důvodu. Platí přitom, že obě tyto podmínky musí být splněny **kumulativně**. Jedním z předpokladů, aby bylo lze reálně uvažovat o tom, že správní řízení jsou vedena v téže věci, je totožnost jejich předmětů řízení. Úřad uvádí, že navrhovatel návrhem ze dne 29. 10. 2018, na jehož základě bylo zahájeno správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, napadal konkrétní zadávací podmínky, tj. předmět řízení se týkal přezkumu zadávacích podmínek. Ačkoliv i ve správním řízení sp. zn. S0037/2019/VZ spočívá jeho předmět v přezkumu zadávacích podmínek, nemá Úřad

za to, že jsou předměty shora specifikovaných správních řízení totožné. Tu Úřad akcentuje, že navrhovatel v návrhu ze dne 29. 10. 2018 nebrojil proti vnitřním rozměrům zadavatelem popotávaných automobilů, tzn. přezkoumání zákonnosti vnitřních rozměrů těchto automobilů netvořilo předmět správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ. Jelikož však Úřad měl, s ohledem na informace získané v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, pochybnosti o zákonnosti konkrétních vnitřních rozměrů automobilů, v kombinaci s dalšími požadavky zadavatele stanovenými v zadávacích podmínkách šetřené veřejné zakázky, zahájil správní řízení z moci úřední i pro tyto pochybnosti, jak je ostatně uvedeno v oznámení o zahájení správního řízení ze dne 22. 1. 2019. Úřad tudíž s odkazem na výše řečené konstatuje, že dle jeho názoru správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ a sp. zn. S0037/2019/VZ nemají totožný předmět, čili nejde o správní řízení v též věci, a proto správní řízení sp. zn. S0037/2019/VZ zahájené z moci úřední nemůže být zastaveno pro naplnění překážky řízení, tj. litispendenci, jak se zadavatel domáhá.

65. Úřad dále konstatuje, že má za to, že pro překážku litispendence není splněn ani další předpoklad předvídaný ustanovením § 48 odst. 1 správního řádu, a sice předpoklad, že správní řízení musí být zahájena z téhož důvodu. Dle přesvědčení Úřadu totiž, a to i s přihlédnutím k relevantní judikatuře (viz body 59. a 60. odůvodnění tohoto rozhodnutí), s ohledem na rozdílný způsob zahájení daných správních řízení, tj. správní řízení sp. zn. S0442/2018/VZ zahájeno na návrh vs. správní řízení sp. zn. S0037/2019/VZ zahájeno z moci úřední, nelze tato správní řízení považovat za zahájená z téhož důvodu. Úřad potom ve vztahu k argumentaci zadavatele, že v zásadě je u správních řízení sp. zn. S0442/2018/VZ a S0037/2019/VZ dána totožnost osob, jelikož podatelem podnětu byl navrhovatel (viz bod 22. odůvodnění tohoto rozhodnutí), poznamenává, že z hlediska otázky litispendence je rozhodné to, kdo, tj. které osoby jsou účastníky správního řízení. Nehledě na fakt, že Úřad při zahájení správního řízení sp. zn. S0037/2019/VZ nevycházel pouze z informací obsažených v podnětu, nýbrž i ze skutečností, jež mu byly známy z úřední činnosti s ohledem na správní řízení sp. zn. S0316/2018/VZ.
66. Ve světle výše uvedeného tudíž Úřad shrnuje, že v projednávané věci byly dány důvody pro zahájení správního řízení z moci úřední, přičemž řízení není zatíženo překážkou litispendence ve smyslu § 48 odst. 1 správního řádu, a není tedy dán důvod k zastavení tohoto správního řízení dle § 66 odst. 1 písm. e) správního řádu. Úřad podotýká, že tím, že zahájil a vede správní řízení sp. zn. S0037/2019/VZ, nedochází k obcházení překážky litispendence. Současně je možno doplnit, že toto správní řízení Úřadem ani nebylo zahájeno bezdůvodně, popř. dokonce snad z libovůle Úřadu (k tomu v podrobnostech viz bod 63. odůvodnění tohoto rozhodnutí).

K výroku I. tohoto rozhodnutí

67. Úřad konstatuje, že předmět tohoto správního řízení spočívá v posouzení toho, zda zadavatel nevymezil předmět veřejné zakázky, resp. technické parametry (podmínky) předmětu plnění, a nestanovil další požadavky, prostřednictvím zadávacích podmínek v takové kombinaci, která omezuje hospodářskou soutěž, resp. vede k bezdůvodné konkurenční výhodě konkrétního dodavatele. K tomu Úřad uvádí následující.
68. Úřad na tomto místě opakuje, že předmět plnění šetřené veřejné zakázky spočívá v dodávkách osobních automobilů v policejním a běžném provedení (viz bod 39. odůvodnění

tohoto rozhodnutí), kdy zadavatel poptává celkem 12 typů vozidel. Úřad současně zdůrazňuje, že zadavatel při zadávání veřejné zakázky vystupuje v pozici centrálního zadavatele, kdy, jak vyplývá z přílohy č. 2 zadávací dokumentace, poptává předmětná vozidla pro celkem 58 zadavatelů, přičemž mezi těmito zadavateli je uvedeno mj. 14 Krajských policejních ředitelství, dále např. Moravský zemský archiv v Brně, Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč apod. (viz bod 44. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úřad dále uvádí, že zadavatel v rámci dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“, jenž tvoří součást přílohy č. 1 zadávací dokumentace, stanovil celkem 76 parametrů, resp. technických podmínek, pro vozidla typu 1 až 8 a 57 parametrů pro vozidla typu 9 až 12, které musí poptávaná vozidla splňovat (viz bod 43. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úřad přitom podotýká, že v předmětném dokumentu není nijak rozlišováno, zda příslušné vozidlo bude sloužit k policejním účelům, či zda bude určeno k „běžnému“ používání, tj. bude využíváno např. právě zadavatelem Moravský zemský archiv v Brně. Nabídnuté vozidlo tedy muselo vždy splnit všech 76, resp. 57 zadavatelem určených parametrů, a to bez rozdílu, kterým koncovým zadavatelem bude v praxi využíváno. Pro úplnost je možno doplnit, že ani v žádné jiné části zadávací dokumentace neexistuje přesné rozdělení a využití všech vozidel (výjimku pak tvoří informace uvedené v příloze č. 7 „Nacení osobních automobilů“, jak je uvedeno dále v odůvodnění tohoto rozhodnutí). Současně pro danou veřejnou zakázku platí, že dodavatel je povinen nabídnout v rámci zadávacího řízení všech 12 typů vozidel, tedy pro každé z poptávaných vozidel musí splňovat všechny zadavatelem vznesené požadavky na příslušný typ vozidla, a to v jejich vzájemné kombinaci.

69. Tu Úřad poznamenává, že zadávacími podmínkami jsou podle § 28 odst. 1 písm. a) zákona veškeré podmínky stanovené zadavatelem, týkající se průběhu zadávacího řízení a účasti v zadávacím řízení. V rámci zadávacích podmínek je zadavatel povinen popsat podmínky účasti v zadávacím řízení veřejné zakázky včetně podmínek kvalifikace a technických podmínek, jejichž hlavním účelem je vymezení požadavků zadavatele na předmět veřejné zakázky. Stěžejní povinností zadavatele je vymezení podmínek účasti (zejména v části vymezující předmět veřejné zakázky) v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, tedy přesně a s potřebnou určitostí, aby tak zároveň zajistil, že bude dodáno zboží, které potřebuje. Podle zákona (§ 36 odst. 3 zákona) i soudní a rozhodovací praxe Úřadu je také jednoznačně stanovena odpovědnost zadavatele za správnost a úplnost zadávacích podmínek.
70. Vzhledem k tomu, že pojem zadávací podmínky v zásadě odpovídá pojmu zadávací dokumentace podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, lze podle názoru Úřadu v otázce odpovědnosti zadavatele za zpracování zadávacích podmínek poukázat na předchozí rozhodovací praxi soudů, přestože se vztahuje k nyní již neúčinné právní úpravě provedené zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, resp. zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, která je však podle názoru Úřadu v nyní projednávané věci aplikovatelná právě v otázce odpovědnosti zadavatele za zpracování zadávacích podmínek, neboť tato povinnost zadavatele nebyla zákonem nijak dotčena.
71. Úřad nejprve ve vztahu k významu zadávací dokumentace odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Afs 30/2010-182 ze dne 16. 11. 2010, ve kterém soud konstatoval, že „(...) zadávací dokumentace je nejvýznamnějším dokumentem v rámci zadávacího řízení.

Za jeho zpracování je plně odpovědný zadavatel a je povinen ho zpracovat dostatečně kvalitně a s patřičnou odborností tak, aby na jeho základě bylo možno podat odpovídající a především vzájemně porovnatelné nabídky.“. Jak tedy vyplývá nejen z citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu, význam zadávací dokumentace pro zadávací řízení spočívá v tom, že vymezuje předmět plnění veřejné zakázky a definuje tento předmět s ohledem na potřeby zadavatele tak, aby dodané plnění vedlo ke splnění účelu, pro který bylo poptáváno.

72. Zadavatel je povinen vymezit předmět veřejné zakázky v zadávací dokumentaci natolik určitě a srozumitelně, aby všichni dodavatelé měli k dispozici dostatek relevantních informací pro sestavení své nabídky, avšak současně je povinen předmět plnění popsat pomocí dostatečně objektivizovaných parametrů, které nepovedou ke zvýhodnění konkrétních dodavatelů nebo výrobků, či naopak nebudou některé dodavatele nebo výrobky z účasti v zadávacím řízení nedůvodně vylučovat.
73. V šetřeném případě je tedy pro posouzení zákonnosti postupu zadavatele při stanovení zadávacích podmínek rozhodné, zda zadávací podmínky tak, jak je stanovil zadavatel, nevytváří bezdůvodně překážky hospodářské soutěže (popř. bezdůvodně přímo nebo nepřímo nezaručují konkurenční výhodu určitému dodavateli), tzn. zda zadavatelem stanovené požadavky na poptávaná vozidla mají bezdůvodně negativní dopad na potenciální dodavatele na trhu, či nikoliv.
74. Úřad nejprve ve vztahu k níže uvedenému odůvodnění svého rozhodnutí uvádí, že při posouzení věci vycházel zejména z následujících skutečností. Zásadním hlediskem pro posouzení věci je skutečnost, **pro jaký účel jsou vozidla** poptávána, zda-li stanovené podmínky nevytváří bezdůvodně překážky hospodářské soutěže (popř. bezdůvodně přímo nebo nepřímo nezaručují konkurenční výhodu určitému subjektu). Předmětná veřejná zakázka, jelikož se jedná o uzavření rámcové dohody, obsahuje širokou škálu pověřujících zadavatelů, pro něž zadavatel, v pozici centrálního zadavatele, plnění (vozidla) poptává. Tu Úřad předesílá, že dle jeho názoru nelze potřebami jednoho typu zadavatele zdůvodňovat potřeby jiného zadavatele. Uvedené platí za situace, kdy potřeby a jejich zdůvodnění je ve vztahu k jednotlivým zadavatelům odlišné. Dále vzal Úřad při rozhodování věci v potaz, **jakým způsobem zadávací dokumentace pracuje s rozdělením jednotlivých typů vozidel mezi jednotlivé pověřující zadavatele**. Současně Úřad při rozhodování věci zohlednil, jaká je **situace na relevantním trhu s vozidly**, a to v tom smyslu, zda zadavatelem stanovené technické parametry mají bezdůvodně negativní dopad na potenciální dodavatele na trhu, avšak to **v kontextu se zdůvodněním zadavatele, proč ten který konkrétní parametr stanovuje**.
75. Úřad v tomto směru akcentuje, že si je plně vědom toho, a dílem se ztotožňuje s argumentací zadavatele, že je to zadavatel, kdo stanovuje zadávací podmínky tak, aby odpovídaly jeho potřebám a tedy reflektovaly jeho potřeby na předmět plnění. Zadavatel je rovněž osobou, která je oprávněna stanovit zadávací podmínky tak, aby předmětná veřejná zakázka byla schopna zajistit nezbytné potřeby zadavatele; vymezení předmětu veřejné zakázky tedy závisí výlučně na uvážení zadavatele, který je jako jediný schopen nejlépe definovat svoje potřeby a nikdo jiný není oprávněn předmět plnění posuzovat či se snažit o jeho změnu, jak ostatně vyplývá např. z 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 výše uvedenému lze v obecné rovině doplnit, že veškeré požadavky na předmět plnění zadavatel stanoví na základě svých potřeb s ohledem na poptávané plnění. Veškeré požadavky však musí vždy vycházet z objektivně zdůvodnitelných potřeb zadavatele. I při existenci konkrétní potřeby, na základě které zadavatel specifikuje určitý technický parametr výrobku, práce nebo poptávané služby, kterým provádí kvalitativní vymezení předmětu veřejné zakázky, musí zadavatel dodržet základní zásady zadávacího řízení, jež nachází své vyjádření v ustanovení § 6 zákona, aby bylo dosaženo účelu předpokládaného zákonem, a to uskutečnění soutěže o konkrétní veřejnou zakázku za splnění základních zásad veřejného zadávání, a to zásad transparentnosti, nediskriminace, přiměřenosti a rovného zacházení. Jedním z důsledků zadávacího řízení je omezení okruhu dodavatelů pro účely uzavření smlouvy a s tím související výběr vhodného dodavatele k uzavření smlouvy na plnění veřejné zakázky. Uvedené omezení se děje prostřednictvím nastavení parametrů předmětu plnění a příp. nastavením požadavků na kvalifikaci (způsobilost účastníka zadávacího řízení) např. požadovaný minimální obrat, předložení seznamu významných služeb, stanovením technických podmínek vymezujících předmět veřejné zakázky apod.; samotný výběr pak prostřednictvím hodnocení na základě předem stanovených kritérií hodnocení. Uvedené pak musí být nastaveno takovým způsobem, aby nedocházelo k omezování hospodářské soutěže v rozporu se zákonem. Tomu mají zabránit právě zásady uvedené v § 6 zákona, tedy zásady transparentnosti, přiměřenosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace.

76. Problematiku povinnosti dodržování zásady zákazu diskriminace řeší např. rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Afs 20/2008 ze dne 5. 6. 2008, ze kterého vyplývá, že smysl ustanovení § 6 zákona „(...) v *prvé řadě směřuje k cíli samotného zákona, kterým je zajištění hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti nakládání s veřejnými prostředky. Zákon tohoto cíle dosahuje především vytvářením podmínek pro to, aby smlouvy, jejichž plnění je hrazeno z veřejných prostředků, byly zadavateli uzavírány při zajištění hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí mezi dodavateli*“. Dále Nejvyšší správní soud zdůraznil „(...) že smysl a cíl zákazu diskriminace nutně vede interpreta § 6 zákona k závěru, že tento zákaz zahrnuje jednak zákaz diskriminace zjevné (přímé), tedy odlišného zacházení s jednotlivcem ve srovnání s celkem, jednak též zákaz diskriminace skryté (nepřímé), pokud tato vede v podstatě k obdobným právem zakázaným důsledkům (v oblasti práva veřejných zakázek tedy poškozování hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí mezi dodavateli)“. Nejvyšší správní soud dále konstatoval: „*Klíčovým problémem takto pojaté skryté diskriminace je tedy „zjevná nepřiměřenost“ kvalifikačních předpokladů ve vztahu ke konkrétní veřejné zakázce. Tato zjevná nepřiměřenost není vymezitelná žádnou obecnou floskulí, nýbrž je nutno ji vykládat vždy se zřetelem na individuální kauzu. (...) V každém případě musí správní soudy při aplikaci kritéria „zjevné nepřiměřenosti“ poskytnout prostor pro legitimní ekonomickou úvahu zadavatele, a tedy shledání skryté diskriminace je přípustné tam, kde kvalifikační předpoklady jsou vskutku excesivní a jasně vybočují z oprávněných potřeb dané zakázky (...)*“. Byť se uvedené závěry obsažené v citovaném rozsudku vztahují k předchozí právní úpravě, tj. zákonu č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění

pozdějších předpisů, jsou dle názoru Úřadu plně aplikovatelné i ve vztahu k zákonu č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, neboť přijetí nové právní úpravy nikterak nepozměnilo smysl základních zásad. Ostatně tyto závěry jsou rovněž přiléhavé i ve vztahu ke stanovení technických podmínek plnění veřejné zakázky, přestože se citované soudní rozhodnutí týká stanovení požadavků zadavatele na kvalifikaci potenciálních dodavatelů. Gros citovaného rozsudku totiž spočívá v uchopení „zjevné nepřiměřenosti“ v jednání zadavatele, a to bez rozdílu, zda k tomuto mělo dojít nastavením požadavků na samotný předmět plnění, či nastavením požadavků na kvalifikaci, resp. způsobilost dodavatelů. Úřad dále upozorňuje, že samotná podstata zákazu tzv. skryté diskriminace znemožňuje jakoukoliv mechanickou aplikaci. Není totiž dost dobře možné požadovat po zadavatelích, aby jimi stanovené požadavky na předmět plnění mohli splnit všichni dodavatelé předmětných dodávek. Takový požadavek by ostatně nebyl ani reálně možný a byl by v rozporu se smyslem a účelem zákona, kterým je zajistit právě to, aby nabídku sice mohlo podat široké spektrum dodavatelů, nicméně pouze těch, kteří jsou schopni předmět plnění řádně, v požadovaných specifikacích, resp. v požadované specifikaci či parametrech dodat. Odvrácenou stranou stanovení určitých striktních podmínek na předmět plnění veřejné zakázky je tedy selekce těch dodavatelů, jež ke splnění veřejné zakázky způsobilí nejsou, přičemž o takovéto (legitimními ekonomickými zájmy podložené) selekci pak nelze hovořit jako o skryté diskriminaci.

77. V souvislosti s užitím pojmu „zjevná nepřiměřenost“ Úřad podotýká, že zásada přiměřenosti (proporcionality) byla do zákona nově přejata z díkce evropských zadávacích směrnic, přičemž zakotvení této zásady vychází ze skutečnosti, že zákon ponechává zadavatelům značnou míru diskrece stran volby konkrétního postupu v zadávacím řízení. Postup v souladu se zásadou přiměřenosti primárně (nikoli však výlučně) spočívá v tom, že na jedné straně zadavateli poskytuje dostatečné záruky výběru dodavatele, který skutečně bude schopen veřejnou zakázku v požadované kvalitě a v požadovaných termínech realizovat, na druhou stranu se bude jednat o postup, který nad rámec garance výše uvedeného cíle nebude dále nedůvodně omezovat hospodářskou soutěž. Jedná se o zásadu, kterou by se zadavatel měl řídit ve všech fázích zadávacího řízení, např. i při vymezení předmětu plnění a požadavků na něj kladených.
78. V souvislosti s problematikou specifikace předmětu plnění v návaznosti na potřeby zadavatele lze odkázat například na rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 31 Af 3/2015-29 ze dne 19. 12. 2016, v němž se uvedený soud vyjádřil následovně: *„Předně soud považuje za nutné konstatovat, že každý zadavatel při zadávání veřejné zakázky reaguje na svoji potřebu a k té samozřejmě směřuje svou snahu o uzavření smlouvy prostřednictvím veřejné zakázky. Podle názoru soudu je naprosto v pořádku, pokud zadavatel reaguje vypsáním zakázky na svoji vzniklou potřebu řešení určité situace. Z povahy věci tak samotná potřeba zadavatele v sobě implikuje omezení pro její řešení, neboť určité zájmy zadavatelů v sobě implikují pouze limitní množství řešitelů.“* Dále lze odkázat například na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Afs 87/2008 ze dne 9. 7. 2009, v němž jmenovaný soud konstatoval, že *„[p]ředmět veřejné zakázky vychází z potřeb zadavatele a může mít nejrůznorodější charakter daný jeho věcným obsahem, potřebami zadavatele, jeho finančními možnostmi, apod.“*

79. Obecně je třeba ve vztahu k procesu zadávání veřejných zakázek konstatovat, že v zadávacím řízení lze ve své podstatě každou zadávací podmínku či požadavek zadavatele považovat za do určité míry limitující a omezující, nicméně takto je konstruován celý zákon o zadávání veřejných zakázek a určitá míra omezení volnosti, jak pro zadavatele, tak dodavatele, je zákonem předvídaná a povolená. Zadavatel v případě, že klade na dodavatele (účastníky) určitá omezení – požadavky na dodávané plnění, je vázán jednotlivými zákonnými ustanoveními, stejně tak pak je povinen reflektovat ve vztahu ke všem jeho úkonům, tedy i nastavení zadávacích podmínek, ustanovení § 6 zákona, v němž jsou vyjádřeny základní zásady zadávacího řízení. Zadavatel je tedy povinen dodržovat při formulaci technických podmínek zásadu nediskriminace a přiměřenosti a současně platí, že nesmí bezdůvodně zvýhodnit či znevýhodnit některé dodavatele. Uvedené však neznamená, že je zadavatelům upírána možnost stanovit technické podmínky podle svých potřeb (viz výše uváděná judikatura a dále v podrobnostech viz další části odůvodnění tohoto rozhodnutí). Technická specifikace pak ovšem musí vycházet z objektivně zdůvodnitelných požadavků zadavatele. Podle ustanovení § 36 odst. 1 zákona přitom platí, že zadávací podmínky nesmí být zadavatelem stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Úřad přitom uvádí, že citované ustanovení zákona musí být vykládáno ve shodě se základními zásadami zadávacího řízení zakotvenými v § 6 zákona. Lze přitom dovozovat, že zadávací podmínky mohou za konkrétních okolností ve svém důsledku vytvářet jistou nerovnováhu mezi dodavateli, čili mohou do určité míry „prolamovat“ základní zásady zadávacího řízení (a to především zásadu zákazu diskriminace), avšak výlučně za předpokladu, že pro to existuje objektivní důvod na straně zadavatele (ve svém důsledku se pak tedy ani nejedná o porušení zásady zákazu diskriminace). Jinak řečeno zadávací podmínky sice mohou pro určité dodavatele skýtat výhodu, avšak nesmí tomu tak být **bezdůvodně**, tj. tato výhoda musí být odůvodněna, resp. vycházet z konkrétních logických úvah a potřeb zadavatele a musí pro ni existovat objektivní příčiny. Pokud tomu tak bude, nelze z pohledu Úřadu hovořit o porušení zákona při stanovení zadávacích podmínek zadavatelem.
80. V šetřeném případě získal Úřad pochybnosti o tom, zda se zadavatel nedopustil porušení zákona, když v rámci zadávacích podmínek stanovil takovou kombinaci technických parametrů předmětu plnění veřejné zakázky, že v jejím důsledku splňují zadávací podmínky pouze vozidla jediného dodavatele v daném segmentu trhu, a to vozidla dodavatele ŠKODA AUTO a.s. Jedná se o vzájemnou kombinaci především následujících technických parametrů: požadavek na extrémní velikost kufru u provedení vozidel sedan/hatchback, požadavek na 5 dveří u provedení sedan/hatchback, požadavek na vnitřní rozměry vozidel. Úřad opětovně připomíná, že zadavatel stanovil technické podmínky poptávaných vozidel identicky pro všech 58 zadavatelů, pro něž předmětná vozidla, jak vyplývá z přílohy č. 2 zadávací dokumentace, poptává.
81. Za účelem posouzení, zda stanovením předmětných zadávacích podmínek veřejné zakázky se zadavatel dopustil porušení zákona a nastavením zadávacích podmínek mohl omezit soutěžní prostředí, se Úřad tedy zabýval otázkou, zda shora uvedené zadávací podmínky byly stanoveny diskriminačně, popř. v rozporu se zásadou přiměřenosti, tj. zda stanovením těchto zadávacích podmínek mohl zadavatel omezit hospodářskou soutěž **bezdůvodným**

zvýhodněním konkrétního dodavatele, resp. znevýhodněním některých potenciálních dodavatelů.

82. Úřad konstatuje, že, jak bude podrobněji popsáno níže v odůvodnění tohoto rozhodnutí, zadavatel jím stanovené technické parametry vůči jednotlivým vozům zdůvodňuje v zásadě výlučně potřebami Policie ČR, coby jednou z kategorií zadavatelů, pro něž je plnění poptáváno, avšak z dokumentace o zadávacím řízení nevyplývá, že by vozidla byla pořizována výhradně pro potřeby Policie ČR. Zadávací dokumentace totiž nevyklučuje, že předmětem plnění posuzované veřejné zakázky budou i dodávky osobních automobilů v běžném provedení, byť je předpokladem jejich nákupu dostatek investičních prostředků.
83. Úřad se tedy při posouzení věci ve svých úvahách zaměřil na to, zda zadavatelem vymezené technické parametry (podmínky) veřejné zakázky jsou opodstatněné ve vztahu **k předmětu veřejné zakázky jako k celku**, tj. jak ve vztahu k vozidlům, jež mají sloužit k policejním účelům, tak i k vozidlům, která nebudou využívána k plnění úkolů, jež je Policie ČR na základě příslušných právních předpisů povinna zabezpečovat. Úřad se tudíž věnoval tomu, zda jsou tyto technické podmínky přiměřené celému předmětu veřejné zakázky, resp. zda nejsou nastaveny diskriminačně a zda tak ve svém důsledku nevedou k bezdůvodné konkurenční výhodě konkrétního dodavatele. Úřad přitom v rámci tohoto přezkumu bral do svých úvah fakt, že, jak bylo ostatně konstatováno již shora, zadavatel v zadávací dokumentaci, coby nejvýznamnějším dokumentu zadávacího řízení, na základě něhož dodavatelé zpracovávají své nabídky, potažmo na základě kterého se rozhodují, zda se soutěže o veřejnou zakázku vůbec zúčastní či nikoliv, v nastavení technických podmínek nerozlišil, zda vozidlo bude reálně využíváno k plnění policejních účelů či nikoliv, tzn. nastavil úroveň technických podmínek shodně pro celý předmět veřejné zakázky.
84. Úřad sděluje, že jedním z východisek pro rozhodnutí věci, na základě nichž formuluje své závěry, byly, vzhledem k podobnosti předmětu plnění veřejných zakázek, resp. vzhledem k obdobnosti předmětů řízení, závěry obsažené v rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0029/2018/VZ-15286/2018/321/EDo/ZSř ze dne 25. 5. 2018. V citovaném rozhodnutí byla řešena zákonnost stanovení zadávacích podmínek, resp. technických parametrů veřejné zakázky, jejíž předmět plnění spočíval v dodávce osobních automobilů v policejním i běžném provedení, která byla zadávána identickým centrálním zadavatelem, tj. Ministerstvem vnitra. Úřad považoval v tomto správním řízení za vhodné reflektovat právní názor obsažený zejm. v bodu 69. odůvodnění předmětného rozhodnutí předsedy Úřadu, z něhož lze dovodit, že se Úřad při posouzení věci má rovněž zabývat vztahem ke struktuře účelového určení požadovaných vozidel. Úřad měl tedy vzít v potaz, že vozidla jsou zadavatelem v postavení centrálního zadavatele poptávána pro celkem 58 zadavatelů, přičemž v zadávacím řízení řešeném shora citovaným rozhodnutím předsedy Úřadu, stejně jako nyní, nebylo sporu o to, že ne všechna tato vozidla budou sloužit k policejním účelům, resp. že budou určena k zajištění úkolů Policie ČR. Ostatně i sám zadavatel toto připouští, tj. netvrdí, že by absolutně všechna vozidla byla pořizována pro policejní účely, přičemž takové tvrzení by ani nemělo oporu ve znění zadávací dokumentace. Úřad tedy přezkoumal vzájemnou kombinaci konkrétních technických podmínek, ve vztahu k nimž získal pochybnosti o jejich zákonnosti, a proto zahájil správní řízení z moci úřední, přičemž s přihlédnutím k citovaným závěrům předsedy Úřadu vzal v potaz právě i účelové určení vozidel (viz výše).

85. Úřad se při posuzování věci zaměřil na technické parametry, které souvisejí s konstrukčními vlastnostmi vozidel, tedy požadavky spočívající v provedení (homologaci) vozidel sedan nebo hatchback (viz bod 2 dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“), požadavcích zadavatele na velikost zavazadlového prostoru (viz bod 20 dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“ u vozů typu č. 1 až č. 8 a bod 13 předmětného dokumentu u vozů typu č. 9 až č. 12) v kombinaci s požadavkem na pětidveřovou karoserii (viz bod 12 dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“) a provedení vozidla ve spojení s požadavky na vnitřní rozměry vozidla (viz body 14 – 19 dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“ u vozů typu č. 1 až č. 8). Právě tato technická kritéria Úřad považuje za ta nejzásadnější, resp. taková, na která nejsou dodavatelé schopni případně pružně reagovat prostřednictvím „drobných“ úprav ve výrobě, popř. spoluprací s poddodavateli. S ohledem na to, na které parametry Úřad svůj přezkum zaměřil, je zřejmé, že se jedná o vozidla typu č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7 podle specifikace pod bodem 2 dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“. V souhrnu k těmto parametrům lze v podrobnostech odkázat na bod 43. odůvodnění tohoto rozhodnutí.
86. Úřad konstatuje, že v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, v němž, Úřad připomíná, byla řešena veřejná zakázka s obdobným předmětem plnění, v návaznosti na závěry obsažené v bodech 61., 62. a 70. shora citovaného rozhodnutí předsedy Úřadu, za účelem získání dalších skutkových zjištění, provedl průzkum relevantního trhu. V rámci tohoto průzkumu oslovil konkrétní dodavatele osobních automobilů s žádostmi o zodpovězení dotazů, přičemž přílohou těchto žádostí učinil Úřad tabulku zahrnující všechny parametry (technické podmínky), která nabídnutá vozidla na základě zadávací dokumentace musela splňovat, tj. musela jimi disponovat, a oslovení dodavatelé měli ke každému z těchto parametrů uvést buď „ANO“, v případě, že jej splňují, popř. „NE“, jestliže vozidla z jejich portfolia tímto parametrem nedisponují. Úřad přitom opakuje, že technické parametry, jejichž zákonnost ověřoval v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ průzkumem u konkrétních dodavatelů osobních automobilů, byly zadavatelem definovány naprosto identickým způsobem, jako tomu je u posuzované veřejné zakázky. Úřad předmětnými žádostmi oslovil ty dodavatele, které, resp. jimi dodávaná vozidla pokládal za obdobnou, resp. srovnatelnou kategorii s dodavatelem ŠKODA AUTO a.s. Současně lze konstatovat, že těmito žádostmi byli osloveni i ti dodavatelé, jež zadavatel identifikoval v jím provedeném průzkumu trhu, který si provedl před zahájením zadávacího řízení na veřejnou zakázku, která byla přezkoumávána ve správním řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, jehož výstupy tvoří položku č. 43 vedeného správního spisu. Úřad předesílá, že výsledky (výstupy) získané průzkumem relevantního trhu, jenž Úřad učinil v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, pokládá za zcela relevantní a využitelné z hlediska posouzení zákonnosti postupu zadavatele při stanovení zadávacích podmínek i ve zde projednávané věci, jelikož předmětem daného průzkumu trhu byly mj. identické technické parametry, jejichž zákonnost Úřad přezkoumává v tomto správním řízení. Úřad tudíž shledává vypovídací hodnotu provedeného průzkumu relevantního trhu za zcela srovnatelnou, resp. nijak neměnnou i ve vztahu k předmětu tohoto správního řízení. Úřad proto učinil výstupy získané provedením tohoto průzkumu součástí správního spisu, coby podklady pro rozhodnutí, a při rozhodnutí věci z nich vycházel.
87. Úřad se z procesní opatrnosti vyjadřuje i v rámci tohoto správního řízení k zadavatelem předkládaným argumentům, jež měly vést ve správním řízení sp. zn. S0316/2018/VZ ke zpochybnění předmětného průzkumu trhu provedeného Úřadem, přičemž Úřad setrvává

na svých závěrech, tj. že všichni dodavatelé byli osloveni písemnými žádostmi, jež tvořily pod příslušnými položkami součást vedeného správního spisu, a tudíž se nejednalo o nijak „pokoutně“ získané informace tvořící podklady pro vydání rozhodnutí, a pokud se týká polemiky zadavatele, jaký význam mohl být předmětným odpovědím přikládán, pakliže osobám, které tyto odpovědi vypracovaly, nehrozily žádné sankce za to, že v nich uvedou skutečnosti zkreslené, popř. hrubě nepravdivé, lze v této souvislosti odkázat na § 7 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, dle kterého se má za to, že ten, kdo jednal určitým způsobem, jednal poctivě a v dobré víře. Úřad neměl a nemá za to, že jím oslovení dodavatelé v jejich odpovědích jednali nepoctivě. I nadále je Úřad přesvědčen, že skutečnost, že uvedené odpovědi nenasvědčovaly zákonnosti postupu zadavatele při zadávání posuzované veřejné zakázky, sama o sobě neznámá, že se jednalo o informace zkreslené (nepravdivé), když z pohledu Úřadu se tak jednalo o účelové tvrzení zadavatele, stejně jako tomu bylo v případě tvrzení, že tyto odpovědi byly vypracovány k tomu nekompetentními osobami. Úřad tedy neměl a nemá důvodné pochybnosti o věrohodnosti odpovědí, získaných na základě provedeného průzkumu relevantního trhu, a je přesvědčen, že je nutné je vzít při rozhodování věci do svých úvah coby jeden z podkladů rozhodnutí. K uvedenému je možno rovněž doplnit, že valná většina údajů se dala a dá rovněž ověřit i z internetových stránek jednotlivých automobilek, popř. jejich distributorů. Stejně tak skutečnost, že Úřad získal odpovědi od oslovených subjektů, neznámá, že automaticky přebírá jimi vyslovený názor, resp. že tento nepodrobil přezkumu a nepřiznává jim příslušnou váhu, dle uvážení správního orgánu. Aby Úřad předešel pochybnostem, jež vyjádřil ve správním řízení sp. zn. S0316/2018/VZ zadavatel, když poukázal, že někteří z Úřadem oslovených dodavatelů uvedli v jejich vyjádřeních provedení vozidla „liftback“, které však není homologačním typem, což má za následek nulovou vypovídací hodnotu takové odpovědi a výsledek provedeného průzkumu trhu je tímto zkreslen, opakuje Úřad ve vztahu k tomuto svoji argumentaci. Úřadem bylo z vyhlášky č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů (resp. její přílohy č. 5), zjištěno, že osobní automobily jsou v České republice homologovány jako sedan, hatchback, kombi, kupé, kabriolet, víceúčelové vozidlo a užitkové kombi. Lze tedy přisvědčit zadavateli, že pojem „liftback“ není oficiálním označením homologace typu vozidla, kdy vozidlo takto označené musí být reálně homologováno jako jeden z typů, se kterým pracuje výše specifikovaná norma. Nicméně Úřad poznamenává, že zadavatel v dokumentu „Příloha č. 1 ZD MV-21007-3/VZ-2018“ pod bodem 12 stanovil požadavek na pětidveřovou karoserii (zadní dveře, víko včetně zadního okna, zasahující až ke střeše), kdy shora specifikovaný dokument zaslal Úřad v doslovném znění osloveným dodavatelům k vyplnění, coby přílohu jeho žádostí. V této příloze byl tedy jasně definován požadavek zadavatele na páté dveře. Byť tedy někteří z oslovených dodavatelů, jak namítal zadavatel, užívali v jejich vyjádřeních termín „liftback“, bylo z jimi současně vyplněné přílohy seznatelné, jak jsou na tom, tj. zda splňují či nesplňují požadavek zadavatele na pětidveřovou karoserii vozidel v podobě, v jaké ji zadavatel požadoval na základě shora jmenovaného dokumentu, v kombinaci s ostatními zadavatelem stanovenými technickými parametry. Úřad tudíž neměl a nemá za to, že by užití pojmu „liftback“ některými z oslovených dodavatelů jakkoliv snižovalo vypovídací hodnotu výsledků Úřadem provedeného průzkumu trhu, neboť těmito dodavateli vyplněné přílohy v podobě tabulky poskytovaly a poskytují relevantní informace o splnitelnosti požadavku zadavatele na pětidveřové provedení karoserie v kombinaci s dalšími technickými parametry.

Úřad tedy i nadále považuje za průkazné, že nelze považovat za opodstatněné tvrzení zadavatele, že by užití termínu „liftback“ vedlo ke zkreslení výsledků průzkumu trhu, popř. že by tato skutečnost mohla zatížit vedené správní řízení jakoukoliv procesní vadou či mohla mít za následek porušení tzv. zásady materiální pravdy, jež nachází své vyjádření v § 3 správního řádu.

88. Úřad uvádí, že výsledky jím provedeného průzkumu relevantního trhu pro přehlednost vložil do následující tabulky, jež obsahuje odpovědi oslovených dodavatelů:

	Splnění všech zadavatelem požadovaných 72 parametrů	Požadavek na objem zavazadlového prostoru min. 500 dm ³	U automobilů typu sedan homologace na pětidvéřový automobil	Další požadavky zadavatele, na něž dodavatel poukazuje jako na problematické
Renault	NE	u vozů kombi a sedan ANO, u vozů hatchback NE	NE	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel, a to zejména parametr „míra pohodlí vzadu“
Peugeot	NE	u vozů sedan/hatchback NE, u vozů kombi ANO	NE	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel, a to zejména parametry „míra pohodlí vzadu“, „efektivní prostor pro hlavu vpředu“ a „efektivní prostor pro hlavu vzadu“
Citroen	NE	nelze z vyjádření zjistit	nelze z vyjádření zjistit	nelze z vyjádření zjistit
Opel	NE	u vozů sedan/hatchback NE, u vozů kombi ANO	ANO, ale obecně toto nepovažují za standardní	přísně je nastaven požadavek zadavatele na „efektivní prostor pro hlavu vzadu“
KIA	NE	u vozů sedan a kombi ANO, u vozů hatchback NE	NE	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel, a to konkrétně parametry „šířka v loktech vpředu“ s „šířka v loktech vzadu“
BMW	nevyplnil tabulku, nelze z vyjádření zjistit	ANO, ale u vyšší kategorie vozidel	nelze z vyjádření zjistit	konkrétní námítky ve vztahu k technickým podmínkám ze sdělení nevyplývají, pouze by považoval za přiměřený menší objem zavazadlového prostoru
Mazda	NE	u vozů sedan/hatchback NE, u vozů kombi ANO	NE	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel, neboť takto zadané požadavky výběr v daném segmentu velmi omezují
Audi	NE	ANO, ale pouze sedany luxusní kategorie	NE	pokud se týká vnitřních rozměrů, nejpřísněji je nastaven parametr „efektivní prostor pro hlavu vzadu“
SEAT	NE	ANO	liftback ANO	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel,

				nejpřísněji nastaven parametr „šířka v loktech vzadu“
Volvo	NE	nelze z vyjádření zjistit	NE	nelze z vyjádření zjistit
Mercedes-Benz	NE	NE	NE	požadavek zadavatele na vnitřní rozměry vozidel, nejpřísněji nastaveny parametry „míra pohodlí vpředu“ a „míra pohodlí vzadu“
Volkswagen	NE	ANO	ANO	vnitřní rozměry vozidel, nejpřísněji nastaven parametr „šířka v loktech vzadu“

Úřad na tomto místě ve vztahu k požadavkům zadavatele na minimální vnitřní rozměry poptávaných automobilů (viz bod 43. odůvodnění tohoto rozhodnutí) sděluje, že oslovení dodavatelé většinou nespĺnili minimálně jeden z celkem pěti zadavatelem předepsaných vnitřních rozměrů, kdy nejčastěji byly uváděny jako problematické parametry č. 15, 17 a 19, přičemž lze konstatovat, že v souhrnu minimální přípustná hranice u každého vnitřního rozměru nebyla splněna alespoň jedním z oslovených dodavatelů, tj. kategorii vnitřních rozměrů jako celek lze označit dle názoru Úřadu za zásadně problematickou. Pro úplnost lze doplnit, že jediný z oslovených dodavatelů, který všechny předmětné parametry (požadavky na vnitřní rozměry automobilů) splňuje, je výrobce BMW, kdy však má Úřad za to, že se ani nejedná z cenového hlediska o srovnatelného výrobce výrobcem ŠKODA AUTO a.s. (v podrobnostech k tomuto viz další část odůvodnění tohoto rozhodnutí). Ve vztahu k uvažovanému modelu AUDI A5 tento parametr nespĺňuje ani tento výrobce AUDI z kategorie luxusních vozů. V podrobnostech je pak možno odkázat na položky spisu 17 až 39, kde jsou zachyceny závěry oslovených dodavatelů.

89. Úřad uvádí, že v případě veřejné zakázky řešené ve správním řízení sp. zn. S0316/2018/VZ zadavatel poptával celkem 4 typy automobilů, jež musely disponovat, resp. splňovat celkem 72 technických parametrů. Z provedeného průzkumu trhu, jehož relevantní shrnutí je obsahem tabulky uvedené v předchozím bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, vyplývá, že všech 72 zadavatelem stanovených parametrů (technických podmínek) u typu vozu č. 1 a 3, tj. u vozů v provedení sedan/hatchback, oslovení dodavatelé nespĺňují. V případě šetřené veřejné zakázky zadavatel poptává 12 typů automobilů, přičemž u vozů typu č. 1 až č. 8 stanovil celkem 76 technických parametrů, kdy nad rámec 72 požadavků vymezených v zadávacím řízení na veřejnou zakázku řešenou ve shora specifikovaném správním řízení zadavatel přidal požadavky na hasicí přístroj 1 kg – práškový, mechanický systém zabezpečení vozidla proti odcizení uzamčením řazení, reflexní vesty na počet sedadel a autorádio s navigací. Pakliže v případě veřejné zakázky přezkoumávané Úřadem v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ oslovení dodavatelé u vozidel v provedení sedan/hatchback zadavatelem stanovených 72 technických parametrů nespĺňovali, jak vyplynulo z provedeného průzkumu relevantního trhu, pak lze z pohledu Úřadu užitím argumentace a *minor ad maius* dospět k závěru, že tito dodavatelé by tím spíše nespĺňovali u typů vozidel č. 1, 3, 5 a 7, tzn. u vozidel v provedení sedan/hatchback, 76 technických

parametrů, jejichž splnění u posuzované veřejné zakázky zadavatel požadoval. Jinými slovy řečeno, to, že zadavatel mj. u vozů typu č. 1, 3, 5 a 7 požadoval splnění celkem 76 technických parametrů, kdy tedy ještě oproti veřejné zakázce posuzované Úřadem v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ navýšil počet technických parametrů, jimiž musí poptávaná vozidla disponovat, přičemž charakter těchto parametrů nedoznal zásadních změn, nemůže nijak snižovat aplikovatelnost výstupů průzkumu relevantního trhu, jenž Úřad provedl v rámci shora specifikovaného správního řízení, na šetřenou veřejnou zakázku.

90. Úřad konstatuje, že u některých dodavatelů fakt, že nejsou schopni splnit u vozidel v provedení sedan/hatchback všechny zadavatelem požadované technické parametry, vyplývá právě z vyplněné tabulky. Někteří dodavatelé vzhledem k nesplnění všech požadavků v dané tabulce toto pouze uvedli v rámci svého vyjádření (bez vyplnění tabulky). Příkladem lze uvést, že dodavatel vozů BMW danou tabulku nevyplnil, přičemž v průvodním dopisu uvedl *„Vzhledem k požadavku na minimální hodnotu zavazadlového prostoru vozidel je tedy pro značku BMW zadání splnitelné pouze s modely vyšší kategorie a tudíž naše účast ve výběrovém řízení, kde hlavním rozhodovacím kritériem je pořizovací cena vozu, nedává smysl a proto jsme se výběrového řízení ani neúčastnili“*, a tedy není možno učinit závěr, zda by byl tento dodavatel případně schopen splnit další (všechny) požadavky zadavatele, avšak připouští, že s modely vyšší kategorie, je schopen splnit požadavek na minimální objem zavazadlového prostoru, když uvádí *„Vozy se zavazadlovým prostorem větším než 500 l v naší nabídce máme (...) v provedení karoserie s pátými výklopnými dveřmi až model 6GT. Tedy relativně vyšší kategorie vozidel.“*. Na základě provedeného průzkumu trhu se kombinace technických parametrů objem zavazadlového prostoru, karoserie sedan/hatchback v pětidveřovém provedení a vnitřních rozměrů vozů jeví, dle názoru Úřadu, jako problematická. Z vyjádření oslovených dodavatelů vyplývá, že vozidlo v provedení sedan mívá větší zavazadlový prostor, ale většina výrobců (dodavatelů) tento typ vozu řeší konstrukčně jako vůz čtyřdveřový. Vůz v provedení hatchback má typicky menší zavazadlový prostor, z čehož vyplývá, že splňuje-li výrobce požadavek na pětidveřovou karoserii, již současně nesplní parametr týkající se velikosti zavazadlového prostoru. Současně z provedeného průzkumu vyplynulo, že oslovení dodavatelé se v zásadě shodli na tom, že výše popsaná kombinace technických parametrů velikost zavazadlového prostoru min. 500 dm³ ve spojení s požadavkem na pětidveřový vůz, kterou zadavatel u vozidel typu č. 1, 3, 5 a 7 ve zde projednávané věci stanovil, je značně trh limitující, o to více zesílena při požadavcích na vnitřní rozměry vozidel. Nelze přehlédnout, že samotní oslovení dodavatelé působící na relevantním trhu velmi často jako problematický, kromě požadavku na objem zavazadlového prostoru, vnímali tímto způsobem i požadavky na vnitřní rozměry vozidel. Úřad k tomu doplňuje, že jeden z dotazů Úřadu obsažených v jeho žádostech směřoval ke zjištění, zda oslovení dodavatelé pokládají velikost zavazadlového prostoru 499 dm³ za „síto“ (Úřad v rámci svého šetření pracoval s hodnotou 499 dm³, kterou takto definoval navrhovatel), resp. za hraniční velikost redukující počet možných nabídek. Z provedeného šetření na relevantním trhu, které Úřad v průběhu správního řízení učinil, přitom vyplynulo, že „dělicí hranice“ u této kombinace parametrů je ještě o poznání níže.
91. Úřad ve vztahu k výše uvedenému uvádí, že kombinace shora specifikovaných požadavků zadavatele představuje z pohledu Úřadu zásadní „síto“, a signalizuje, že by mohla výrazně zvýhodňovat dodavatele ŠKODA AUTO a.s. (tu Úřad vychází ze skutečnosti, že zadavatel svým rozhodnutím ze dne 18. 12. 2018 rozhodl o výběru jmenovaného dodavatele na realizaci

veřejné zakázky, z čehož lze mít za prokázané, že tento dodavatel musel splnit všechny požadavky zadavatele stanovené v zadávacích podmínkách). Úřad dodává, že nepřehlédl, že někteří oslovení dodavatelé disponují např. vozidly s objemem zavazadlového prostoru o zadavatelem požadovaném objemu, např. dodavatelé Audi, SEAT a Volkswagen, jak vyplývá z jejich vyjádření, avšak tito dodavatelé nesplňují další požadavky zadavatele, které na poptávaná vozidla klade. Typicky z provedeného průzkumu trhu vyplynulo, že v případě, že by dodavatel splnil limit pro minimální zavazadlový prostor o objemu 500 dm³, nesplňuje daný dodavatel již požadavek na páté dveře, popř. požadavky na vnitřní rozměry vozidel. Uvedené vyplývá z vyjádření oslovených dodavatelů, která tvoří součást vedeného správního spisu.

92. Současně Úřad upozorňuje, jak vyplynulo ze shora citovaného rozhodnutí předsedy Úřadu (viz bod 71. odůvodnění předmětného rozhodnutí), že je potřeba zohlednit hledisko porovnatelnosti výrobků splňujících daný parametr, kupříkladu z hlediska cenové třídy vozidla, neboť tyto okolnosti zásadně ovlivňují možnosti dodavatele podat konkurenceschopnou nabídku a reálně se ucházet o veřejnou zakázku. V kontextu právě uvedeného Úřad poznamenává, že např. z vyjádření dodavatelů BMW či Audi, které, dle názoru Úřadu nelze považovat v kontextu výše uvedeného za dodavatele schopné podat konkurenceschopnou nabídku, avšak Úřadem byli osloveni, jelikož splnění zadavatelem stanovených podmínek vyplývalo z šetření provedeného zadavatelem, pakliže by se Úřad zaměřil pouze na jeden z některých výše uvedených parametrů – minimální velikost zavazadlového prostoru – vyplývá následující. Tito dodavatelé splňují požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru 500 dm³ pouze vozidly luxusní kategorie. Ve vztahu k výrobcí BMW lze odkázat na citaci z jeho vyjádření uvedenou Úřadem v bodu 90. odůvodnění tohoto rozhodnutí; je tedy zjevné, že tento dodavatel by byl schopen tento požadavek zadavatele splnit, a to dokonce i v kombinaci s požadavkem zadavatele na páté dveře, avšak, jak bylo již uvedeno, pouze vozidly luxusní kategorie. Dodavatel Audi uvedl, že „*Tuto podmínku u značky Audi splňují pouze sedany luxusní kategorie – Audi A6/A7/A8.*“, přičemž současně v daném vyjádření v odpovědi na další z otázek je uvedeno „*Sedany značky Audi jsou homologované jako čtyřdveřové.*“. Je tedy zjevné, že dodavatel Audi by byl schopen splnit požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru, a to vozidly luxusní kategorie, avšak již nesplňuje požadavek zadavatele na páté dveře. Úřad dodává, že výrobce Audi má jako pětidveřové homologované vozidlo Audi A5, avšak toto vozidlo, jak vyplývá z přílohy vyjádření jmenovaného dodavatele, nesplňuje požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru, stejně tak ani požadavek zadavatele týkající se vnitřního rozměru vozidla – efektivní prostor pro hlavu vzadu. Dle přesvědčení Úřadu i právě uvedené má určitou vypovídací hodnotu o tom, jak přísně jsou nastaveny technické parametry na zadavatelem poptávaná vozidla. K tomu lze doplnit, že i pokud by výrobce Audi splňoval požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru 500 dm³ i požadavek na páté dveře, jednalo by se navzdory tomu o, s přihlédnutím k výše řečenému, z cenového hlediska neporovnatelné vozidlo s vozidly výrobce ŠKODA AUTO a.s. Pokud by např. dodavatel BMW byl schopen splnit všechny technické požadavky na poptávané vozidlo, nejedná se tak, dle názoru Úřadu, o zcela směrodatné informace, jelikož takové výrobky (vozidla) jsou v intencích výše uvedeného vzájemně neporovnatelné. Současně Úřad akcentuje, že se jedná o výrobce, které měl „vytipované“ zadavatel, jak lze dovodit z jím provedeného průzkumu trhu, přičemž je všeobecně známo, že se jedná o dodavatele

nabízející vozidla v jiné cenové hladině, než je tomu u zadavatelem poptávaných automobilů. Úřad k tomu dodává, že zadavatel v jím provedeném průzkumu trhu pracoval u výrobce BMW s jiným typem vozidla, avšak tento nesplňuje technické parametry pro vozidla typu č. 1, 3, 5 a 7, jak ostatně vyplývá i z tohoto průzkumu zadavatele, neboť vozidla BMW 3 a BMW 2 Gran Tourer nesplňují požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru, což je vyjádřeno v podkladech samotného zadavatele a koresponduje i s vyjádřením jmenovaného dodavatele, že je daný požadavek zadavatele schopen splnit pouze prostřednictvím vozů cenově vyšší kategorie. Zadavatel dále v jím provedeném průzkumu trhu pracoval u výrobce BMW i s vozidlem BMW 5, jež by sice splnilo požadavek zadavatele na minimální velikost zavazadlového prostoru, avšak jedná se o vozidlo homologované jako kombi, kdy zadavatel u vozidel typu č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7, které tvořily součást předmětu plnění šetřené veřejné zakázky, požadoval homologaci sedan/hatchback. Úřad tak má za to, že žádný ze subjektů působících na trhu s osobními automobily není schopen podat konkurenceschopnou nabídku, tj. nabídku, jež by splňovala všechny zadávací podmínky, a která by mohla představovat reálnou cenovou konkurenci nabídce dodavatele ŠKODA AUTO a.s.

93. Úřad doplňuje, že na výše uvedeném nemůže z jeho pohledu ničeho změnit ani fakt, že zadavatel obdržel na plnění předmětné veřejné zakázky 2 nabídky, a to nabídku dodavatele ŠKODA AUTO a.s. a nabídku navrhovatele, tj. dodavatele Hyundai Motor Czech s.r.o. Nabídka dodavatele Hyundai Motor Czech s.r.o., však byla zadavatelem shledána jako podaná opožděně, jelikož byla vložena do systému Národního elektronického nástroje, v němž byla veřejná zakázka zadávána, dne 5. 6. 2018 v 10:00:18 hod., přičemž lhůta pro podání nabídek uplynula dne 5. 6. 2018 v 10:00:00 hod. Nabídka navrhovatele se tudíž ve smyslu § 28 odst. 2 zákona nepovažuje za podanou a v průběhu zadávacího řízení se k ní nepřihlíží. Právě uvedené pak má odraz i v protokolu o otevírání nabídek ze dne 5. 6. 2018. Úřad má za to, že ze skutečnosti, že dodavatel Hyundai Motor Czech s.r.o., podal nabídku, resp. projevil snahu podat nabídku, nelze dovozovat, že splnil všechny zadávací podmínky, jak argumentuje zadavatel (viz bod 19. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Toto by totiž mohlo být případně ověřeno až tehdy, pokud by byla nabídka navrhovatele předmětem posouzení nabídek, k čemuž však, s ohledem na výše popsané, nedošlo. Úřad tudíž danou argumentaci zadavatele považuje za spekulativní. Úřad přitom upozorňuje, že sám dodavatel Hyundai Motor Czech s.r.o., v jeho vyjádření ze dne 29. 11. 2018, které Úřadu zaslal v rámci správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, mj. uvedl, že *„[p]ři podání nabídky si byl (...) vědom, že nabízená vozidla nesplňují striktní technické požadavky Zadavatele. Ostatně tyto požadavky ani nebylo možné splnit, neboť jejich vzájemná kombinace byla zvolena tak, že je splňuje jediný, předem vybraný výrobce. Navrhovatel však podáním Nabídky zamýšlel demonstrovat nepřipustnost a neodůvodněnost takto nastavených technických parametrů, s tím, že předkládal Nabídku, která by splnila účel použití vozidel sledovaný Zadavatelem a zcela by postačovala k uspokojení jeho skutečných potřeb. Ze zadávacího řízení by Zadavatelem byla vyloučena právě pro nesplnění technických parametrů, které byly nastaveny zjevně diskriminačně a ve své vzájemné kombinaci přesahovaly rámec důvodných a legitimních požadavků na technické vlastnosti vozidel.“* Úřad nadto konstatuje, že z nabídky na plnění předmětné veřejné zakázky, jež mu byla navrhovatelem v průběhu správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ na jeho výzvu zaslána, zjistil, že navrhovatel u typů vozů č. 1, 3, 5 a 7, jež jsou pro posouzení věci relevantní, nabízel modely Hyundai Tucson, kdy, Úřad připomíná,

zadavatel ve vztahu k těmto typům vozů požadoval homologaci sedan/hatchback. Zadavatel v jeho vyjádření ze dne 30. 1. 2019 mj. sdělil, že „pro dané zadávací řízení zcela transparentně zvolil homologační terminologii, která současně popisuje i požadovaný typ vozidla, právě proto, aby nezvýhodnil některého z výrobců a tak se zachoval zcela nediskriminačně. To, že nepřipustil víceúčelové vozidlo, je zcela pochopitelné, neboť tato homologace je značně široká a jsou takto homologována převážně či standardně sportovně užitková vozidla (SUV), což značí vozidla uzpůsobená pro provoz v terénu či na značně náročných komunikacích.“. Navrhovatel přitom v jeho vyjádření ze dne 29. 11. 2018, jež Úřadu zaslal v rámci správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, mj. uvedl, že „[n]avrhovatelem nabízená vozidla typu Hyundai Tucson jsou dle příslušných právních předpisů homologována jako víceúčelová vozidla. Navrhovatel vozidly homologovanými dle požadavků Zadavatele jako sedan či hatchback, které by splňovaly či se v podstatné míře alespoň přiblížily splnění Zadavatelem dalších požadovaných parametrů (mj. požadavek pětidveřové karoserie), nedisponuje. (...) Zadavatel (...) v zadávací dokumentaci (...) stanovil výslovný požadavek na homologaci vozidel, a to striktně homologaci kombi nebo homologaci sedan/hatchback. Homologace je dle příslušných právních předpisů (...) uváděna jednoznačným údajem v technickém listu (technickém průkazu) vozidla. Tento požadavek tedy Navrhovatelem nabízená vozidla Tucson nemohla splnit (...).“ Dle přesvědčení Úřadu tak není nijak oslaben jeho závěr, že na relevantním trhu není přítomen žádný dodavatel, jenž by byl schopen podat nabídku splňující všechny zadavatelem stanovené zadávací podmínky, a která by současně mohla cenou reálně konkurovat dodavateli ŠKODA AUTO a.s.

94. Úřad tedy konstatuje, že z provedeného šetření dochází k závěru, že dodavatelem způsobilým naplnit všechny požadavky zadavatele je dodavatel ŠKODA AUTO a.s. Ve vztahu k právě řečenému Úřad poznamenává, že si je vědom existence i dalších potenciálních dodavatelů na trhu, avšak má za to, že za účelem zjištění skutkového stavu věci byla provedena dostatečná skutková zjištění. Úřad současně akcentuje, že zadavatel v celém průběhu správního řízení, stejně tak ani v průběhu správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, kdy zadavatel odkazuje na svá vyjádření v něm učiněná (viz bod 23. odůvodnění tohoto rozhodnutí), neidentifikoval žádnou množinu dodavatelů, kteří by kumulativně splňovali všech 76 technických parametrů u vozů typu č. 1 až 8 (Úřad ponechává stranou, jaká je situace na relevantním trhu ve vztahu k vozidlům poptávaným zadavatelem jako typy č. 9 až 12, neboť na tomto předmětné rozhodnutí, vzhledem k řešeným zadavatelem požadovaným technickým parametrům vozidel, nestojí), popř. nedoložil, že by se o šetřenou veřejnou zakázku mohlo ucházet více dodavatelů, a to ani dokonce pouze ve vztahu k typům vozů č. 1, 3, 5 a 7, kdy argumentace zadavatele odkazem na nabídku dodavatele Hyundai Motor Czech s.r.o., byla Úřadem shledána jako irelevantní (viz shora). Stejně tak „výsledky šetření“ samotného zadavatele na relevantním trhu (viz položka 43 vedeného správního spisu), tvořící součást dokumentace o zadávacím řízení na veřejnou zakázku přezkoumávanou Úřadem v rámci správního řízení sp. zn. S0316/2018/VZ, kdy však byly zadavatelem „zkoumány“ identické technické parametry, jež jsou relevantní pro rozhodnutí ve zde projednávané věci, nenasvědčují z pohledu Úřadu tomu, že by sám zadavatel našel dodavatele schopného vyhovět všem požadavkům na všechna poptávaná vozidla, zejm. pak s přihlédnutím k požadavkům na vozidla typu č. 1 až 8. K tomu Úřad dodává, že zadavatel předložil pouze kusé informace ve vztahu k jednotlivým typům vozidel, resp. jednotlivým požadavkům, jimiž se snaží zdůvodnit opodstatněnost stanovených technických parametrů,

avšak relevantním způsobem nezdůvodnil oprávněnost nastavených technických parametrů k veřejné zakázce jako celku.

95. Úřad, jak bude uvedeno dále v odůvodnění tohoto rozhodnutí, zejména posoudil to, zda je zadavatel schopen jím stanovené technické parametry dostatečně zdůvodnit. Úřad předesílá, že je toho názoru, že jestliže je zadavatel schopen své požadavky zdůvodnit, pak i pokud by vedly pouze k jedinému dodavateli na trhu, a byly zdůvodnitelné, nejednalo by se o porušení pravidla stanoveného v § 36 odst. 1 zákona, neboť toto pracuje s tezí, že zadavatel nesmí stanovit zadávací podmínky tak, aby určitým dodavatelům **bezdůvodně** přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely **bezdůvodně** překážky hospodářské soutěže. Jinými slovy řečeno, pakliže zadavatel „zdůvodněně“ stanovuje určité požadavky, ačkoliv těmito požadavky minimalizuje okruh možných dodavatelů, lze takový postup zadavatele shledávat souladný nejen s výše citovaným § 36 odst. 1 zákona, ale rovněž i se základními zásadami vyjádřenými v § 6 zákona (viz např. i již výše vyslovená úvaha Úřadu v bodu 79. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Právě i v intencích výše vyjádřené úvahy Úřad daný případ posuzoval.
96. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí se tedy Úřad bude zabývat posouzením otázky, zda byly přezkoumávané požadavky zadavatele přiměřené, objektivně zdůvodnitelné, tj. opodstatněné, neboť i v případě, že zadávací podmínky omezí způsobem svého nastavení soutěž mezi dodavateli, k čemuž v posuzovaném případě došlo, jak vyplývá ze shora uvedených závěrů Úřadu, je takový postup zadavatele aprobován v případě, že je prokázáno, že existovaly objektivní důvody, které neumožnily uspokojit objektivní potřebu zadavatele jiným způsobem, a je tedy přítomna objektivní zdůvodnitelnost stanovených zadávacích podmínek.
97. Za situace, kdy požadavek na shora popsanou kombinaci technických podmínek vede k nespornému upřednostnění (zvýhodnění) dodavatele ŠKODA AUTO a.s., a tedy k preferenci jediného dodavatele, musí být zdůvodnění potřeb zadavatele dostatečně konkrétní, podložené takovými skutkovými podklady, které odůvodňují nemožnost či nevhodnost formulace některého z dotčených požadavků jiným, mírnějším způsobem, který by zajistil širší hospodářskou soutěž mezi dodavateli. Předložené zdůvodnění navíc musí být podloženo objektivní potřebou zadavatele, tj. je nezbytné prokázat, že je nutné pro uspokojení potřeb zadavatele pořídit daný předmět plnění v požadované kvalitě, tj. vybavený a disponující právě a jen požadovanými technickými parametry stanovenými v zadávacích podmínkách, neboť bez nich by plnění pro zadavatele již postrádalo smysl. Úřad v této souvislosti odkazuje i na bod 66. odůvodnění rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0029/2018/VZ-15286/2018/321/Edo/ZSř ze dne 25. 5. 2018, v němž bylo mj. řečeno, že *„situaci, v níž vedou zadávací podmínky k podání nabídky od jediného dodavatele, navíc v sektoru, v němž působí významný počet relevantních výrobců a dodavatelů, je třeba vnímat jako krajně nežádoucí, neboť za takových okolností je hospodářská, jakož i cenová soutěž fakticky vyloučena a může dojít k ne hospodárnému nakládání s veřejnými prostředky. Je tedy nutno o to pečlivěji zkoumat, zda byly zadávací podmínky stanoveny skutečně přiměřeně a v nezbytném rozsahu za účelem zajištění řádného plnění veřejné zakázky, či zda nebyly zadavatelem (s ohledem na okruh a strukturu požadovaných parametrů) nastaveny svévolně se skrytě diskriminačními účinky (...)“.*

98. Úřad se tedy zabýval tím, zda zadavatel v zadávací dokumentaci, která, Úřad opakuje, představuje základní a nejvýznamnější dokument zadávacího řízení, a z níž Úřad musí při svém přezkumu vycházet, stanovil zadávací podmínky tak, že tyto sice skýtají pro shora jmenovaného dodavatele konkurenční výhodu, avšak tato výhoda není bezdůvodná, čili vychází z konkrétních logických úvah zadavatele, tj. má konkrétní ratio, a existují pro ni objektivní příčiny.
99. Úřad uvádí, že z přílohy č. 7 „Nacenení osobních automobilů“ zadávací dokumentace vyplývá, že zadavatel v rámci šetřené veřejné zakázky předpokládá nákup 3 900 ks vozidel, a to 900 ks typu č. 1, 600 ks typu č. 2, 100 ks typu č. 3, 100 ks typu č. 4, 500 ks typu č. 5, 850 ks typu č. 6, 100 ks typu č. 7, 50 ks typu č. 8, 150 ks typu č. 9, 150 ks typu č. 10, 300 ks typu č. 11 a 100 ks typu č. 12. Ze shora jmenované přílohy lze přitom dovodit, že policejní výbava bude vybraným dodavatelem dodána a namontována do celkem 2 500 ks vozidel, a sice do 800 ks vozidel typu č. 1, do 500 ks vozidel typu č. 2, do 450 ks vozidel typu č. 5 a do 750 ks vozidel typu č. 6. Současně, jak plyne z předmětné přílohy zadávací dokumentace, měli dodavatelé ocenit 50 ks sestav skrytého výstražného a rozhlasového zařízení pro vozidla (automobily) typu č. 1 až č. 6. S ohledem na výše řečené Úřad konstatuje, že lze mít za to, že v žádném z typů vozidel č. 1, 3, 5 a 7 nebude počet vozů, jak vyplývá z modelu stanoveného zadavatelem v zadávací dokumentaci, vyčerpán pouze nákupem pro policejní účely, když množina vozů, jež mají být „osazeny“ policejní výbavou, je u každého typu vozidel menší, než množina plánovaného nákupu vozů onoho typu. Úřad v dalším upozorňuje, že zadavatel ve shora specifikované příloze, stejně tak ani na žádném jiném místě zadávací dokumentace, blíže neurčil, jak hodlá rozdělit 50 ks sestav skrytého výstražného a rozhlasového zařízení, kdy z formulace zadavatele užití v předmětné příloze je možno dovodit, že tyto sestavy budou „nějak“ rozprostřeny mezi automobily typu č. 1 až č. 6. K tomu lze doplnit, že v případě, že by bylo příslušné vozidlo vybaveno skrytým výstražným a rozhlasovým zařízením, pak by je bylo patrně možné označit za vozidlo pro policejní účely; jednalo by se o vozidlo bez „zjevných“ znaků identifikujících na první pohled, že jde o vozidlo Policie ČR. Úřad uvádí, že pokud by zadavatel 50 ks sestav skrytého výstražného a rozhlasového zařízení rozmístil jakkoliv mezi typy vozidel č. 1, 3 a 5, zůstane v rámci předmětných typů vozidel vždy 200 nepolicejních vozů, tj. vozů, jež nebudou mít ani policejní výbavu, ani sestavu skrytého výstražného a rozhlasového zařízení. Pakliže by dané sestavy byly umístěny jinam, než do vozů typu č. 1, 3 a 5, tj. do vozů typu č. 2, 4 a 6, zůstane v rámci typů poptávaných vozů č. 1, 3 a 5 celkem 250 nepolicejních vozů, kdy je třeba současně zdůraznit, že vozidla typu č. 7 budou vždy nepolicejní, jelikož tato nemají být dle zadávací dokumentace osazena ani policejní výbavou, ani do nich nemají být instalovány sestavy skrytého výstražného a rozhlasového zařízení. I kdyby snad zadavatel ex post zamýšlel uplatnit argumentaci, že všech 50 ks sestav skrytého výstražného a rozhlasového zařízení bylo určeno do vozů typu č. 5, ačkoliv tomuto z pohledu Úřadu nenasvědčuje znění zadávacích podmínek, je zjevné, že vozidla typů č. 1, 3 a 7 by nebyla čistě policejní, tj. nebudou sloužit k policejním účelům. Za takové situace by totiž zbývalo, s ohledem na výše popsané, 100 ks „nepolicejních“ vozidel typu č. 1 a stejný počet „nepolicejních“ vozidel typu č. 3 a 7. Úřad konstatuje, že i pokud by zadavatel 50 ks sestav skrytého výstražného a rozhlasového zařízení rozprostřel mezi vozidla typů č. 1 až č. 6 prakticky jakkoliv, vždy se najde minimálně u vozů typu č. 1 a č. 3 (popř. i č. 5) určitý počet vozidel, která nebudou disponovat ani policejní výbavou, ani sestavou skrytého výstražného

a rozhlasového zařízení, a bude se tak jednat o vozidla „nepolicejní“, tj. vozidla nesloužící k zajišťování úkolů Policie ČR. Úřad přitom opětovně akcentuje, že u vozů typu č. 7, kdy zadavatel předpokládá nákup 100 ks těchto vozů, příloha č. 7 zadávací dokumentace nepočítá ani s jejich osazením policejní výbavou, ani s osazením sestavami skrytého výstražného a rozhlasového zařízení, tj. všechny vozy typu č. 7 jsou určeny k „nepolicejním“ účelům. Úřad uvádí, že s ohledem na závěry vyřčené v bodě 85. odůvodnění tohoto rozhodnutí se nyní bude zabývat zdůvodněním kombinace shora uvedených technických parametrů ve vztahu k vozidlům typu č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7.

100. Jak bylo Úřadem popsáno a dovozeno v předchozím bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, část vozidel typu č. 1, č. 3 a č. 5 jsou určena pro policejní účely, jelikož do určité množiny z nich má být dodána a namontována příslušná policejní výbava, resp. sestavy skrytého výstražného a rozhlasového zařízení. Úřad uvádí, že lze legitimně uvažovat o tom, že vozidla sloužící k zajišťování potřeb Policie ČR budou mít jiné zdůvodnění potřebnosti stanovených technických parametrů, oproti ostatním, tj. „nepolicejním“ vozidlům. Zadavatel přitom ve vztahu k vozidlům, která mají sloužit k policejním účelům, uplatnil argumentaci, proč jím stanovené parametry potřebuje. Zadavatel např. ve svém vyjádření ze dne 30. 1. 2019 ve vztahu k technickému parametru vozidel – provedení (homologace) sedan/hatchback – mj. uvádí, že *„[v]yužitelnost prostoru vozidla při obsazení 4 či 5 osobami je zcela jiná pro sedan/hatchback a jiná pro kombi, vzhledem ke konstrukci karoserie a možnosti využít prostor nad krytem zavazadlového prostoru (např. převoz služebního psa by byl v provedení sedan/hatchback těžko proveditelný, a to i bez přihlédnutí k zacházení s převáženým psem). (...) vozidla varianty typu kombi se pořizují pouze tam, kde se předpokládá současná přeprava objemově větších zavazadel, které mohou také překračovat výšku a možnosti zavazadlového prostoru varianty sedan/hatchback, například klec se služebním psem nebo vybavení kriminalistických techniků, některé typy radarů pro dohled nad silničním provozem a v neposlední řadě materiál zadržený v rámci odhalování a vyšetřování trestné činnosti.“*. Ve vztahu k požadavku na minimální velikost zavazadlového prostoru stanovenou na hodnotu 500 dm³ zadavatel v předmětném vyjádření uvádí následující: *„Požadavek na velikost zavazadlového prostoru je ovlivněn především obsahem nutné policejní výbavy, která je v zavazadlovém prostoru standardně převážena. (...) Centrální zadavatel počítá s tím, že naprosto drtivá většina poptávaných vozidel bude nakoupena a využívána Policií ČR. Případní ostatní pověřující zadavatelé však poptávaný objem zavazadlového prostoru při případném výjimečném jednotlivém pořízení tohoto typu vozidel, (...) rovněž beze zbytku využijí (např. archivy při převozu archiválií a dalšího materiálu), jinak pověřující zadavatelé mimo Policii ČR budou pořizovat ostatní typy vozidel s menším zavazadlovým prostorem (...)“*. Zadavatel současně přílohou tohoto vyjádření učinil tabulku shrnující vybavení přepravované v zavazadlovém prostoru policejních vozidel a dále fotografie, na nichž jsou k vidění jednotlivé prvky základní výbavy pro dvoučlennou policejní hlídku. Co se týče požadavku na pětidveřové provedení karoserie, zadavatel ke zdůvodnění tohoto parametru uvádí, že *„tento požadavek je dán jednoznačně níže uvedeným vybavením přepravovaným v zavazadlovém prostoru a je z hlediska služebního nasazení automobilu v policejním provedení nepředstavitelné, že místo pátých dveří bude k dispozici pouze otevírací zadní kapota a mezi prostorem pro zavazadla bude pevná přepážka, jak je tomu standardně u vozidel bez pátých dveří. (...) Pro uživatele poptávaných vozidel je přístup do zavazadlového prostoru vzhledem k jeho obsahu, jednou z nejpodstatnějších potřeb, neboť je třeba mít*

zajištěn rychlý a operativní přístup zejména ke zbraním a ochranným prostředkům. Nezanedbatelná je i skutečnost vyšší ekonomické výhodnosti vozidel v provedení sedan/hatchback oproti vozidlům v provedení kombi a rovněž skutečnost, že u vozidel v provedení sedan/hatchback je obsah kufru skryt před nepovolanými zraky většinou samotnými pátými dveřmi, popřípadě doplněnými o pevné zadní plato oproti relativně volné roletě u vozů kombi.“ K požadavkům na minimální vnitřní rozměry vozidel zadavatel v jeho vyjádření ze dne 30. 1. 2019 sděluje, že *„se jedná vždy o automobil, který je pětimístný a je nutné, aby umožnil dopravu v nutném případě i pěti plně vyzbrojených a vyzbrojených policistů, kteří samozřejmě naplňují určité fyzické předpoklady. (...) Velikost jednotlivých policistů je samozřejmě různá, nicméně pro účely přepravy policistů musí být počítáno i s rozměrnějšími osobami, s výškou okolo 190 cm a vahou okolo 100 kg. (...) Pro tyto osoby musí být ovšem pro případ jejich přepravy prostřednictvím poptávaných vozidel garantována i určitá míra alespoň základního pohodlí (...). Nadto musí přepravování policisté během přepravy bezpečně ovládat automobil (v případě řidiče), v případě potřeby uživatelsky komfortně ovládat vysílačku či notebook.“* K tomu Úřad pro úplnost konstatuje, že v podstatě zcela identickou argumentaci zadavatel uplatnil i ve svých vyjádřeních ve vztahu ke správnímu řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, kdy se ve zdůvodnění opodstatněnosti stanovených technických parametrů taktéž omezuje pouze na vozidla v policejním provedení, tzn. absentuje zde bližší zdůvodnění opodstatněnosti těchto parametrů ve vztahu k vozidlům v nepolicejním provedení, jež by vycházelo, resp. mělo oporu v objektivních a hmatatelných (měřitelných) informacích a materiálech, kdy pouze takto provedené zdůvodnění může obstát, resp. může být považováno za dostatečné, jak lze dovodit z již opakovaně zmiňovaného rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R0029/2018/VZ-15286/2018/321/Edo/ZSř ze dne 25. 5. 2018.

101. Úřad konstatuje, že u části vozidel typu č. 1, č. 3 a č. 5, jež jsou určena k policejním účelům a mají tak do určité míry specifické „zaměření“, si lze reálnou opodstatněnost technických parametrů u těchto vozidel představit. Avšak je zapotřebí současně podotknout, že zadavatel by měl být kupříkladu schopen řádně zdůvodnit, proč rozlišuje vozidla v provedení kombi/hatchback, proč případně nejsou akceptovatelná vozidla homologovaná jako víceúčelová, když zadavatel stanovil kritérium hodnocení v podobě nabídkové ceny, tj. zadavatel soutěží na cenu. Úřadu se v tomto ohledu nejeví argumentace zadavatele právě cenovým aspektem za příléhavou. Zadavatel by se tedy měl případně zaměřit na důsledné zdůvodnění daného parametru. Úřad konstatuje, že obecně lze do určité míry připustit zadavatelem předestřenou argumentaci ve vztahu k „policejním“ vozidlům, tj. i k části vozidel typu č. 1, typu č. 3 a typu č. 5, avšak Úřad současně zdůrazňuje, že tímto nijak nečiní konkrétní závěr, že ve vztahu k vozidlům určeným pro policejní účely jsou technické parametry stanovené zadavatelem dostatečně zdůvodněny, a že je tak možno považovat za souladné se zákonem. Nelze tedy z tohoto rozhodnutí legitimně vyvozovat závěr, že pokud jde o technické parametry ve vztahu k vozidlům, jež mají být v praxi určena k zajišťování úkolů Policie ČR, tyto byly zadavatelem stanoveny v souladu se zákonem. Část vozidel typu č. 1, typu č. 3 a typu č. 5, coby policejní vozidla, mají specifické určení, které zadavatel zdůvodňuje (byť Úřad nehodnotí, zda dostatečně či nikoliv). Úřad nicméně v další části odůvodnění tohoto rozhodnutí již ponechává tuto argumentaci stranou, a to s přihlédnutím k závěrům v rozhodnutí č. j. ÚOHS-S0414/2013/VZ-20668/2015/531/JDo ze dne 30. 7. 2015, z něhož lze dovodit, že pakliže zadavatel nezdůvodní, resp. není schopen

zdůvodnit zákonnost předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, je nutno označit za nezákonné celé zadávací řízení. Úřad se tudíž bude nyní zabývat tím, zda kombinace technických parametrů objem zavazadlového prostoru, karoserie sedan/hatchback v pětidveřovém provedení a vnitřních rozměrů vozidel, která, jak bylo Úřadem popsáno v předchozích bodech odůvodnění, vede k nespornému upřednostnění (zvýhodnění) dodavatele ŠKODA AUTO a.s., byla zadavatelem ve vztahu **k části vozidel typu č. 1, č. 3 a č. 5**, která nebudou sloužit k policejním účelům, a **k vozidlům typu č. 7**, jež jako celek nejsou určena k policejním účelům, **objektivním způsobem zdůvodněna**.

102. Úřad opětovně sděluje, že ze způsobu zadávání posuzované veřejné zakázky je zřejmé, že zadavatel poptává předmět plnění v postavení centrálního zadavatele, tj. výsledkem zadávacího řízení bude uzavření rámcové dohody s vybraným dodavatelem, přičemž nákupy vozidel se budou uskutečňovat postupně v gesci a dle potřeb jednotlivých zadavatelů, pro něž je veřejná zakázka zadávána. Mezi zadavateli, pro které je nákup vozidel plánován, figurují kromě policejních ředitelství jednotlivých krajů i subjekty nepolicejního charakteru, a to např. Národní archiv, Muzeum Policie České republiky, Zdravotnické zařízení Ministerstva vnitra aj. Zadavatel byl tedy povinen předložit zdůvodnění svých potřeb, jež mají být uspokojeny plněním předmětu veřejné zakázky, čili mj. i nákupem vozů č. 1, 3, 5 a 7, nejen ve vztahu k policejním složkám, ale i ve vztahu k ostatním „nepolicejním“ zadavatelům, kteří mohou na základě uzavřené rámcové dohody uskutečňovat odběry vozidel, mj. i vozidel typu č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7. Úřad v této souvislosti zdůrazňuje, že ve vztahu ke „zbytku“ vozidel, tj. k vozidlům, jež nejsou určena k plnění policejních úkolů, nelze jejich nákup v rámci jedné veřejné zakázky zdůvodňovat toliko hospodárností apod., na což byl ostatně zadavatel již upozorněn rozhodnutím Úřadu č. j. ÚOHS-S0482/2017/VZ-18674/2018/531/VNe ze dne 22. 6. 2018, jež nabylo právní moci dne 11. 7. 2018. Úřad nikterak zadavateli neupírá jeho snahu poptávat dané plnění prostřednictvím centrálního zadávání, stejně tak i pozitivně kvituje snahu o hospodárné zadávání, nicméně tato skutečnost nemůže ve svém důsledku znemožnit jakoukoliv soutěž. Dle přesvědčení Úřadu je třeba rozlišovat, jaké plnění a pro jakou kategorii zadavatelů centrální zadavatel určité plnění poptává. Dle názoru Úřadu se musí jednat o plnění takového charakteru, jež umožňuje jeho univerzální využití a zdůvodnění ve vztahu k jakémukoliv pověřujícímu zadavateli, jelikož jejich potřeby jsou zdůvodnitelné objektivně shodnými skutečnostmi (potřebami). Jako příklad tohoto lze uvést centrální nákup papíru do tiskáren pověřujících zadavatelů – toto plnění je z pohledu Úřadu zdůvodnitelné identickým způsobem pro všechny pověřující zadavatele. Rozdílně však v tomto kontextu Úřad vnímá nákup požadovaných vozidel, kdy nelze potřebami Policie ČR zdůvodňovat potřeby dalších pověřujících zadavatelů, a je tak otázkou, zda je např. zadavatel schopen všechna vozidla poptávat v rámci jednoho zadávacího řízení, pakliže není schopen zdůvodnit pro všechny pověřující zadavatele požadované parametry. Konstatování zadavatele, že dané parametry využijí i jiní zadavatelé (viz např. bod 27. odůvodnění tohoto rozhodnutí), nepovažuje Úřad za dostatečné, a to zejména za situace, kdy stanovenými požadavky zadavatele je v zásadě vyloučena jakákoliv soutěž o danou veřejnou zakázku.
103. Pro úplnost lze doplnit, že problematikou střetu hospodárnosti postupu zadavatele při zadávání veřejné zakázky a otevřeného postupu zadavatele v zadávacím řízení se pak zabýval Krajský soud v Brně např. ve svém rozsudku č. j. 30 Af 105/2016 – 68 ze dne 26. 9. 2018, ve kterém judikoval: „*Pro úplnost krajský soud doplňuje, že v případě střetu hospodárnosti při zadávání veřejných zakázek na jedné straně a na druhé straně otevřenosti zadávacího řízení*

více dodavatelům je třeba dát přednost větší otevřenosti zadávacího řízení. Jednak je tak dodržena zásada zákazu diskriminace, neboť nedochází k omezení hospodářské soutěže dodavatelů; a navíc větší množství dodavatelů zásadně přináší větší konkurenci a v důsledku toho také výhodnější nabídkové ceny vztahující se k jednotlivým dílčím plněním, a tedy v konečném důsledku úsporu finančních prostředků.“. Z citovaného rozsudku tedy vyplývá, že v případě kolize těchto dvou zásad je zadavatel obecně povinen upřednostnit otevřenost zadávacího řízení a rozšíření soutěže o veřejnou zakázku, oproti hospodárnosti jeho postupu; zásada hospodárnosti tedy obecně nemůže převážit nad otevřeností soutěže.

104. Úřad konstatuje, že zadavatel opodstatněnost technických parametrů objem zavazadlového prostoru, karoserie sedan/hatchback v pětidveřovém provedení a vnitřních rozměrů vozidel ve svém vyjádření ze dne 7. 11. 2018 k návrhu navrhovatele, na základě kterého došlo k zahájení správního řízení sp. zn. S0442/2018/VZ, stejně tak i ve vyjádření ze dne 30. 1. 2019, odůvodňuje pouze ve vztahu k vozidlům, jež mají sloužit k policejním účelům, kdy ve vztahu k vozidlům, která nejsou určena k plnění úkolů Policie ČR, kam, jak Úřad dovodil shora (viz bod 99. odůvodnění tohoto rozhodnutí), lze zařadit i určitý počet vozidel typu č. 1, 3, 5 a všechna vozidla typu č. 7, se omezuje fakticky na strohé konstatování, že i „ostatní zadavatelé poptávaná vozidla s danou technickou specifikací beze zbytku využijí“. Zadavatel tedy v rámci své argumentace nikterak nebere v potaz možnost nákupu vozidel ostatními „nepolicejními“ pověřujícími zadavateli. Je přitom nezbytné mít na zřeteli, že nákupem vozidel určených pro policejní účely nebude předmět plnění veřejné zakázky zcela vyčerpán, neboť dle zadávací dokumentace je evidentně plánován i nákup „nepolicejních“ vozidel. Na tomto nemůže ničeho změnit ani to, že dle znění čl. 2. „PŘEDMĚT PLNĚNÍ“, odst. 2.1, zadávací dokumentace je primárně plánován nákup automobilů v policejním provedení, přičemž při dostatku investičních prostředků bude uskutečněn i nákup automobilů v běžném provedení. Je tedy zřejmé, že v rámci realizace posuzované veřejné zakázky je kalkulováno i s nákupem „nepolicejních“ vozidel, což lze dovodit i z toho, že mezi zadavatele, pro něž je předmět veřejné zakázky poptáván, spadá např. i Zemský archiv v Opavě, Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč, čili zadavatelé, u nichž nelze mít dle názoru Úřadu spor o to, že tito nenáleží mezi složky Policie ČR. Zadavatel nicméně odůvodněnost svých požadavků ve vztahu k vozidlům, jež v praxi nebudou sloužit k plnění úkolů Policie ČR, nijak nezodpovídá, resp. z pohledu Úřadu ji pravděpodobně ani není schopen zdůvodnit, kdy se ve své argumentaci „zacyklil“ pouze ve vztahu k vozidlům určených pro policejní účely.
105. Úřad poznamenává, že zadavatel svou argumentací směřuje k tomu, že se snaží množství poptávaných vozidel, která nebudou sloužit k policejním účelům, bagatelizovat, když např. tvrdí, že naprosto drtivá většina poptávaných vozidel bude nakoupena a využívána Policií ČR, přičemž nákup vozidel typů určených pro policejní provedení bude ze strany ostatních pověřujících zadavatelů výjimečné či nulové (viz bod 27. odůvodnění tohoto rozhodnutí). Tu Úřad podotýká, že zadavatel ve svém vyjádření ze dne 30. 1. 2019 uvedl, že téměř všechna poptávaná vozidla budou nakoupena a využívána jednotlivými složkami Policie ČR a Hasičským záchranným sborem, kdy však k opodstatněnosti požadavků na technické parametry vozidel pořizovaných pro Hasičský záchranný sbor zadavatel žádnou bližší argumentaci nepředložil, tzn. veškerá argumentace zadavatele je spojena pouze s vozidly určenými k plnění úkolů Policie ČR. Úřad nicméně v dalším akcentuje, že jakkoliv se zadavatel snaží zdůraznit a přesvědčit o plánovaném nákupu pouze policejních vozů, tomuto

neodpovídá nastavení zadávacích podmínek. Z přílohy č. 7 „Nacenení osobních automobilů“ zadávací dokumentace, byť se tedy jedná o předpokládaný nákup, je totiž evidentní, že určitý (a nezanedbatelný) počet vozidel „má směřovat“ i k „nepolicejním“ zadavatelům, resp. nemají sloužit pro policejní účely. Úřadem bylo na základě výpočtu zjištěno, že z celkem 1600 vozů, jež zadavatel u typů vozů č. 1, 3, 5 a 7 poptává, nebude minimálně 300 z nich určeno pro policejní účely. Obdobný závěr lze dovodit i z přílohy č. 2 zadávací dokumentace, v níž zadavatel vyjmenoval i zadavatele prokazatelně nespádající mezi složky Policie ČR, např. příslušné Zemské archivy. Úřad současně podotýká, že i pokud by v praxi z libovolných příčin eventuálně došlo k tomu, že by byla v rámci veřejné zakázky nakoupena pouze vozidla pro Policii ČR a na ostatní „nepolicejní“ zadavatele by se již „nedostalo“, neměnila by tato skutečnost ničeho na tom, že v zadávací dokumentaci bylo s nákupem jak policejních, tak i nepolicejních vozidel, počítáno, kdy zadávací podmínky, resp. úroveň technických parametrů poptávaných vozidel byla nastavena identicky pro oba druhy těchto vozidel, přičemž dodavatelé museli, pakliže se chtěli soutěžit o veřejnou zakázku zúčastnit, přizpůsobit jejich nabídky předmětu plnění jako celku, tj. museli dostát požadavkům zadavatele ke všem 12 typům poptávaných vozidel. Úřad současně podotýká, že za situace, kdy zadavatel v rámci šetřené veřejné zakázky poptával jak nákup vozidel sloužících pro policejní účely, tak i nákup vozidel, jež nebudou sloužit k plnění úkolů Policie ČR, kdy neumožnil podání nabídky pouze ve vztahu k určitému typu vozidla, měl povinnost řádně odůvodnit opodstatněnost stanovených technických parametrů k předmětu plnění jako k celku, tj. včetně vozidel, která mají v praxi sloužit „civilním“ zadavatelům. Jak totiž vyplývá z již zmiňovaného rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0414/2013/VZ-20668/2015/531/JDo ze dne 30. 7. 2015, jež bylo potvrzeno rozhodnutím předsedy Úřadu č. j. ÚOHS-R263/2015/VZ-45133/2016/322/DJa ze dne 10. 11. 2016, zadavatelem tvrzené důvody se musí vztahovat na celý předmět veřejné zakázky, tzn. na veřejnou zakázku jako celek. Úřad pro úplnost doplňuje, že ačkoliv se závěry obsažené ve výše citovaném rozhodnutí týkají předchozí právní úpravy a oprávněnosti postupu zadavatele v jednacím řízení bez uveřejnění, jsou dle přesvědčení Úřadu plně aplikovatelné i na skutkové okolnosti šetřeného případu, jelikož podstata věci je stejná, kdy směřuje k tomu, že postup zadavatele lze označit za souladný se zákonem výlučně tehdy, pokud zadavatel zdůvodňuje své potřeby k celému předmětu plnění konkrétní veřejné zakázky.

106. Úřad shrnuje, že z výsledků jím provedeného průzkumu trhu např. vyplývá, že u vozidel disponujících pátými dveřmi není standardní velikost zavazadlového prostoru min. 500 dm³. Taktéž je třeba zdůraznit, že na první pohled vstřícně vyhlížející parametr týkající se homologace vozidel, kdy zadavatel připouští provedení sedan i hatchback, je do značné míry limitován konstrukčním provedením vozidel s homologací sedan, jelikož sedany jsou zásadně homologovány jako čtyřdveřová vozidla, jak je zřejmé z výsledků provedeného průzkumu. Současně není možné přehlédnout ani to, že zadavatel nezdůvodnil, z jakých příčin vůbec trvá na konkrétním typu karoserie. Jestliže jde zadavateli o velikost zavazadlového prostoru, jak proklamuje, mohl ponechat volnou soutěž v tom, jaký typ karoserie mu bude nabídnut. Stejně tak i argumentace zadavatele ohledně ceny, tj. že vozidlo v provedení kombi je bez dalšího dražší než vozidlo v provedení sedan/hatchback, nemá v tomto ohledu vypovídací hodnotu, byť Úřad nerozporuje, že vozidlo kombi bývá mnohdy v řádu tisíců korun příplatkové. Úřad však opětovně upozorňuje, že zadavatel v šetřeném zadávacím řízení soutěží mj. na cenu, kdy, pokud by byla připuštěna soutěž, tato soutěž mohla „ukázat“, které

vozidlo je v tomto směru cenově výhodnější. Právě řečené Úřad ilustruje na tom, že nelze vyloučit, že konkrétní vozidlo dodavatele ŠKODA AUTO a.s. v provedení s otevíratelnými (výklopnými) zadními dveřmi nikoliv v provedení kombi, může být ve svém důsledku dražší, než vozidlo v provedení kombi od jiného výrobce. Z výsledků provedeného průzkumu trhu je dle přesvědčení Úřadu současně nesporné, že požadavky zadavatele na vnitřní prostory vozidel jsou pro dodavatele limitující (kdy Úřad z důvodů popsaných shora v tomto ohledu nesrovnává vozidla luxusní kategorie), přičemž zadavatel zde nebyl ve vztahu k vozidlům v „nepolicejním“ provedení schopen předložit ani žádnou relevantní argumentaci. Nejenže tak některé z těchto technických parametrů izolovaně mohou způsobovat značnou regulaci potenciálních dodavatelů, ale v jejich souhrnu pak vedou ke konkrétnímu dodavateli, tj. dodavateli ŠKODA AUTO a.s.

107. Úřad tak ve světle shora popsaných skutečností konstatuje, že má za prokázané, 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 dodavateli ŠKODA AUTO a.s. 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 nezduvodnil svými objektivními potřebami, tj. absentuje zde objektivní zdůvodnitelnost takto stanovených zadávacích podmínek. Zjištěná **konkurenční výhoda** plynoucí pro dodavatele ŠKODA AUTO a.s. tak **není** ve vztahu k předmětným vozidlům **řádne odůvodněna**, resp. nevychází z konkrétních logických úvah zadavatele, a jedná se tak ve svém důsledku o výhodu bezdůvodnou, a tím rozpornou se zákonem. Nelze tedy konstatovat jinak, než že zadavatel nepostupoval při zadávání veřejné zakázky v souladu s § 36 odst. 1 zákona, v návaznosti na § 6 zákona, tím, že stanovil technické podmínky diskriminačně, když v příloze č. 1 zadávací dokumentace požadoval, aby typy č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7 osobních automobilů, mimo jiné, disponovaly kombinací shora specifikovaných technických parametrů, přičemž kombinace těchto parametrů ve svém důsledku vede k bezdůvodné konkurenční výhodě dodavatele ŠKODA AUTO a.s., a uvedené parametry nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, přičemž tímto postupem stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem.
108. Úřad nad rámec dodává a opětovně zdůrazňuje, že si je vědom toho, že zadavateli obecně nelze upřít jeho právo stanovit předmět plnění veřejné zakázky dle svých potřeb, jejichž uspokojení realizací veřejné zakázky sleduje. Současně je však zapotřebí znovu podotknout, že zadavatel je při vymezení předmětu plnění veřejné zakázky povinen důsledně dbát požadavků zákona, a to včetně základních zásad zadávacího řízení, jež nachází své vyjádření v ustanovení § 6 zákona. V případě, že zadavatel svými požadavky na předmět plnění do značné míry determinuje okruh potenciálních dodavatelů, resp. tento okruh zužuje na dodavatele jediného, ačkoliv relevantní trh s poptávanou komoditou je jinak značně široký, musí být schopen toto omezení soutěže, resp. „prolomení“ základních zásad zadávacího řízení náležitě zdůvodnit a podpořit jej relevantními objektivními skutečnostmi. Za takové situace totiž rozhodně k „uznatelnosti“ těchto požadavků zadavatele nepostačuje jeho tvrzení, že předmět plnění splňující dané požadavky „chce“ a že jsou pro něj tyto potřebné. V této souvislosti lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 69/2012 – 55 ze dne 28. 3. 2013, v němž bylo mj. uvedeno, že *„Dále zákon o veřejných zakázkách obsahuje ustanovení poskytující zadavateli možnost klást na dodavatele konkrétní*

požadavky (...). S ohledem na individuální povahu každé zakázky je pak zadavateli ponechána velká míra volnosti. Zadavatel může (např. v technických podmínkách, kvalifikačních požadavcích) stanovit konkrétní požadavky, bez jejichž splnění se dodavatel nemůže o veřejnou zakázku úspěšně ucházet. Jejich stanovením tak přímo ovlivňuje okruh možných dodavatelů. Z tohoto důvodu je zapotřebí k počtu a míře takových požadavků přistupovat striktně v duchu výše uvedených zásad. Tyto zásady se navíc přímo promítají i v některých ustanoveních zákona (např. § 50 odst. 3 ZVZ). Protože se jedná převážně o ustanovení dispozitivní, musí být potřeba takového požadavku odůvodnitelná. Zjednodušeně lze říci, že **čím podrobnější a přísnější požadavky zadavatel zvolí, tím vyšší nároky budou kladeny na jejich odůvodnění.** (zvýraznění provedeno Úřadem, pozn. Úřadu).“ Byť se shora citovaný rozsudek týká předchozí právní úpravy, jsou závěry v něm uvedené aplikovatelné i na šetřený případ, neboť podstata řádného zdůvodňování požadavků zadavatele nedoznala přijetím zákona žádných změn. Je přitom nezbytné dodat, že toto objektivní zdůvodnění požadavků zadavatele se musí týkat předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, tzn. nepostačuje předložit argumenty, jež mají opodstatňovat zákonnost jenom části předmětu plnění veřejné zakázky, byť se případně může jednat o jeho převážnou část. Úřad k tomu poznamenává, že v případě, že zadavatel není schopen svůj požadavek, resp. své požadavky objektivním způsobem zdůvodnit, jako je tomu z pohledu Úřadu ve zde posuzované věci u požadavků zadavatele na technické parametry u poptávaných vozidel typu č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7, jež nebudou určena k policejním účelům, resp. ke všem těmto „nepolicejním“ vozidlům, kdy zadavatel obecně argumentuje de facto tím, že i „civilní“ zadavatelé jím stanovené technické parametry plně využijí, měl by revidovat své úvahy o tom, zda skutečně potřebuje poptávat vozidla o daných technických vlastnostech, resp. disponující těmito minimálními technickými parametry.

109. Úřad nad rámec shora popsaného předesílá, resp. opakuje, že byť se výroková část tohoto rozhodnutí vztahuje pouze k typům vozidel č. 1, č. 3, č. 5 a č. 7, lépe řečeno k „nepolicejním“ vozidlům poptávaným zadavatelem v rámci těchto typů, neznamená to, že všechny ostatní typy vozidel, resp. technické parametry zadavatelem u nich požadované byly stanoveny v souladu se zákonem. Úřad totiž nepřehlédl, že typy vozidel č. 1 a č. 3 se od sebe liší toliko druhem motoru (zážehový vs. vznětový), stejně tak typy vozidel č. 5 a č. 7; rozdíl mezi typy vozidel č. 1, č. 3 a typy vozidel č. 5 a č. 7 je pak ve výkonu motoru (130 kW vs. 100 kW), kdy ostatní technické parametry jsou identické. Jak bylo Úřadem uvedeno na jiném místě odůvodnění tohoto rozhodnutí, ze zadávací dokumentace lze mít za to, že v rámci typů vozidel č. 1, č. 3 a č. 5 mohou být, resp. budou nakoupena vozidla pro policejní účely. K tomu Úřad konstatuje, že ve vztahu k opodstatněnosti požadavků na policejní vozidla, rozdílně od požadavků na vozidla nepolicejní, zadavatel určitou argumentaci předložil, byť Úřad neposuzoval, zda se jedná z hlediska opodstatněnosti stanovených technických parametrů o argumentaci dostatečnou a vyčerpávající či nikoliv (v podrobnostech viz výše). I kdyby Úřad připustil, že tato argumentace ve vztahu k policejním vozidlům je dostačující, což však, Úřad akcentuje, nepředjímá a nečiní, tzn. nelze z tohoto vyvozovat závěr, že pokud jde o technické parametry, tyto jsou u vozidel pro policejní účely souladné se zákonem, pak platí, že ve vztahu k vozidlům, jež v praxi nemají být určena k zajišťování úkolů Policie ČR, tzn. budou nakupována „civilními“ zadavateli, toto zdůvodnění v žádném případě dostačující není, kdy zde ve své podstatě jakékoliv zdůvodnění prakticky zcela absentuje. Úřad současně konstatuje, že se při posouzení věci zaměřil u vozidel typů č. 1, 3, 5 a 7 na ty technické

parametry, jejichž kombinace se z jeho pohledu může dodavatelům jevit jako nejvíce problematická, a to vzhledem k tomu, že pokud vozidlo splňující tuto kombinaci vůbec nevyrábí, nemohou se nijak přizpůsobit ani dalším požadavkům zadavatele, tj. pokud v jejich portfoliu nedisponují vozidlem splňujícím požadavky zadavatele na minimální objem zavazadlového prostoru, karoserií sedan/hatchback v pětidveřovém provedení a vnitřními rozměry vozidla, pak je pro ně irelevantní zajišťovat si naplnění dalších dílčích požadavků zadavatele na poptávaná vozidla. Úřad k tomu pro úplnost doplňuje, že závěry obsažené v již zmiňovaném rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0414/2013/VZ-20668/2015/531/JDo ze dne 30. 7. 2015, z něhož je možno dovodit, že pakliže zadavatel nezdůvodní, resp. není schopen zdůvodnit zákonnost předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, je nutno označit za nezákonné celé zadávací řízení, je nezbytné mít na zřeteli i tehdy, pokud by bylo zadavatelem případně argumentováno tím, že výroková část tohoto rozhodnutí se vztahuje pouze k úzké výseči z celkového objemu poptávaných vozidel, a to vzhledem k tomu, že k této výseči, tj. k „nepolicejním“ vozidlům poptávaným v rámci typů č. 1, 3, 5 a 7, zadavatel technické podmínky v souladu se zákonem nestanovil, resp. není je schopen objektivně zdůvodnit (v podrobnostech viz shora), v důsledku čehož trpí nezákonností celé šetřené zadávací řízení.

110. Úřad proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.

K uložení nápravného opatření

111. Podle § 263 odst. 3 zákona stanoví-li zadavatel zadávací podmínky v rozporu s tímto zákonem, Úřad uloží nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.

112. V případě, že jsou zadávací podmínky stanoveny v rozporu se zákonem, není v dané situaci možné k dosažení nápravy protiprávního stavu uložit jiné nápravné opatření, než nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení.

113. Úřad ve výroku I. tohoto rozhodnutí konstatoval, že zadavatel při zadávání veřejné zakázky postupoval v rozporu s § 36 odst. 1 zákona, v návaznosti na § 6 zákona, tím, že stanovil technické podmínky diskriminačně, když v příloze č. 1 zadávací dokumentace požadoval, aby typy č. 1, 3, 5 a 7 osobních automobilů, mimo jiné, disponovaly: provedením (homologací) sedan, hatchback; pětidveřovou karoserií (zadní dveře, víko včetně zadního okna, zasahující až ke střeše); konkrétními minimálními vnitřními rozměry; 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: (dm³) dle metodiky ISO 3832 – ISO V210 (VDA210) min. 500, přičemž kombinace těchto požadavků ve svém důsledku vede k bezdůvodné konkurenční výhodě dodavatele ŠKODA AUTO a.s., a uvedené požadavky nejsou přiměřené předmětu plnění veřejné zakázky jako celku, přičemž tímto postupem stanovil zadávací podmínky v rozporu se zákonem.

114. Vzhledem k tomu, že došlo k naplnění podmínky dle § 263 odst. 3 zákona, je Úřad povinen rozhodnout o uložení nápravného opatření spočívajícího ve zrušení zadávacího řízení na veřejnou zakázku. S ohledem na výše uvedené skutečnosti rozhodl Úřad o uložení nápravného opatření tak, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto rozhodnutí.

K zákazu uzavřít smlouvu v zadávacím řízení

115. Podle § 263 odst. 8 zákona ukládá-li Úřad nápravné opatření s výjimkou zákazu plnění smlouvy, zakáže zároveň zadavateli až do pravomocného skončení řízení uzavřít v zadávacím řízení smlouvu; rozklad proti tomuto výroku nemá odkladný účinek.
116. Výše citované ustanovení zákona formuluje jako obligatorní součást rozhodnutí Úřadu o uložení nápravného opatření (s výjimkou zákazu plnění smlouvy) rovněž výrok o tom, že zadavatel až do pravomocného skončení správního řízení nesmí uzavřít smlouvu v zadávacím řízení, přičemž tento výrok je účinný dnem vydání rozhodnutí, a tedy je účinný i u nepravomocného rozhodnutí. Tento zákaz uzavřít smlouvu se ukládá z důvodu, aby se zadavatel nemohl vyhnout splnění uloženého nápravného opatření uzavřením smlouvy ještě před nabytím právní moci rozhodnutí.
117. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku II. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení na veřejnou zakázku, zakázal zároveň ve výroku III. tohoto rozhodnutí zadavateli až do pravomocného skončení tohoto správního řízení uzavřít v zadávacím řízení smlouvu na veřejnou zakázku.

K uložení úhrady nákladů řízení

118. Podle § 266 odst. 1 zákona je součástí rozhodnutí Úřadu, kterým se ukládá nápravné opatření nebo zákaz plnění smlouvy, též rozhodnutí o povinnosti zadavatele uhradit náklady správního řízení. Náklady řízení se platí paušální částkou, kterou stanoví Ministerstvo pro místní rozvoj vyhláškou. Příslušná vyhláška č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek, stanoví v § 1, že paušální částka nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele, kterou je povinen zadavatel uhradit v případě, že Úřad rozhodl o uložení nápravného opatření nebo zákazu plnění smlouvy, činí 30 000 Kč.
119. Vzhledem k tomu, že Úřad tímto rozhodnutím ve výroku II. uložil nápravné opatření spočívající ve zrušení zadávacího řízení na veřejnou zakázku, rozhodl Úřad o uložení povinnosti uhradit náklady řízení, jak je uvedeno ve výroku IV. tohoto rozhodnutí.
120. Náklady řízení jsou splatné do dvou měsíců od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže zřízený u pobočky České národní banky v Brně číslo 19-24825621/0710, variabilní symbol 2019000037.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí lze do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – Sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, Černá Pole, 604 55 Brno. Včas podaný rozklad proti výrokům I., II. a IV. tohoto rozhodnutí má odkladný účinek. Rozklad proti výroku III. tohoto rozhodnutí nemá podle § 263 odst. 8 zákona odkladný účinek. Rozklad a další podání účastníků

učiněná v řízení o rozkladu se podle § 261 odst. 1 písm. b) zákona činí výhradně prostřednictvím datové schránky nebo jako datová zpráva podepsaná uznávaným elektronickým podpisem.

otisk úředního razítka

JUDr. Eva Kubišová
místopředsedkyně

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

