



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců Mgr. Petra Šebka a Mgr. Kateřiny Kopečkové, Ph.D., v právní věci

žalobce: **SOR Libchavy spol. s r.o.**
sídlem Dolní Libchavy 48, Libchavy

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem třída Kpt. Jaroše 7, Brno

za účasti: **Kraj Vysočina**
sídlem Žižkova 1882/57, Jihlava
zastoupen Mgr. Janem Tejkalem, advokátem
sídlem Helfertova 2040/13, Brno

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 9.5.2022, č.j. ÚOHS-14489/2022/163, sp.zn. ÚOHS-R0030/2022/VZ,

takto:

- I. Rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 9.5.2022, č.j. ÚOHS-14489/2022/163, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen žalobci zaplatit náhradu nákladů řízení ve výši 4 000 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení.

IV. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Shrnutí podstaty věci

1. Osoba zúčastněná na řízení (zadavatel) zadávala v otevřeném zadávacím řízení veřejnou zakázku „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022“ rozdělenou na části 1. – 8. Předmětem veřejné zakázky byl „výkon veřejných služeb v přepravě cestujících za účelem zajištění dopravní obslužnosti v souladu se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, a § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejných službách“) na území Kraje Vysočina“.
2. Žalovaný ve vztahu k tomuto zadávacímu řízení rozhodoval o návrhu žalobce na přezkoumání úkonů zadavatele (návrh směřoval proti zadávacím podmínkám) a tento návrh prvostupňovým rozhodnutím ze dne 10.2.2022, č.j. ÚOHS-05216/2022/500, sp.zn. ÚOHS-S0333/2021/VZ, podle § 265 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“), zamítl. Předseda žalovaného pak nyní napadeným rozhodnutím žalobcův rozklad zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

II. Shrnutí procesního postojů žalobce

3. Podle žalobce je napadené i jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí nezákonné a nepřezkoumatelné.
4. Předseda žalovaného podle žalobce nesprávně posoudil neoznačení všech částí zadávací dokumentace zpracovaných společností KPM CONSULT, a.s. (dále jen „společnost KPM“), čímž měl být podle žalobce porušen § 36 odst. 4 věta první ZZVZ. Ačkoli předseda žalovaného dochází k závěru, že technické požadavky na autobusy stanovené v Analýze A7 vypracované společností KPM před zahájením zadávacího řízení jsou téměř shodné s technickými požadavky v příloze č. 11 zadávací dokumentace, není dle jeho názoru neoznačení této přílohy jako zpracované společností KPM v rozporu s § 36 odst. 4 věta první ZZVZ. Tím napadené rozhodnutí popírá základní smysl tohoto ustanovení, jímž je zachování transparentnosti zadávacího řízení v souladu s § 6 odst. 1 ZZVZ; současně byla dodavatelům odeprána možnost namítat případný střet zájmů, neboť se o jeho možné existenci z důvodu chybějící identifikace dle § 36 odst. 4 ZZVZ nemohli dozvědět.
5. Zadavatel po zahájení zadávacího řízení sám kontaktoval nejméně tři výrobce autobusů s dotazy na možnost splnění vybraných technických parametrů, přičemž s nimi v této věci dále komunikoval. Tato komunikace má podle žalobce jednoznačně charakter předběžných tržních konzultací, a to bez ohledu na časový aspekt (tj. bez ohledu na to, že k těmto předběžným tržním konzultacím došlo až po zahájení zadávacího řízení), pro který předseda žalovaného naopak (podle žalobce nesprávně) dospěl k závěru, že o předběžné tržní komunikace nejde. Žalobce v tomto směru rovněž odkazuje na závěr rozkladové komise, podle níž obsahově by dotazy zadavatele a následné odpovědi měly předběžnými tržními konzultacemi být. Předseda žalovaného se ovšem od závěru rozkladové komise odchýlil právě z toho důvodu, že předmětné dotazování výrobců

autobusů proběhlo až po samotném zahájení zadávacího řízení. Podle žalobce však tato skutečnost nemůže být vzhledem k povaze komunikace významná, zvláště za situace, kdy na základě této komunikace došlo ze strany zadavatele ke změně zadávacích podmínek, konkrétně ke snížení požadavku na obsaditelnost autobusu kategorie V-N z původních 83 míst na 80; její nezbytnost podle žalobce vyplynula přímo ze skutečností vyplývajících z této komunikace. Předseda žalovaného tak v tomto případě rozhodl v rozporu s § 36 odst. 4 větou druhou ZZVZ, neboť nutnost snížení požadavku na obsaditelnost byla informací, která byla výsledkem předběžných tržních konzultací, a tedy měla být v souladu s § 36 odst. 4 větou druhou ZZVZ v rámci zadávací dokumentace řádně označena.

6. Předseda žalovaného pak podle žalobce pochybil také tím, že učinil nesprávné právní závěry ve vztahu k (ne)odůvodněnosti, (ne)přiměřenosti a diskriminační povaze požadavku zadavatele na obsaditelnost autobusu kategorie V-N minimálně 83 (resp. později 80) osobami. Požadavek zadavatele je dle žalobce zjevně diskriminační, neboť jím byl vyloučen dodavatel, který může nabídnout obsaditelnost 76 osob, tedy pouze o 5 % menší kapacitu. V rámci zadávací dokumentace ani v průběhu správního řízení přitom zadavatel nedoložil, jakým způsobem dospěl právě k „nepřekročitelnému“ (resp. „nepodkročitelnému“) požadavku „80 osob“. Předseda žalovaného ve vztahu k požadavku obsaditelnosti chybně vyhodnotil argumentaci zadavatele jako správnou, ačkoli je založena toliko na všeobecných analýzách a tezích, aniž by byly předloženy přesné výpočty ohledně potřeby zadavatele, kterými by bylo možno odůvodnit vyloučení žalobce disponujícího plněním s rozdílem bagatelních 5 %. Naopak údaje předložené žalobcem se předseda žalovaného nijak nezabýval, když je bez dalšího odmítl jako údajně irelevantní.
7. Žalobce také tvrdí, že se žalovaný opakovaně dopustil porušení zásady rovnosti stran, když veškerá tvrzení zadavatele byla předsedou žalovaného bez dalšího zcela nekriticky převzata a považována za průkazná i přes jednoznačná zpochybnění jejich průkaznosti, věrohodnosti či relevance ze strany žalobce; naopak veškerá vyjádření žalobce a jím předložené podklady byly odmítnuty jako irelevantní, případně jako spekulativní, a to bez jakéhokoli logického zdůvodnění. Nadto žalobce uvádí, že zadavatel má na přípravu své argumentace a dalších podkladů prakticky neomezené finanční prostředky z veřejných zdrojů a také neomezený časový rámec; naproti tomu žalobce musí veškeré podklady obstarávat na vlastní soukromé náklady, přičemž na jejich shromáždění má velmi krátký čas.
8. Podle žalobce také žalovaný nedostatečně zjistil skutkový stav, přičemž skutkový stav, který vzal předseda žalovaného za základ napadeného rozhodnutí, je v přímém rozporu se správním spisem, nemá v něm oporu a současně odporuje zásadě materiální pravdy. Žalobce své přesvědčení opírá mj. o tvrzení předsedy žalovaného ve vztahu k neoznačení všech částí zadávací dokumentace zpracovaných společnostmi KPM, když uvádí, že nelze s jistotou říci, zda požadavky na výbavu autobusu stanovil sám zadavatel, či zda je definovala až společnost KPM. Dle žalobce ovšem ze spisu jednoznačně vyplývá, že tyto požadavky stanovila právě společnost KPM. Obdobně lze nahlížet na situaci, kdy předseda žalovaného „převrací“ tvrzení zadavatele ve vztahu k požadavku na obsaditelnost autobusu, neboť dovozuje, že jeho stanovením byly zohledněny všechny požadavky na výbavu kromě dvojitého zasklení. V průběhu správního řízení přitom nebylo žádnou ze stran věrohodně objasněno, jak je možné, že mělo při původním stanovení požadavku na

obsaditelnost dojít ke zohlednění všech požadavků na výbavu s výjimkou dvojitého zasklení.

9. Žalobce tedy navrhuje, aby zdejší soud napadené a jemu předcházející prvostupňové rozhodnutí zrušil. Na svém procesním postoji žalobce setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

III. Shrnutí procesního postoje žalovaného

10. Žalovaný považuje žalobu za nedůvodnou a setrává na závěrech, na nichž je založeno napadené rozhodnutí.
11. K žalobní argumentaci stran neoznačení všech částí zadávací dokumentace je žalovaný toho názoru, že ze zadávací dokumentace je patrné, že se společnost KPM podílela na formulaci některých jejích částí, přitom bylo možné namítat střet zájmů, jelikož tato společnost byla vymezena již v úvodu zadávací dokumentace, současně nelze s jistotou určit, zda předmětnou část zadávací dokumentace skutečně vypracovala společnost KPM, či zda uvedené požadavky byly již dříve definovány samotným zadavatelem.
12. K žalobní argumentaci stran nesprávného vyhodnocení předběžných tržních konzultací je žalovaný toho názoru, že již s ohledem na časový aspekt prováděného dotazování nemohlo jít o předběžné tržní konzultace.
13. Ve vztahu k požadavku na obsaditelnost autobusu žalovaný upozorňuje na to, že je zcela pochopitelné, že zadávací podmínky zpravidla nemohou vyhovovat všem dodavatelům na trhu, nicméně z tohoto nelze bez dalšího usuzovat, že by se zadavatel předmětným požadavkem dopouštěl vůči žalobci diskriminačního chování. Žalovaný nesouhlasí ani s tvrzeným porušením zásady rovnosti stran, neboť skutečnost, že žalobce svými námitkami nedokázal vyvrátit tvrzení zadavatele, a žalovaný tak rozhodl v neprospěch žalobce, neznamená, že by žalovaný automaticky neposoudil věc v souladu s právními předpisy; nerovnost stran nelze spatřovat ani v tom, že zadavatel má na přípravu své argumentace neomezený čas a finanční prostředky.
14. Žalovaný tedy navrhuje, aby zdejší soud žalobu jako nedůvodnou zamítl. I žalovaný na svém procesním postoji setrval po celou dobu řízení před zdejším soudem.

IV. Posouzení věci

15. Žaloba byla podána osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, dále jen „s.ř.s.“) a včas (§ 72 odst. 1 s. ř. s.). Žaloba je přípustná (§ 65, § 68, § 70 s.ř.s.). Napadené rozhodnutí bylo přezkoumáváno v mezích uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.) podle skutkového a právního stavu ke dni rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s.ř.s.).
16. Zdejší soud s ohledem na vydané předběžné opatření zakazující uzavření smlouvy (výrok I. usnesení č.j. 62 Af 22/2022-155 ze dne 26.5.2022), s ohledem na zamítnutí návrhu osoby zúčastněné na řízení na jeho zrušení (usnesení č.j. 62 Af 22/2022-226 ze dne 12.10.2022) a současně s ohledem na argumentaci osoby zúčastněné na řízení obsaženou v návrhu ze dne 8.9.2022 na zrušení předběžného opatření (argumentace finančními důsledky spojenými s nemožností uzavřít smlouvy podle předběžného opatření) s přihlédnutím k tomu, že takový postup nebyl podle přesvědčení zdejšího soudu s ohledem na aktuální stav vyřizování věcí zdejším soudem v soudním oddělení 62 (ani 67) na újmu účastníků jiných soudních řízení, o věci rozhodoval přednostně (§ 56 odst. 1 s.ř.s.).

17. Žaloba je důvodná.
18. Tvrdí-li žalobce nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, pak ji shledává zejména v tom, že se předseda žalovaného dostatečně nevypořádal s námitkou zpochybnění odbornosti společnosti KPM, která se podílela na vypracování zadávací dokumentace, když tuto námitku označil za irrelevantní, a že nezohlednil žalobcem vytýkané chyby ve výpočtech zadavatele při stanovení vhodné obsaditelnosti autobusu.
19. Ve vztahu k námitce nepřezkoumatelnosti napadeného (a jemu předcházejícího prvostupňového) rozhodnutí zdejší soud vychází z toho, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů (také) tehdy, nevypořádá-li se správní orgán s námitkami či návrhy účastníka správního řízení; z odůvodnění správního rozhodnutí musí být mimo jiné zřejmé, z jakých důvodů správní orgán k námitkám či návrhům účastníka řízení nepřihlédl, případně proč považuje námitky za liché, a jaké skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů přitom musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit samotný obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno (srov. například usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19.2.2008, č.j. 7 Afs 212/2006-76). Vůbec není namístě institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztahovat jej i na případy, kdy se správní orgán podstatou námitky účastníka řízení řádně zabývá a vysvětlí, proč nepovažuje argumentaci účastníka za správnou, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny dílčí aspekty vznesené námitky. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost skutečně nelze rozhodnutí meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán či soud na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat (srov. například rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17.1.2013, č.j. 1 Afs 92/2012 - 45, či ze dne 29.6.2017, č.j. 2 As 337/2016 - 64). Přehlédnout pak nelze ani fakt, že správní orgány nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí. Takový postup shledal ústavně konformním i Ústavní soud například v nález ze dne 12.2.2009, sp. zn. III. ÚS 989/08: *„Není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná.“* (srov. také rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12.3.2015, č.j. 9 As 221/2014-43).
20. Kontext prvostupňového a napadeného rozhodnutí, z podstatné části přebírajícího závěry prvostupňového rozhodnutí, poskytuje srozumitelné vyjádření postoje žalovaného k okolnostem snížení kapacity (obsaditelnosti) autobusu včetně reakce na podstatu žalobcovy argumentace, konstantně uplatňované v průběhu celého správního řízení, i na většinu dílčích argumentů (především body 82 a násl., 216, 218, 226 a násl. prvostupňového rozhodnutí); pokud se pak předseda žalovaného v konkrétních aspektech snížení kapacity autobusu, k nimž měl žalobce v průběhu správního řízení konstantní postoj, ztotožnil s názorem obsaženým v prvostupňovém rozhodnutí a tam obsažené závěry převzal, nikterak to neovlivňuje přezkoumatelnost napadeného rozhodnutí (srov. například usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 12.10.2004, č.j. 5 Afs 16/2003-56, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28.12.2007, č.j. 4 As

48/2007-80). Žalobce přitom nebyl v situaci, že by odůvodnění prvostupňového rozhodnutí neznal nebo že by jeho důvodům neporozuměl. O tom svědčí i způsob, jakým proti závěrům prvostupňového rozhodnutí argumentoval v rozkladu. Údajné nezohlednění žalobcem vytýkané chyby ve výpočtech zadavatele při stanovení vhodné obsaditelnosti autobusu (tj. že žalovaný nevzal žalobcem tvrzené chyby „v potaz“) odpovídá věcnému posouzení stanovení této zadávací podmínky ze strany žalovaného (odpovídá to tomu, že na tuto otázku mají žalobce a žalovaný celkově odlišný pohled a oba pokládají za podstatné zcela odlišné argumenty). Dílčí námitka ohledně chybného výpočtu je součástí většího celku v podobě žalobní námitky rozporující odůvodněnost požadavku na obsaditelnost autobusu a v tomto směru pak lze odkázat zejména na podrobnou a ucelenou argumentaci uvedenou v prvostupňovém rozhodnutí (body 192 - 225) a následně i v žalobou napadeném rozhodnutí (body 40, 44 - 83), která dostatečně určitě vykresluje způsob, kterým zadavatel podle žalovaného dospěl k požadavku obsaditelnosti (nejméně) 80 osobami, a zároveň prezentuje úvahy žalovaného (i jeho předsedy), které vedly k závěru, že požadavek obsaditelnosti tak, jak jej stanovil zadavatel, je v souladu se ZZVZ (i zásadami zadávacího řízení vymezenými v § 6 ZZVZ).

21. Dílčí námitka ve vztahu k údajné neodbornosti společnosti KPM, která se podílela na přípravě zadávací dokumentace, je rovněž součástí většího celku (argumentace vztahující se k neoznačení všech částí zadávací dokumentace, které tato společnost vypracovala) a také s touto námitkou se předseda žalovaného v podrobnostech vypořádal (především body 78 a násl. napadeného rozhodnutí).
22. Napadené rozhodnutí tedy deficitem přezkoumatelnosti v rozsahu žalobcovy argumentace netrpí. Zdejší soud neshledal ani jiné důvody nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí. Otázka věcné správnosti (zákonnosti) je pak otázkou samostatnou.
23. Ve vztahu k věcné správnosti (zákonnosti) napadeného rozhodnutí lze za těžiště žalobní argumentace pokládat nesouhlas žalobce se zadávací podmínkou – požadavkem zadavatele na obsaditelnost autobusu kategorie V-N nejméně 83 (resp. později nejméně 80) osobami, který má žalobce za neodůvodněný, nepřiměřený a diskriminační. Návrhem k žalovanému žalobce brojil právě proti zadávacím podmínkám, o nichž měl za to, že byly zadavatelem stanoveny v rozporu se ZZVZ (netransparentně a diskriminačně), konkrétně žalobce namítal, že zadavatel nedůvodně formuluje detailní technické požadavky na autobusy, aniž by taková míra detailnosti byla odůvodněna předmětem plnění, tj. reálnou potřebou zadavatele, jako problém žalobce spatřoval především právě stanovení požadavku na obsaditelnost autobusů kategorie V – N, včetně následného snížení hodnoty obsaditelnosti v důsledku zohlednění výbavy autobusu a vlivu na celkovou hmotnost autobusu. Právě v této souvislosti pak žalobce namítal (a v žalobě na těchto argumentech setrvává), že se na přípravě zadávacích podmínek podílela společnost KPM (že část zadávací dokumentace vypracovala), aniž by se to (jak zadavateli ukládá § 36 odst. 4 ZZVZ) náležitě promítlo do zadávací dokumentace, a navíc že zadavatel uskutečnil předběžné tržní konzultace s výrobcí autobusů, přičemž tyto skutečnosti rovněž řádně (jak mu ukládá § 36 odst. 4 ZZVZ) nezaznamenal do zadávací dokumentace.
24. Žalovaný vhodnost (důvodnost, přiměřenost a nediskriminační povahu) požadavku na obsaditelnost z pohledu ZZVZ opírá zejména o vyjádření předložené zadavatelem a analytické (odborné) podklady týkající se vývoje celkového počtu cestujících v dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina pro kategorie vozidel pod označením V-N, zpracované

společností KPM. V souladu s analýzami pro stanovení konečné (minimální) kapacity autobusů byl rozhodující zejména demografický vývoj společnosti a jiné vnější vlivy (vyšší fluktuace v ranních hodinách, dopravní špička v pondělí a v pátek, pokles průměrného věku cestujících, v jehož důsledku se očekává nárůst cestujících dojíždějících do škol aj.), přičemž kapacitní možnosti autobusů byly stanoveny tak, aby cestující bylo možno odbavit s co nejmenším počtem nasazených vozidel.

25. Je tedy zřejmé, že zdrojem, z něhož zadavatel při stanovení požadavku na obsaditelnost vycházel, byla podle zadavatele i podle žalovaného z podstatné části právě odborná posouzení společnosti KPM, konkrétně několik jí zpracovaných analýz. Pak je tedy role společnosti KPM z pohledu jejího řádného promítnutí do zadávací dokumentace (a tedy i z pohledu požadavků stanovených v § 36 odst. 4 ZZVZ) podstatná. Podílela-li by se totiž na přípravě zadávacích podmínek, a to dokonce v tom smyslu, že by část zadávací dokumentace vypracovala, pak by to musel zadavatel podle § 36 odst. 4 věty první ZZVZ do zadávací dokumentace promítnout, což by poté dodavatelům (tedy i žalobci) umožnilo stavět konkrétní zadávací podmínky vyplývající z takové části zadávací dokumentace do kontextu s jejich „faktickým autorem“, a to jak v otázce důvodnosti konkrétního požadavku, tak v otázce možného zvýhodnění jiných dodavatelů (na různých úrovních trhu, tj. jak dodavatele poskytující služby, jež byly předmětem veřejné zakázky, tak kupř. výrobce autobusů, prostřednictvím nichž měly být tyto služby poskytovány).
26. Podle § 36 odst. 4 věty první ZZVZ platí, že pokud některou část zadávací dokumentace vypracovala osoba odlišná od zadavatele, s výjimkou advokáta nebo daňového poradce, označí zadavatel tuto část spolu s identifikací osoby, která ji vypracovala.
27. K otázce neoznačení všech částí zadávací dokumentace, které vypracovala společnost KPM, žalobce svoji argumentaci vedl v tom směru, že příloha č. 11 zadávací dokumentace definující technické požadavky na autobusy je téměř identická s Analýzou A7, kterou před zahájením zadávacího řízení vypracovala společnost KPM. Ze strany zadavatele ovšem společnost KPM nebyla v rámci zadávací dokumentace (v rozporu s § 36 odst. 4 ZZVZ) označena jako osoba podílející se na přípravě přílohy č. 11. Předseda žalovaného k tomu uvedl, že smyslem a účelem § 36 odst. 4 ZZVZ je především prevence a odhalování střetu zájmů, jakožto snaha o zamezení narušování hospodářské soutěže, a dovodil, že smysl tohoto ustanovení byl zachován, neboť ze zadávací dokumentace (konkrétně z bodu 2.3) je patrné, že společnost KPM se na formulaci některých částí zadávací dokumentace podílela. Ačkoli tedy společnost KPM nebyla označena jako autor přílohy č. 11 (o tom není mezi žalobcem a žalovaným sporu), bylo by možno podle žalovaného potenciální střet zájmů odhalit již tím, že tato společnost byla uvedena v úvodu zadávací dokumentace, a to jako osoba podílející se na přípravě některých jejích částí. Nejde tedy podle žalovaného o takové porušení ZZVZ, které by způsobovalo netransparentnost zadávacího řízení (nadto předseda žalovaného dodává, že podobnost obsahu požadavků stanovených v obou dokumentech je sice znatelná, avšak nelze říci, že by byly naprosto identické, pročez nelze konstatovat, že se společnost KPM přímo podílela na tvorbě této části zadávací dokumentace).
28. Napadené rozhodnutí tedy na jedné straně tvrdí, že „[p]o posouzení obsahu Analýzy A7 a přílohy č. 11 zadávací dokumentace... lze konstatovat, že podobnost obsahu požadavků je zde znatelná“ (bod 78 napadeného rozhodnutí), současně však uvádí, že: „[n]elze konstatovat,

zda se společnost KPM přímo podílela na tvorbě této části zadávací dokumentace“ (tamtéž). Mezi žalobcem a žalovaným přitom není (a ani v průběhu správního řízení nebylo) sporu o tom, že Analýza A7, datovaná před zahájením zadávacího řízení, byla skutečně vypracována společností KPM.

29. Zdejšímu soudu z obsahu správního spisu plyne, že mezi oběma dokumenty (Analýzou A7 a zadávací dokumentací, konkrétně její přílohou č. 11) lze skutečně spatřovat významnou podobnost. Požadavky včetně jejich přesného vyjádření jsou v některých částech zcela identické (např. obecné požadavky na všechny kategorie autobusů v podobě klimatizace, vnitřního rozhlasu, centrální ovládní dveří atd.), v některých částech se liší pouze ve velmi nepatrných detailech, které ovšem nijak nemění celkový význam konkrétního požadavku (požadavek týkající se signalizačních zařízení u autobusů kategorie V-N). Některé části přílohy č. 11 byly tudíž zcela převzaty z Analýzy A7, která byla zpracována společností KPM, zbylé z ní jasně obsahově (významově) vycházejí. Pouze požadavek na délku vozidla (minimálně 11,7 m) z Analýzy A7 nebyl do přílohy č. 11 převzat a naopak byl stanoven požadavek na nejméně 5 USB zásuvek, který z Analýzy A7 nepochází (shodně také argumentuje předseda žalovaného). Věcná a formulační shoda nezavdává žádné pochybnosti v tom směru, že společnost KPM se na uvedených požadavcích tvořících součást zadávacích podmínek přímo podílela; byla to společnost KPM, kdo je ve své analýze odborně stanovil, a zadavatel je fakticky (až na výjimky) toliko převzal. Vhodnost požadavků přitom zadavatel i zpětně (v řízení před žalovaným) odůvodňoval především s odkazem na její analýzu, přitom (toliko) jejich (pouhé) převzetí coby odborného podkladu bylo základem zadavatelovy obrany proti žalobcovu návrhu.
30. Samotný text § 36 odst. 4 ZZVZ ani důvodová zpráva k ZZVZ sice neposkytuje bližší návod, jak posuzovat míru podílu osoby odlišné od zadavatele na vypracování části zadávací dokumentace (z textu ZZVZ ani z důvodové zprávy jasně neplyne, v jak významném rozsahu by se měla tato odlišná osoba na tvorbě zadávací dokumentace podílet, aby ji bylo třeba identifikovat podle § 36 odst. 4 ZZVZ), v posuzované věci však jakékoli dispute o tom, zda šlo pouze o „vstupní požadavky“ či „faktický přímý podíl na tvorbě zadávací dokumentace“, vůbec nejsou namístě. Nemůže obstát hodnocení obsažené v napadeném rozhodnutí, podle něhož údajně nelze konstatovat, zda se společnost KPM na tvorbě zadávací dokumentace přímo podílela (ale že zadavatel „pro větší transparentnost“ údajně „mohl“ označit společnost KPM i ve vztahu k této části zadávací dokumentace). Formulaci „(P)okud některou část zadávací dokumentace vypracovala osoba odlišná od zadavatele...“, jak je obsažena v § 36 odst. 4 ZZVZ, je třeba vykládat ve světle smyslu a účelu tohoto ustanovení, jež implementuje čl. 24 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014, o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (dále jen „zadávací směrnice“). V důvodové zprávě k ZZVZ (www.psp.cz, k § 36) je smysl tohoto ustanovení vyložen tak, že „Požadavek na identifikaci externích osob zpracovávajících zadávací dokumentaci je transpozicí požadavku evropských směrnic, aby členské státy za účelem zamezení narušení hospodářské soutěže provedly „opatření k účinné prevenci, odhalování a nápravě střetu zájmů, ke kterému dochází v průběhu zadávacího řízení“. Je tedy nepochybné, že jedním z hlavních cílů této právní úpravy je zajistit transparentnost zadávacího řízení, konkrétně zajistit, aby ve vztahu ke konkrétním částem zadávací dokumentace bylo zcela jasně patrné, kdo je jejich „faktickým autorem“, tj. mimo jiné i to, v jaké oblasti tento „faktický autor“ působí, jakou činnost vykonává, nakolik lze v jeho

participaci na zadávacích podmínkách shledávat přítomnost objektivně odborného prvku, s jakými dodavateli a jak může být provázán, a tedy jaké skutečnosti z toho pramenící se mohly do konkrétních požadavků vyplývajících z příslušné části zadávací dokumentace promítnout a jak se tyto požadavky následně mohly promítnout do okolností, jež utvářejí průběh zadávacího řízení, tedy i to, nakolik mají zadávací podmínky charakter podmínek přiměřených a obecně korektních a též zda některý z dodavatelů nemohl být takovým postupem zvýhodněn (což by se nakonec promítalo kupř. ve vztahu k § 36 odst. 1 ZZVZ, § 48 odst. 5 písm. b/ nebo c/ ZZVZ atd.). Znalost konkrétního „faktického autora“ konkrétní části zadávací dokumentace tudíž jistě umožňuje jednotlivým dodavatelům i zvážit existenci pochybností ohledně konkrétních požadavků obsažených v zadávací dokumentaci, zvážit podání námitek, v případě jejich podání pak i jejich podstatu atd. K tomu je třeba znát konkrétní osobu (odlišnou od zadavatele) i konkrétní část zadávací dokumentace, na jejíž podobě se tato osoba (coby „faktický autor“) podílela. Izolovaný jazykový výklad § 36 odst. 4 věty první ZZVZ, vedoucí snad k dovození nutnosti vytvoření dokumentu jako celku, resp. „sepsání“ celé části zadávací dokumentace, není podle zdejšího soudu namístě, neboť smysl a význam tohoto ustanovení by nemohl vystihnout. „*Vypracováním části zadávací dokumentace*“ je proto třeba chápat nejen situace, kdy osoba odlišná od zadavatele vypracuje danou část zadávací dokumentace jako komplexní celek, nýbrž také situace, kdy tato osoba měla jasný, jí přičitatelný podíl na podobě (obsahu) příslušné části zadávací dokumentace (obdobně ostatně např. ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 255).

31. Společnost KPM tudíž podle zdejšího soudu měla (jasný, jí přičitatelný, „přímý“) podíl na obsahu přílohy č. 11 zadávací dokumentace a v tomto směru měla být také zadavatelem podle § 36 odst. 4 věty první ZZVZ ve vztahu k příslušné části zadávací dokumentace řádně identifikována, což nebyla.
32. Na tomto závěru nemůže nic měnit ani skutečnost, že společnost KPM byla v zadávací dokumentaci označena ve vztahu k jiným částem této dokumentace. Ze zadávací dokumentace je sice skutečně možno zjistit, že se tato společnost podílela na její tvorbě, avšak pouze v částech, které mají relevanci toliko pro sektor samotných dopravců (např. podíl společnosti při tvorbě rámcových jízdních řádů), nikoli však parametrů prostředků, pomocí nichž má být služba tvořící předmět veřejné zakázky poskytována. Analýza A7 je ovšem dokumentem stanovujícím technické požadavky na autobusy (tj. parametry prostředků, pomocí nichž má být služba tvořící předmět veřejné zakázky poskytována), pročež stanovuje podmínky fakticky zasahující nikoli dopravce, jichž se týká ta část zadávací dokumentace, ve vztahu k níž byla participace společnosti KPM na tvorbě zadávací dokumentace korektně (v souladu s § 36 odst. 4 větou první ZZVZ) přiznána, nýbrž výrobce (dodavatele) autobusů. Tyto podmínky tedy zasahují takový okruh soutěžitelů, kteří při neuvedení podílu společnosti KPM na tvorbě zadávací dokumentace ve vztahu k požadavkům na autobusy nemohli potenciální střet zájmů vůči „jejich sektoru“ odhalit, neboť se ze zadávací dokumentace o podílu společnosti KPM při stanovení technických požadavků na autobusy vůbec nemohli dozvědět. Není tedy možno považovat účel § 36 odst. 4 věty první ZZVZ za naplněný pouze proto, že společnost KPM byla označena jako zpracovatel odlišných částí zadávací dokumentace. V situaci, kdy by byl takový postup akceptován, stačilo by každou osobu odlišnou od zadavatele podílející se na tvorbě zadávací dokumentace označit pouze jednou, a to např. v samotném úvodu zadávací

dokumentace, přičemž veškeré námitky by se pak nutně musely vztahovat k celé zadávací dokumentaci, neboť by nebylo patrné, které její konkrétní části jsou takto zasaženy, což by ústilo v nutnou nekonkrétnost námitek. To by se smyslu § 36 odst. 4 věty první ZZVZ jistě přičilo.

33. Spekulace obsažená v napadeném rozhodnutí, že je údajně velmi pravděpodobné, že požadavky na vozidla již byly zadavatelem sestaveny při zadání úkolu vypracování analýz společností KPM, pak žádným skutkovým zjištěním, jež by měla oporu ve správním spisu, neodpovídá.
34. Už v této části je tedy žaloba důvodná.
35. Se žalobcem namítanou neodůvodněností, nepřiměřeností a diskriminační povahou požadavku zadavatele na obsaditelnost autobusu kategorie V-N nejméně 83 (resp. později nejméně 80) osobami, tedy s těžištěm nesouhlasu žalobce se zadávacími podmínkami (a tudíž se závěrem žalovaného), přímo souvisí i otázka povahy komunikace zadavatele s některými výrobcí autobusů, která proběhla po zahájení zadávacího řízení.
36. Mezi žalobcem a žalovaným není sporu o to, že po zahájení zadávacího řízení zadavatel komunikoval s některými výrobcí autobusů (resp. jejich dodavateli v České republice) – se žalobcem, s EvoBus Česká republika s.r.o. a s Iveco Czech Republic a.s. Sporů není ani o obsahu této komunikace (tato e-mailová komunikace je součástí vyjádření zadavatele žalovanému ze dne 19.8.2021), jímž byla konzultace stanovených zadávacích podmínek. Sporů není ani o to, že ve vztahu k těmto respondentům byl rozsah konzultovaných zadávacích podmínek odlišný. Sporů je o charakter konzultace stanovených zadávacích podmínek (v té době již tvořících součást zadávací dokumentace) s výrobcí (dodavateli) autobusů z pohledu § 33 ZZVZ, a tím i o splnění informační povinnosti stran této komunikace vyplývající z § 36 odst. 4 věty druhé ZZVZ.
37. Podle žalobce má tato komunikace charakter předběžných tržních konzultací, neboť zadavatel sám kontaktoval nejméně tři výrobce autobusů s dotazy směřujícími k možnosti splnění vybraných technických parametrů, čemuž odpovídá i postup zadavatele navazující na její uskutečnění, tj. že bezprostředně po jejím uskutečnění byly změněny zadávací podmínky tak, že se požadavek na obsaditelnost autobusu kategorie V-N snížil z původních „nejméně 83“ míst na „nejméně 80“ míst. Žalovaný je naproti tomu toho názoru, že ze strany zadavatele šlo toliko o „pouhý“ průzkum trhu a dotazování proběhlo až po samotném zahájení zadávacího řízení, což neodpovídá „předběžnému“ charakteru („předběžných“) tržních konzultací.
38. Podle § 36 odst. 4 věty druhé ZZVZ platí, že pokud zadávací dokumentace obsahuje informace, které jsou výsledkem předběžné tržní konzultace, zadavatel označí v zadávací dokumentaci tyto informace, identifikuje osoby, které se na předběžné tržní konzultaci podílely, a uvede všechny podstatné informace, které byly obsahem předběžné tržní konzultace.
39. Podle § 33 ZZVZ je zadavatel oprávněn vést tržní konzultace s odborníky či dodavateli s cílem připravit zadávací podmínky a informovat dodavatele o svých záměrech a požadavcích, pokud to nenarušuje hospodářskou soutěž.
40. Institut předběžných tržních konzultací (pro účely ZZVZ ve smyslu § 33 ZZVZ) je tedy upraven coby konzultace zadavatele s odborníky či dodavateli s cílem připravit zadávací podmínky a informovat dodavatele o svých záměrech a požadavcích. Konzultace ohledně

tvorby zadávacích podmínek předestřením zadavatelem již zpracovaných (připravených) požadavků, jež mají být podle zadavatele promítnuty do zadávací dokumentace, je podle zkušeností zdejšího soudu tradičním obsahem předběžných tržních konzultací. Podle důvodové zprávy (www.psp.cz, k § 33) „Účelem předběžných tržních konzultací je rozšíření informovanosti zadavatele o předmětu veřejné zakázky a případných jiných způsobech řešení jeho potřeb, tak aby byl schopen definovat předmět veřejné zakázky nejotevřenějším způsobem, nikoli diskriminační stanovení zadávacích podmínek ve spolupráci s možným dodavatelem.“

Na rozdíl od průzkumu trhu, který je nutné chápat jako průzkum sloužící ke shromáždění základních informací o možných cenových nabídkách a dostupnosti poptávaného plnění, představují předběžné tržní konzultace zpravidla hlubší posouzení podmínek na trhu a okolností rozhodných pro kontraktaci smlouvy na veřejnou zakázku, do něhož jsou již aktivně zapojeny i konkrétní třetí osoby. Průzkum trhu (ze strany zadavatele) tedy slouží především k získání obecnějších informací o požadovaném plnění zejména z veřejně dostupných informací (webové stránky, konference, veletrhy apod.), tedy bez přímé komunikace s dodavateli (či jinými osobami), anebo obecnějších dotazů na dodavatele, jež nemusí vyústit v konkrétní požadavky obsažené v zadávacích podmínkách konkrétního zadávacího řízení, naproti tomu předběžné tržní konzultace jsou vedeny s dodavateli (či s jinými osobami) pro odpovídající nastavení zadávacích podmínek (srov. obdobně např. ŠEBESTA, Milan, NOVOTNÝ, Petr, MACHUREK, Tomáš, DVOŘÁK, David a kol. Zákon o zadávání veřejných zakázek. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 232)

41. Ze správního spisu vyplývá, že zadavatel po zahájení zadávacího řízení sám kontaktoval nejméně tři výrobce autobusů s dotazy na možnost splnění vybraných technických parametrů (jež v té době již byly součástí zadávacích podmínek zadávané veřejné zakázky), přičemž s nimi v této věci posléze dále komunikoval. Tato komunikace byla v některých případech (především ve vztahu k dodavateli značky Iveco) doplněna o kompletní specifikaci technických požadavků zadavatele na dotčené autobusy (minimální šířka dveří, celková kapacita přepravovaných osob, minimální počet USB zásuvek, bezplatné Wi-Fi připojení s určenou minimální rychlostí, celková kapacita míst pro kočárky, jízdní kola a osoby se zdravotním postižením apod.) Obsahově šlo tedy o komunikaci komplexní a podrobnou, týkající se konkrétních specifikací. V rámci této komunikace, uskutečněné v období od 18.3.2021 do 10.5.2021, byl zadavatel ze strany výrobců (dodavatelů) autobusů upozorněn na nedostatky (problematická místa) zadávacích podmínek (např. že opomněl zohlednit hmotnosti požadované výbavy, zejména funkcionality dvojitého zasklení) a v časové návaznosti na tuto komunikaci (dne 19.5.2021) zadavatel změnil zadávací podmínky právě tak, že snížil původní požadavek na obsaditelnost z nejméně 83 míst na nejméně 80.
42. Dovozuje-li žalovaný, že zadavatel byl sice upozorněn ze strany výrobců (dodavatelů) autobusů na chybějící započtení funkcionality dvojitého zasklení, avšak následná úprava zadávacích podmínek (snížení počtu sedadel) nebyla „výlučně“ výsledkem této komunikace, neboť samotné požadavky na technickou specifikaci autobusů byly stanoveny zadavatelem již před zahájením zadávacího řízení a následné snížení obsaditelnosti bylo „pouhým“ výsledkem úvahy zadavatele o tom, jak se hmotnost dvojitého zasklení promítne do nosnosti autobusů, pak tím podle zdejšího soudu uznává, že stanovení nového požadavku na obsaditelnost věcně souviselo s bezprostředně předcházející komunikací s výrobcí autobusů (právě ta vedla k zadavatelově úvaze, jež v zásah do původních zadávacích podmínek ohledně obsaditelnosti vyústila), byť konkrétní hodnota týkající se

obsaditelnosti nebyla z výsledku této komunikace přímo (toliko) převzata. Tato komunikace přitom ze strany zadavatele nebyla po úpravě zadávacích podmínek v jejich obsahu nikterak přiznána.

43. Čl. 41 zadávací směrnice, jenž byl promítnut do § 36 odst. 4 věty druhé ZZVZ, upravuje povinnost zadavatele „sdělit ostatním zájemcům a uchazečům příslušné informace vyměřované se zájemcem nebo uchazečem v rámci jeho účasti na přípravě zadávacího řízení nebo informace z této účasti vyplývající“. Ani zadávací směrnice, ani ZZVZ, ani důvodová zpráva k § 36 odst. 4 ZZVZ neupřesňují, jak (jakým konkrétním způsobem a v jakém rozsahu) se musí informace získaná v rámci komunikace s konkrétními dodavateli do podmínek zadávacího řízení (do zadávacích podmínek) promítnout, aby ji bylo možno (nutno) pokládat za výsledek předběžných tržních konzultací (s povinností o ní informovat v zadávací dokumentaci podle § 36 odst. 4 druhé věty ZZVZ), skutkové poměry nyní posuzované věci však musí vést k závěru, že bezprostřední časová návaznost změny podmínky obsaditelnosti na komunikaci zadavatele s výrobcí autobusů spolu s tím, že zadavatelova úvaha ohledně nutnosti snížení počtu sedadel (obsaditelnosti) byla přímo vyvolána právě informacemi získanými v rámci komunikace s výrobcí autobusů (tj. bezprostřední obsahová souvislost), ze změny údaje o obsaditelnosti činí údaj, jenž výsledkem této komunikace zjevně byl.
44. Povinnost označit veškeré informace, které byly „výsledkem předběžné tržní konzultace“ (jak zadavateli ukládá § 36 odst. 4 věta druhá ZZVZ), nelze vykládat natolik restriktivně (úzce), jak činí žalovaný. Nemůže být rozhodné, zda se obsah komunikace s výrobcí autobusů do zadávacích podmínek promítl tak, že údaj, který sami výrobci autobusů zadavateli sdělili, byl bez dalšího do zadávacích podmínek převzat (v takovém případě by bylo dokonce možno dovozovat podíl na vypracování zadávací dokumentace podle § 36 odst. 4 věty první ZZVZ), anebo tak, že údaje pocházející z komunikace s výrobcí autobusů se staly základem navazující úvahy zadavatele, jež se pak promítla v konkrétní požadavek obsažený v zadávacích podmínkách (v zadávací dokumentaci), jako tomu bylo v nyní posuzované věci (zadavatel přistoupil ke stanovení – nového – údaje o celkové obsaditelnosti autobusů na základě informací, které mu byly poskytnuty jejich výrobcí v rámci vzájemné komunikace, v rámci níž se zadavatel dotazoval na možnost splnění jím – původně – stanovených technických požadavků). Povinnost podle § 36 odst. 4 druhé věty ZZVZ dopadá i na situace, kdy zadavatel ke konkrétní změně zadávacích podmínek (v tomto případě snížení požadavku na obsaditelnost autobusů) sice (údajně) dospěl na základě své vlastní úvahy, nicméně k této úvaze bylo přistoupeno a tato úvaha pak byla založena (obsahově i časově) na podkladě informací, které zadavatel získal adresnou komunikací vedenou mimo předepsané kroky pro příslušný druh zadávacího řízení (tu s výrobcí, resp. s dodavateli autobusů). Jedině takový výklad vystihuje smysl § 36 odst. 4 druhé věty ZZVZ; tím je povinnost konkretizovat obsah adresných (konkrétních) konzultací zadavatele s konkrétními osobami, aby byl identifikován zdroj později (v důsledku těchto konzultací) stanovených zadávacích podmínek především pro možnost odhalit, zda konkrétní zadávací podmínky nejsou stanoveny tak, aby vyhovovaly pouze některým dodavatelům (eventuálně jiným osobám, jež se na plnění veřejné zakázky mohou podílet), popř. aby je zvýhodňovaly, eventuálně pro možnost odhalit, zda někteří dodavatelé (popř. jiné osoby) tím, že s nimi byly vedeny adresné (konkrétní) konzultace, nezískali oproti jiným takové informační zvýhodnění, jež mohlo vyústit ve výhodnost konkrétních podaných nabídek oproti nabídkám jiným, podaným těmi dodavateli, s nimiž

adresné (konkrétní) konzultace vedeny nebyly (s důsledky ve vztahu k § 6 ZZVZ, k § 36 odst. 1 ZZVZ, k § 48 odst. 5 písm. b/ nebo c/ ZZVZ atd.).

45. Dopadá-li podle § 36 odst. 4 druhé věty ZZVZ povinnost zadavatele označit v zadávací dokumentaci příslušné informace, identifikovat osoby, které se na předběžné tržní konzultaci podílely, a uvést všechny podstatné informace, které byly obsahem předběžné tržní konzultace, na takové informace, které jsou výsledkem předběžné tržní konzultace, pak je podle zdejšího soudu také zcela nepodstatné, zda takové informace byly součástí (obsahem) zadávací dokumentace již od počátku (tj. od zahájení zadávacího řízení) anebo zda se její součástí (obsahem) staly později (tj. po změně zadávací dokumentace). Napadeným rozhodnutím akcentovaný „časový aspekt“ (tj. že nemůže jít o předběžnou tržní konzultaci proto, že proběhla až po samotném zahájení zadávacího řízení v období od 18.3.2021 do 10.5.2021, zatímco zadávací řízení bylo zahájeno již dne 1.3.2021) tudíž není pro posouzení charakteru komunikace vedené s výrobcí autobusů vůbec významný. Označení (pojmenování) institutu coby „předběžné“ tržní konzultace má vystihovat podstatu takové komunikace, jež je vedena „předtím, než se promítne v zadávací dokumentaci“. Zpravidla samozřejmě probíhá před zahájením zadávacího řízení (aby ji bylo možno do zadávací dokumentace promítnout s předpokladem zadavatele, že do zadávací dokumentace již poté nebude třeba zasahovat a měnit ji), avšak může probíhat i poté, co je zadávací řízení zahájeno (a zadávací dokumentace zveřejněna; § 53 odst. 3 ZZVZ pro zjednodušené podlimitní řízení, § 96 ZZVZ pro zadávací řízení v nadlimitním režimu), v souvislosti s úvahami zadavatele o potřebě (vhodnosti) zadávací dokumentaci doplnit či změnit (§ 99 ZZVZ), ať už v návaznosti na proběhlá vysvětlení zadávací dokumentace (§ 98 ZZVZ) anebo z jiného důvodu (kupř. v důsledku posouzení námitek podaných proti zadávacím podmínkám; § 241 odst. 2 písm. a/ ZZVZ).
46. Zadávací směrnice v čl. 40 výslovně připouští využití „poradenství ... při plánování a vedení zadávacího řízení, pokud toto poradenství nenarušuje hospodářskou soutěž a nevede k porušení zásady zákazu diskriminace a zásady transparentnosti“ a ani skutečnost, že ZZVZ možnost vedení konzultací při vedení zadávacího řízení neobsahuje výslovně, neznamená, že je tato možnost omezena jen na dobu přecházející zadávacímu řízení (tj. před „prvním“ stanovením zadávacích podmínek a „prvním“ zveřejněním zadávací dokumentace). Aby z textace § 33 ZZVZ vyplynulo odlišné vymezení (časového) rozsahu předběžných tržních konzultací, musel by český zákonodárce zamýšlet českou vnitrostátní úpravou (ZZVZ) přesáhnout pouhou transpozici zadávací směrnice a rozsah předběžných tržních konzultací plánovat oproti evropské úpravě omezit. V opačném případě by § 33 ZZVZ musel být interpretován eurokonformně, tj. v souladu se smyslem a účelem odpovídajících ustanovení zadávací směrnice, která byla tímto zákonem do českého právního řádu transponována, jak ZZVZ vyjadřuje již v § 1. Takový úmysl českého zákonodárce však z ničeho neplyne. Především z celého procesu přijímání ZZVZ ani ze samotné důvodové zprávy (www.psp.cz) nevyplývá ani náznak snahy českého zákonodárce odchytil se ve vymezení předběžných tržních konzultací od režimu zadávací směrnice, ten naopak odkazuje na „zajištění souladu s evropskou právní úpravou“ jako na jeden z obecných cílů české právní úpravy. Navíc z textu důvodové zprávy (bod 1.3.1. Druhy veřejných zakázek) výslovně a jednoznačně vyplývá následování cílů a obsahu zadávací směrnice a nadto ani v rámci procesu přijímání zákona o zadávání veřejných zakázek nebyl jakkoli zmíněn úmysl přesáhnout ve vztahu k předběžným tržním konzultacím transpozici zadávací směrnice, nýbrž pouze úmysl dosáhnout souladu znění ZZVZ s transponovanými evropskými

směrnicemi (zápis ze 32. schůze hospodářského výboru ze dne 13.1.2016; www.psp.cz), což přesvědčivě dokládá, že obecným principem a přístupem Ministerstva pro místní rozvoj, tj. faktického předkladatele návrhu, k jednotlivým pozměňovacím návrhům byl vskutku zejména „soulad s transponovanými evropskými směrnicemi, princip vyváženosti, transparentnosti, pružnosti“. Rovněž podle zápisu ze 30. schůze téhož výboru ze dne 2.12.2015 (www.psp.cz) návrh směřoval pouze a výlučně („čistě“) k transpozici evropských směrnic, resp. ke sladění textu zákona se směrnicemi, nikoli k jejich přesahu či omezení.

47. Pouze izolovaný jazykový výklad § 33 ZZVZ by mohl naznačovat, že „předběžné“ tržní konzultace mohou probíhat toliko před vlastním zahájením zadávacího řízení, nicméně takový závěr se zohledněním procesu přijímání ZZVZ a normativního textu obsaženém v čl. 40 zadávací směrnice není namístě (srov. například nálezy Ústavního soudu ze dne 8.2.2011, sp.zn. I. ÚS 2920/09, publ. pod č. N 14/60 SbNU 141, nálezy Ústavního soudu ze dne 17.12.1997, sp. zn. Pl. ÚS 33/97, publ. pod č. N 163/9 SbNU 399, nálezy Ústavního soudu ze dne 4.2.1997, sp. zn. Pl. ÚS 21/96, publ. pod č. N 13/7 SbNU 87). V tomto případě je tedy třeba postupovat v souladu s metodou eurokonformního výkladu (neboli nepřímého účinku), která představuje povinnost vnitrostátních orgánů členských států vykládat normy vnitrostátního práva „ve světle znění a účelu“ unijního práva tak, aby bylo dosaženo cíle, který toto právo sleduje, případně aby byl upřednostněn z možných výkladů vnitrostátního práva takový výklad, který nejlépe umožní zajistit efektivitu unijního práva. Povinnost takového postupu má právní základ v čl. 4 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii. Nepřímý účinek má za úkol zajistit v maximální míře cíl daný směrnicí a chránit tak zejména práva soukromých osob z ní vyplývající. Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 5 Afs 68/2009-113 ze dne 1.2.2010, publ. pod č. 2036/2010 Sb. NSS, přitom dovodil, že doktrína nepřímého účinku stanoví povinnost vnitrostátní právo určitým způsobem vykládat, přitom musí být dodržena podmínka, že pro užití nepřímého účinku, vnitrostátní předpis je schopen takového výkladu. Umožňují-li vnitrostátní interpretační techniky vyložit dané vnitrostátní ustanovení několika způsoby, má správní orgán, jakož i soud povinnost použít ten výklad, který je nejbližší smyslu a cíli odpovídajícího komunitárního ustanovení. Výklad § 33 ZZVZ, jenž by přesně odpovídal čl. 40 zadávací směrnice, přitom podle zdejšího soudu dobře použít lze.
48. Nedávalo by ani žádného rozumného smyslu, aby po zahájení zadávacího řízení (např. v rámci legitimních zadavatelských úvah, zda a nakolik zadávací dokumentaci v závislosti na okolnostech vyjevivších se v průběhu zadávacího řízení změnit či doplnit postupem podle § 99 ZZVZ) zadavatel nemohl se třetími osobami (s tzv. odborníky či s dodavateli; § 33 ZZVZ) konzultovat. Už vůbec by pak nedávalo žádného rozumného smyslu, aby s nimi zadavatel po zahájení zadávacího řízení (právě např. v rámci legitimních zadavatelských úvah, zda a nakolik zadávací dokumentaci v závislosti na okolnostech vyjevivších se v průběhu zadávacího řízení změnit či doplnit postupem podle § 99 ZZVZ) sice konzultovat mohl, avšak výsledek takových konzultací, byť by se v zadávací dokumentaci po její změně či po jejím doplnění projevil, a veškeré okolnosti takových konzultací by měly zůstat utajeny.
49. V nyní posuzované věci tedy zadavatel vedl předběžné tržní konzultace po zahájení zadávacího řízení, jež se promítly do zadávací dokumentace (v jejím konečném znění), aniž splnil povinnost plynoucí z § 36 odst. 4 druhé věty ZZVZ.
50. I v této části je tedy žaloba důvodná.

51. Pokud jde pak o samotnou otázku odůvodněnosti, přiměřenosti a (ne)diskriminační povahy požadavku zadavatele na obsaditelnost autobusu kategorie V-N nejméně 83 (resp. později nejméně 80) osobami, tu je třeba připomenout, že podle § 6 ZZVZ musí zadavatel při postupu podle ZZVZ dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti (odst. 1), ve vztahu k dodavatelům pak musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace (odst. 2). Tyto zásady jsou dále ve vztahu k zadávacím podmínkám rozvedeny v § 36 odst. 1 ZZVZ, podle kterého zadávací podmínky nesmí být stanoveny tak, aby určitým dodavatelům bezdůvodně přímo nebo nepřímo zaručovaly konkurenční výhodu nebo vytvářely bezdůvodné překážky hospodářské soutěže. Z § 36 odst. 1 ZZVZ a ze zásad přiměřenosti a zákazu diskriminace (§ 6 ZZVZ) tedy vyplývá, že se zadavatel musí zdržet stanovení takových zadávacích podmínek, které by omezily hospodářskou soutěž bezdůvodným zvýhodněním (konkurenční výhoda) nebo naopak znevýhodněním (překážka hospodářské soutěže) určitých dodavatelů, přičemž důvodnost stanovení konkrétní zadávací podmínky se musí opírat o legitimní potřebu zadavatele. Důkazní břemeno stran důvodnosti zadávacích podmínek leží na zadavateli. Tento výklad akcentující důvodnost každé ze zadávacích podmínek lze dovodit přímo z textu § 36 odst. 1 ZZVZ, zároveň jej lze podpořit výkladem teleologickým, kdy je smysl a účel konkrétního vykládaného pravidla dovozován z obecných zásad právní regulace veřejných zakázek, a opřít jej rovněž o důvodovou zprávu k ZZVZ (výklad historický). Prakticky veškeré zadávací podmínky totiž omezují okruh potenciálních dodavatelů a tím vytvářejí překážku soutěže o veřejnou zakázku. Například stanovení konkrétních technických parametrů vyřazuje ze soutěže všechny dodavatele, jejichž výrobky požadované parametry nesplňují. Zadavatel je však oprávněn takové zadávací podmínky stanovit, pokud je to odůvodněno jeho potřebami, které prostřednictvím veřejné zakázky naplňuje. Technické parametry musí nastavit přiměřeně tak, aby účel veřejné zakázky byl naplněn. Z judikatury Nejvyššího správního soudu ostatně vyplývá, že nejde o výklad nový či překvapivý (srov. například rozsudek ze dne 5.6.2008, č.j. 1 Afs 20/2008-152, č. 1771/2009 Sb. NSS, zabývající se předchozí právní úpravou považující nastavení nepřiměřených technických kvalifikačních předpokladů za skrytou diskriminaci, či rozsudek ze dne 14.4.2020, č.j. 4 Afs 421/2019-34, potvrzující platnost dřívějších závěrů rovněž za podmínek současné právní úpravy). Jak Nejvyšší správní soud vyslovil též v rozsudku ze dne 30.9.2014, č.j. 3 As 63/2014-28, každý zadavatel má v zadávací dokumentaci, a to právě např. formou definování technických podmínek, možnost stanovit konkrétní parametry, bez jejichž splnění se dodavatel o veřejnou zakázku úspěšně ucházet nemůže. Uvedeným způsobem současně zadavatel ovlivňuje okruh možných dodavatelů. Proto je třeba při nastavení těchto parametrů, požadavků či podmínek (v zadávací dokumentaci) dbát shora zmíněných zásad vymezených v § 6 ZZVZ, jejichž respektování ostatně prolíná celými (všemi) zadávacími řízeními. V rozsudku ze dne 28.2.2013, č.j. 1 Afs 69/2012-55, pak Nejvyšší správní soud uvedl, že čím podrobnější a přísnější požadavky zadavatel zvolí, tím vyšší nároky budou kladeny na jejich odůvodnění.
52. V nyní posuzované věci je na požadavek zadavatele na obsaditelnost autobusu kategorie V-N nejméně 83 (resp. později nejméně 80) osobami třeba hledět jak se zohledněním shora připomenutých obecných východisek, tak s přihlédnutím k tomu, že zdrojem, z něhož zadavatel při stanovení požadavku na obsaditelnost vycházel, byla odborná posouzení společnosti KPM a též předběžné tržní konzultace s výrobcí autobusů, ve vztahu k nimž,

jak shora dovozeno, byla porušena pravidla vyplývající z § 36 odst. 4 ZZVZ, přitom požadavek na obsaditelnost byl měněn v průběhu zadávacího řízení. Nadto je podstatná také skutečnost, že předmětem veřejné zakázky v nyní posuzované věci nebyl nákup (dodávka) autobusů, ohledně jejichž parametrů by poptávající (zadavatel) musel stanovit veškeré podstatné požadavky (včetně počtu sedadel pro cestující, tj. obsaditelnosti autobusů) už proto, aby podané nabídky mohly být nabídkami vzájemně porovnatelnými, nýbrž poskytování služeb v přepravě cestujících za účelem zajištění dopravní obslužnosti. V takovém případě nelze dovozovat, že by požadavek na (minimální) počet sedadel pro cestující, tj. (minimální) obsaditelnost autobusů (a to právě nejméně 80 osobami), byl takovým požadavkem, který by musel být v zadávací dokumentaci nutně stanoven již ze samotné povahy veřejné zakázky, nýbrž že jde o požadavek toliko na prostředky, jimiž má být plnění poskytováno, k němuž, měl-li být coby požadavek restriktivní stanoven v souladu s § 6 a § 36 odst. 1 ZZVZ, zadavatele musely vést jasné, srozumitelné a korektní důvody, aniž by šlo o požadavek skrytě diskriminační (k tomu srov. například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 5.6.2008, č.j. 1 Afs 20/2008-152, č. 1771/2009 Sb. NSS).

53. Tvrdil-li žalobce v návrhu na zahájení správního řízení, že jde o požadavek diskriminační, nepřiměřený, nereflektující zadavatelem požadovanou výbavu, přičemž změna tohoto požadavku nevychází z potřeb zadavatele, nýbrž byla vytvořena „na míru“, pak žalovaný tuto argumentaci nevypořádával obecně, nýbrž konkrétně se zohledněním podkladů, jež podle argumentů zadavatele ke stanovení tohoto požadavku vedly; zkoumal přitom jak „původní“ požadavek zadavatele (obsaditelnost nejméně 83 osobami), tak požadavek později „opravený“ (obsaditelnost nejméně 80 osobami) v důsledku zohlednění doplňkové výbavy vozů. Oba požadavky (resp. obojí hodnotu požadavku) pokládal za odůvodněné. Byla-li odůvodněnost „původního“ požadavku stavěna do souvislosti se zadavatelem předloženou „Analýzou 2“, zpracovanou společností KPM, pak z ní (především z údajů o obsazení vozidel cestujícími získaných za období roků 2015 až 2017) může vyplývat predikce zvyšování požadavku na dopravní obslužnost odpovídající rostoucí obsazenosti autobusů, nevyplývá z ní však požadavek na minimální obsaditelnost „právě nejméně 83 osobami“, tj. nikoli obsaditelnost kupř. o jednotky menší. Byly-li indikovány případy spojů s obsazeností přesahujícími hodnotu „70“ a blížíící se hodnotě „80“ a byl-li odůvodněn i trend zvyšování potřebné přepravní kapacity především u některých exponovaných spojů, ani z toho neplyne, proč je důvodný požadavek na minimální obsaditelnost „právě nejméně 83 osobami“, tj. nikoli obsaditelnost kupř. o jednotky menší. Následná změna tohoto údaje (obsaditelnost nejméně 80 osobami), nikoli však v důsledku vývoje obsazenosti spojů či změny predikce, nýbrž v důsledku dodatečně zohledněné výbavy vozidel (dvojitě zasklení), přitom potvrzuje, že minimální obsaditelnost „právě nejméně 83 osobami“ nebyla nutným vyústěním analýzy obsazenosti spojů a predikcí. Jednoduše řečeno se požadavek z hodnoty „nejméně 83“ snížil na hodnotu „nejméně 80“, aniž by to vedlo zadavatele k závěru, že za takového stavu nemůže být jím poptávané plnění realizováno řádně. Restriktivní požadavek zadavatele na minimální obsaditelnost 83 osobami tedy údajně vycházel z potřeb zadavatele, které, jak žalovaný dovodil, byly založeny na rozvaze o stávající obsazenosti vozů sloužících k přepravě cestujících na území Kraje Vysočina a predikci dalšího vývoje, stejně tak ale nakonec vycházel z týchž potřeb zadavatele méně restriktivní požadavek na minimální obsaditelnost 80 osobami. Byť se může jevit jako logická úvaha žalovaného, podle níž samotné „zmírnění“ technické podmínky nelze pokládat za způsobilé diskriminovat či jinak narušit hospodářskou soutěž

mezi dodavateli (jde o úvahu založenou na logických důsledcích zmírnění původního zadavatelova požadavku), tato úvaha popírá, že by jediné oprávněným požadavkem byl požadavek původní („nejméně 83“), a nemůže z ní tedy ani vyplynout, proč byl nově jediné oprávněným požadavkem požadavek snížený („nejméně 80“), a to v situaci, kdy žalobce ve svém návrhu tvrdil, že tato hodnota měla být ještě nižší („nejméně 76“), což by mu umožnilo, přinejmenším s využitím stávajících konfigurací, autobusy pro plnění veřejné zakázky dopravcům dodávat, přičemž snížení původního „nejméně 83“ na „nejméně 80“ stavěl do souvislosti s tržními konzultacemi (v zadávací dokumentaci, jak shora dovozeno i zdejším soudem, nepřiznanými), vedenými s jinými výrobci autobusů, jejichž výsledky pak tyto jiné výrobce autobusů měly podle žalobce zvýhodnit. Jestliže byl za objektivně odůvodněný (na základě podrobné rozvahy o stávající obsazenosti vozů sloužících k přepravě cestujících na území kraje a predikci dalšího vývoje) původně pokládán požadavek „nejméně 83“, poté (bez změny analýzy ohledně obsazenosti vozů a bez změny predikce) byl za objektivně odůvodněný pokládán požadavek „nejméně 80“, pak z ničeho neplyne, proč takový požadavek (při respektování potřeb zadavatele vyplývajících z obsazenosti vozů sloužících k přepravě cestujících na území kraje a z predikce dalšího vývoje) již nebylo možno dále snížit, tj. proč by neměl být objektivně odůvodněným požadavek „nejméně 76“, o co se opírá nevyhovění žalobcově představě, jež by mu – dle jeho tvrzení – umožnila na plnění tvořící předmět veřejné zakázky (coby výrobce autobusů) participovat, tedy proč zadavatel – podle žalovaného oprávněně – nevyhověl žalobcovým námitkám.

54. Je jistě pravdou, že zadávací podmínky není třeba nastavit vždy tak, aby vyhovovaly všem dodavatelům (resp. úplně všem, kdo na plnění veřejné zakázky hodlají participovat), jde-li však o podmínky restriktivního charakteru, jež podle argumentů dodavatelů, popř. těch osob, které by jinak mohly na plnění veřejné zakázky participovat, jim v účasti v soutěži o veřejnou zakázku či o podíl na jejím plnění brání, musí jít o podmínky objektivně odůvodněné. Zpochybňuje-li žalobce požadavek „nejméně 80“ (po jeho snížení z původního požadavku „nejméně 83“), pak ani sice rozsáhlé, avšak z podstatné míry obecné, zadavatelovy argumenty (ani analýzy, o které zadavatel konkrétní stanovení tohoto požadavku opírá) neposkytují dostatečnou odpověď, proč – pro zajištění co nejširší hospodářské soutěže ve vztahu k veřejné zakázce – nebyl požadavek „nejméně 80“ podkročitelný, proč jediné požadavek „nejméně 80“ je objektivně odůvodněnou oprávněnou potřebou zadavatele a proč mírnější požadavek (který by podle žalobce širší hospodářskou soutěž ve vztahu k veřejné zakázce umožňoval) by již takovou objektivně odůvodněnou oprávněnou potřebou zadavatele nebyl. Žalovaný podrobně zjišťoval, jakým způsobem dopravci, kteří podali nabídku na jednotlivé části veřejné zakázky, hodlají předmětný požadavek zadavatele splnit (tj. autobusy od jakých výrobců hodlají pro plnění předmětu veřejné zakázky využít), přitom zjistil, že mají představu o tom, kteří výrobci jsou schopni autobusy, které by splňovaly zadavatelem stanovenou specifikaci, poskytnout (naprostá většina z nich také jasně uvedla, jakými konkrétními značkami autobusů, respektive jejich kombinací, hodlá předmět veřejné zakázky plnit), a také zjistil, že některé z nich konkrétní požadavek zadavatele na minimální obsaditelnost neomezil vůbec, avšak současně zjistil, že některé z nich tento požadavek omezil právě v tom směru, že nemohou využít autobusy vyráběné žalobcem (coby zřejmě nejlevnější řešení na trhu, konkrétně autobusy SOR CN 12). To omezení hospodářské soutěže (byť zřejmě „jen“ na úrovni výrobců autobusů, což však bylo právě podstatou žalobcových námitek) vskutku indikuje.

Žalovaný ostatně i připustil, že zadávací podmínka na minimální obsaditelnost je ve vztahu k zadavatelem požadované výbavě (dvojitě zasklení, klimatizace celého vozového prostoru, tažné zařízení s možností připojení přívěsu) relativně přísná, a to i např. s ohledem na to, že výrobci autobusů museli v souvislosti s novou legislativou začít používat ekologičtější agregáty splňující normu EURO 6, což se rovněž negativně projevuje ve výsledné obsaditelnosti, avšak dovodil-li žalovaný nakonec, že takovou zadávací podmínku splňuje celá řada výrobců, pročez zadavatel nebyl povinen na žádost konkrétního výrobce (žalobce) hranici dále výrazně snižovat např. na hodnotu „nejméně 76“, a to jen z toho důvodu, že tento výrobce (žalobce) má ve svém portfoliu právě takový autobus, pak to nic nevypovídá o tom, že (a proč) je hranice „nejméně 80“ zadavatelovou objektivní nepodkročitelnou potřebou. Ani skutečnost, že požadavky zadavatele na kategorie vozů byly uvedeny srozumitelně a jednoznačně, o oprávněnosti samotného požadavku „nejméně 80“, ničeho nevypovídá (nesrozumitelnost či nejednoznačnost ani žalobce nenamítal).

55. Jestliže byl tedy především prostřednictvím odborného posouzení společnosti KPM predikován konkretizovaný nárůst přepravní kapacity, může se jevit jako logické, že zadavatel zohlednil počty přepravovaných cestujících v uplynulých letech včetně jejich dalšího předpokládané vývoje a při stanovení minimálního počtu přepravovaných osob „z opatrnosti“ stanovil rezervu, aby nebyl nucen vysílat do provozu posilové spoje, to však ještě neodůvodňuje nevyhovění požadavku žalobce, jenž byl obsahem jeho námitek proti zadávacím podmínkám. Samotné stanovení požadavku na minimální obsaditelnost tedy v principu může závěrům odborného posouzení společnosti KPM odpovídat, dožadoval-li se však žalobce snížení požadavku obsaditelnosti na „nejméně 76“ (neboť tuto kapacitu je žalobce coby výrobce schopen naplnit, přitom nemožnost využít k plnění veřejné zakázky i jeho autobusy – coby zřejmě nejlevnější řešení na trhu – byla žalovaným oslovenými dodavateli potvrzena), pak ze strany zadavatele žádný srozumitelný argument, proč tomu tak být (pro dosažení stavu, kdy plnění bude uskutečněno dle představ zadavatele řádně) při akceptaci tohoto požadavku nemohlo, nezazněl. Nemohl tedy zaznít (a nezazněl) ani ze strany žalovaného. Zadavatelem stanovený požadavek na minimální obsaditelnost zjevně nebyl jednoduchou běžnou podmínkou, která žádnému z dodavatelů nemohla činit obtíže ani pro něj významně navyšovat cenu plnění, přitom sice rozsáhlá, avšak veskrze obecná argumentace zadavatele nevylučuje oprávněnost jiné možné (mírnější) alternativy takto stanovené zadávací podmínky (srov. také dílčí závěry obsažené v rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 6 As 295/2020-143 ze dne 23.2.2022).
56. I v této části je tedy žaloba důvodná.
57. Aniž by bylo třeba zabývat se zbylými dílčími argumenty obsaženými v žalobě, již ze shora uvedených důvodů napadené rozhodnutí neobstojí, a to z každého z uvedených tří důvodů samostatně. Proto zdejší soud napadené rozhodnutí za podmínek vyplývajících z § 51 odst. 1 s.ř.s. bez jednání pro nezákonnost podle § 78 odst. 1 s.ř.s. zrušil a podle § 78 odst. 4 s.ř.s. věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm je žalovaný stran podílu na tvorbě zadávací dokumentace, stran vedení předběžných tržních konzultací i stran odůvodnění požadavku zadavatele na minimální obsaditelnost vozidel vázán shora vyslovenými závěry (§ 78 odst. 5 s.ř.s.); při jejich respektování je osud prvostupňového rozhodnutí odvislý od navazujících úvah předsedy žalovaného v rámci řízení o žalobcově rozkladu.

V. Náklady řízení

58. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 a 5 s.ř.s. Žalovaný ve věci nebyl úspěšný, a proto právo na náhradu nákladů řízení nemá. Právo na náhradu nákladů řízení má žalobce. Z obsahu soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady za zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč a náklady za úspěšný návrh na vydání předběžného opatření ve výši 1 000 Kč. K náhradě těchto nákladů ve stanovené lhůtě byl zavázán žalovaný. Osoba zúčastněná na řízení pak na náhradu nákladů řízení nemá právo, neboť jí soudem nebyla uložena žádná povinnost, v souvislosti s jejímž plněním by jí náklady vznikly, a k náhradě jiných nákladů řízení nebyl shledán žádný závažný důvod.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 9. prosince 2022

David Raus v.r.
předseda senátu