



UOHSX00D715V

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



PŘÍKAZ

Spisová značka:

ÚOHS-S0081/2020/VZ

Číslo jednací:

ÚOHS-12434/2020/522/JMr

Brno: 27. dubna 2020

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, příslušný podle § 25 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve věci spáchání přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) citovaného zákona obviněným

- Liberecký kraj, IČO 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec,

při uzavření „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/5467/2019“ ze dne 9. 12. 2019 s dopravcem – ČSAD Česká Lípa a.s., IČO 25497987, se sídlem Rotavská 2656/2b, Stodůlky, 155 00 Praha 5, která byla zveřejněna v registru smluv dne 11. 12. 2019 pod ID 10269216,

vydává podle ustanovení § 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, tento

příkaz:

I.

Obviněný – Liberecký kraj, IČO 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec – se dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tím, že nedodržel postup stanovený v § 18 písm. b) citovaného zákona v návaznosti na § 22 odst. 1 písm. a) citovaného

zákona, když dne 9. 12. 2019 uzavřel s dopravcem – ČSAD Česká Lípa a.s., IČO 25497987, se sídlem Rotavská 2656/2b, Stodůlky, 155 00 Praha 5 – „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/5467/2019“ s počátkem plnění od 15. 12. 2019 přímým zadáním s odkazem na vznik mimořádné situace spočívající v bezprostřední hrozbě přerušování veřejných služeb, aniž by však byly splněny podmínky pro postup podle citovaných ustanovení zákona, neboť k mimořádné situaci bezprostřední hrozby přerušování poskytovaných služeb v daném případě nedošlo, jelikož cit. obviněný měl poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících zajištěno „Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/1696/2017“ uzavřenou dne 31. 5. 2017, ve znění „Dodatku č. 1“ ze dne 29. 1. 2018, a to až do dne 14. 12. 2019, kdy citovaná smlouva zanikla uplynutím času, na který byla sjednána, takže k přerušování či ohrožení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) citovaného zákona nedošlo, neboť ke dni 15. 12. 2019, tj. ke dni zahájení plnění z výše uvedené smlouvy ze dne 9. 12. 2019, neexistoval závazek poskytování těchto služeb, k jehož přerušování či ohrožení (v mimořádné situaci) by mohlo dojít.

II.

Za spáchání přestupku uvedeného ve výroku I. tohoto příkazu se obviněnému – Liberecký kraj, IČO 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec – podle § 33 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ukládá

pokuta ve výši 7 000 000 Kč (sedm milionů korun českých).

Pokuta je splatná **do jednoho měsíce** od nabytí právní moci tohoto příkazu.

ODŮVODNĚNÍ

I. POSTUP OBVINĚNÉHO

1. Obviněný – Liberecký kraj, IČO 70891508, se sídlem U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec (dále jen „obviněný“ nebo též „objednatel“) – uzavřel dne 9. 12. 2019 se společností ČSAD Česká Lípa, a.s., IČO 25497987, se sídlem Rotavská 2656/2b, Stodůlky, 155 00 Praha 5 (dále jen „dopravce“ nebo „ČSAD Česká Lípa“) Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/5467/2019 (dále jen „Smlouva“ nebo „Smlouva o veřejných službách“).
2. Dle ustanovení 1.1. Smlouvy je smlouva uzavřena dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

(dále jen „zákon“) ¹. Z ustanovení 1.2. Smlouvy pak vyplývá, že je uzavřena přímým zadáním dle § 18 zákona, resp. „přímo s využitím odst. 5. čl. 5 Nařízení²“.

3. V ustanovení 1.3. Smlouvy je uvedeno následující: „Objednatel se nachází v mimořádné situaci ve smyslu § 22 odst. 1 Zákona o veřejných službách s ohledem na skutečnost, že Objednatel od 15. 12. 2019 již nemá zajištěno poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na části území Libereckého kraje - v oblasti Západ³. Na základě dosavadní smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/1696/2017, uzavřené dne 31. 5. 2017, ve znění pozdějších dodatků, byla dopravní obslužnost Oblasti Západ zajištěna pouze do 14. 12. 2019. Stávající dopravce tak ukončí poskytování přepravních služeb v oblasti Západ ke dni 14. 12. 2019. Objednatel se pak již nachází v situaci, kdy není schopen s ohledem na časovou tíseň a jeho povinnost zajistit kontinuální dopravní obslužnost celého území kraje uzavřít s dopravcem smlouvu o dočasném poskytování přepravních služeb na základě jiného postupu.“.

II. POSTUP ÚŘADU PŘED ZAHÁJENÍM SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

4. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“), jako orgán příslušný podle § 25 zákona k výkonu dohledu nad dodržováním postupu státu, krajů a obcí při uzavírání smluv při zajišťování dopravní obslužnosti, obdržel dne 20. 12. 2019 podnět z téhož dne týkající se postupu objednatele při uzavření Smlouvy o veřejných službách s dopravcem ČSAD Česká Lípa.
5. Úřad si na základě uvedeného podnětu od objednatele vyžádal příslušné materiály související s uzavřením Smlouvy o veřejných službách a vyjádření ke skutečnostem uvedeným v podnětu, a to přípisem č. j. ÚOHS-P0392/2019/VZ-35761/2019/522/RCH ze dne 27. 12. 2019, vydaným v rámci šetření podnětu vedeného pod sp. zn. ÚOHS-P0392/2019/VZ.
6. Vyjádření obviněného k podnětu ze dne 8. 1. 2020 (dále jen „vyjádření“) Úřad obdržel téhož dne. Dokumenty související s uzavřením Smlouvy o veřejných službách od obviněného Úřad obdržel dne 8. 1. 2020 a dne 10. 1. 2020.

Vyjádření obviněného

7. Obviněný ve svém vyjádření předně uvádí, že nevyvolal vznik mimořádné situace úmyslně. Do této situace se dle svého vyjádření dostal v důsledku skutečností souvisejících se změnou koncepce zajišťování dopravní obslužnosti na svém území. Obviněný uvádí, že původně předpokládal, že bude nadále zajišťovat dopravní obslužnost externím dopravcem, což byl také důvod, proč počátkem roku 2017 odeslal k uveřejnění Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby (oznámení bylo v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 10. 1. 2017 pod ev. č. 2017/S 006-009055 – pozn. Úřadu), následně však začal zvažovat variantu zajišťování dopravní obslužnosti vlastními

¹ Pokud je v tomto příkazu uveden odkaz na zákon, jedná se vždy, není-li uvedeno jinak, o znění účinné ke dni uzavření Smlouvy, tj. ke dni 9. 12. 2019.

² tj. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 – pozn. Úřadu

³ Oblast Západ je obviněným rovněž označována jako oblast Českolipsko – pozn. Úřadu

- kapacitami, tedy vytvoření vlastního dopravce. V únoru 2018 proto založil vlastní dopravní společnost – Autobusy LK, s.r.o., IČO 06897517, se sídlem U Jezu 525/4, Liberec IV-Perštýn, 460 01 Liberec (dále také „Autobusy LK“), která měla postupně zajistit poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na celém území obviněného.
8. Obviněný dále uvádí, že mu v průběhu roku 2019 postupně začalo být zřejmé, že společnost Autobusy LK nestihne zajistit veškeré potřebné kapacity tak, aby byla schopna v prosinci 2019 zahájit provoz na území Českolipska, a že tyto služby bude schopna poskytovat nejdříve až od prosince 2020. Proto odeslal k uveřejnění nové Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby (toto oznámení bylo v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 10. 12. 2019 pod ev. č. 2019/S 238-585242 – pozn. Úřadu).
 9. Obviněný tak dle svého vyjádření musel řešit, jakým způsobem zajistí poskytování dopravní obslužnosti pro přechodné období od poloviny prosince 2019 min. do poloviny prosince 2020. V návaznosti na tuto skutečnost pak obviněný vysvětluje „mimořádnost“ své situace tím, že s ohledem na povinnost uveřejnit předběžné oznámení nejpozději 1 rok před zahájením zadávacího/nabídkového řízení dle § 19 odst. 1 zákona, jakož i s ohledem na délku trvání zadávacího řízení (podle obviněného min. 4 měsíce) a nezbytnou lhůtu pro přípravu dopravce na plnění smlouvy (podle obviněného cca 6 měsíců) bylo zřejmé, že obviněný nemůže stihnout vysoutěžit nového dopravce tak, aby zahájil poskytování veřejných služeb od poloviny prosince 2019. Jako nejschůdnější řešení tak dle svého vyjádření obviněný vyhodnotil přímé uzavření smlouvy v důsledku vzniku mimořádné situace dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, a to i s ohledem na povahu dosavadního zajišťování veřejných služeb v oblasti Českolipsko.
 10. Obviněný ve svém vyjádření uvádí, že si je sice vědom rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0370/2017/VZ-34226/2017/533/BKu ze dne 21. 11. 2017 (dále jen „rozhodnutí S0370/2017/VZ“), nicméně se dle něj jedná o jediné dostupné a nadto prvostupňové rozhodnutí, ve kterém Úřad uvedl, že postup dle § 22 zákona nelze užít v situaci, kdy zadavatel nemá uzavřenou smlouvu na dopravní obslužnost. Obviněný v této souvislosti odkazuje na konzultaci se zástupci Ministerstva dopravy ČR, dle které je § 22 zákona možné aplikovat, pokud fakticky bezprostředně hrozí přerušování poskytovaných veřejných služeb, nebo k takovému přerušování již došlo, a rovněž na rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S0760/2015/VZ-03966/2016/543/JWe ze dne 2. 2. 2016 (dále jen „rozhodnutí S0760/2015/VZ“), ve kterém se dle něj Úřad vůbec nezabýval otázkou, zda objednatelé byli oprávněni postupovat dle § 22 odst. 1 zákona (ačkoliv zde neexistovala smlouva, jejíž plnění bylo přerušeno), nýbrž se zabýval pouze posouzením otázky, zda lze smlouvu uzavřenou v mimořádné situaci dle § 22 odst. 1 zákona prodloužit nad celkovou dobu trvání 2 let.
 11. Obviněný ve svém vyjádření dále uvádí názor (s odkazem na odbornou literaturu, konkrétně MACHUREK, T., KOSMÁKOVÁ, D. *Advokátní kancelář MT Legal. Limity aplikace mimořádného nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007. Veřejné zakázky v praxi, leden 2019*), že dle účelového výkladu čl. 5 odst. 5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“) by měla být jako „mimořádná situace“ posuzována „jakákoliv situace, jejímž bezprostředním následkem

je faktické přerušení služeb obecného hospodářského zájmu, které mají být příslušnými orgány zajišťovány nepřetržitě – tj. například rovněž situace, kdy stávající smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících skončí uplynutím sjednané doby a současně nebude zajištěno plnění těchto služeb na základě nově uzavřené smlouvy.“

12. Závěrem obviněný konstatuje, že v otázce postupu dle § 18 zákona v návaznosti na § 22 odst. 1 písm. a) zákona neexistuje jednotná rozhodovací praxe, když samotná dostupná rozhodnutí Úřadu neobsahují jednotné závěry, judikatura správních soudů v této otázce obviněnému není známa, a výklad Ministerstva dopravy ČR, jakožto gestora zákona, jakož i zástupců z řad odborné veřejnosti, se v této otázce od jediného vyřčeného závěru Úřadu liší.

III. ZÁVĚRY ÚŘADU

K vydání příkazu

13. Úřad konstatuje, že byly dostatečně zjištěny skutkové okolnosti pro vydání tohoto příkazu, kdy podle § 150 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), lze povinnost v řízení z moci úřední a ve sporném řízení uložit formou písemného příkazu. Příkaz může správní orgán vydat, považuje-li skutkové zjištění za dostatečné; vydání příkazu může být prvním úkonem v řízení.
14. Podle § 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), správní orgán může o přestupku rozhodnout příkazem. Příkazem lze uložit správní trest napomenutí, pokuty, zákaz činnosti, nebo propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.

K výroku I. příkazu

Relevantní ustanovení právních předpisů

15. Dle § 3 odst. 1 zákona stanoví kraje a obce ve své samostatné působnosti rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.
16. Dle § 8 odst. 1 zákona mohou pro zajištění dopravní obslužnosti stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů.
17. Dle § 9 odst. 1 zákona může objednatel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴ uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení. Jsou-li splněny podmínky § 18 zákona, může objednatel uzavřít smlouvu s dopravcem přímým zadáním.
18. Dle § 10 odst. 1 zákona, věty první, se nabídkové řízení zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení.
19. Dle § 18 zákona pokud jsou splněny podmínky přímo použitelného předpisu Evropské unie lze přímým zadáním uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem, který má zajišťovat

⁴ tj. Nařízením č. 1370/2007 – pozn. Úřadu

- a) veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,
 - b) veřejné služby v mimořádné situaci podle § 22 zákona,
 - c) veřejné služby, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok nepřesáhne hodnoty uvedené v přímo použitelném předpise Evropské unie nebo
 - d) veřejné služby jako vnitřní provozovatel, je-li objednatelem kraj nebo obec.
20. Dle § 19 odst. 1 zákona nejpozději 1 rok před zahájením nabídkového řízení nebo před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním podle § 18 písm. a), c) a d) zákona uveřejní objednatel informace o svém rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v rozsahu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie v Úředním věstníku Evropské unie, pokud přímo použitelný předpis Evropské unie nestanoví jinak.
21. Dle § 19 odst. 2 zákona v případě uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním podle § 18 písm. a), c) a d) zákona je objednatel povinen nejpozději 2 měsíce před jejím uzavřením zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o
- a. identifikačních údajích dopravce, s nímž má být smlouva uzavřena,
 - b. předpokládané průměrné roční hodnotě veřejných služeb nebo počtu kilometrů za rok, je-li smlouva uzavírána podle § 18 písm. c) zákona, a
 - c. předpokládaném rozsahu veřejných služeb.
22. Dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, pokud dojde k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takovéto přerušení bezprostředně hrozí, může objednatel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na poskytování dotčených veřejných služeb přímým zadáním.
23. Dle § 33 odst. 1 písm. f) zákona se objednatel dopustí přestupku tím, že uzavře smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním v rozporu s § 18 zákona.
24. Dle § 33 odst. 2 zákona lze za přestupek podle § 33 odst. 1 písm. a), b), c), f), g) nebo h) zákona uložit pokutu do 5 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb v přepravě cestujících nebo do 20 000 000 Kč, pokud tuto předpokládanou hodnotu nelze zjistit. Za přestupky podle odstavce 1 písm. d), e) nebo i) lze uložit pokutu do 10 000 000 Kč.
25. Dle bodu 24 Preambule Nařízení č. 1370/2007, pokud existuje nebezpečí přerušení poskytování služeb, měly by být příslušné orgány oprávněny zavést mimořádná krátkodobá opatření, než bude uzavřena nová smlouva o veřejných službách v souladu se všemi podmínkami pro uzavírání těchto smluv podle tohoto nařízení.
26. Dle čl. 5 odst. 5 Nařízení č. 1370/2007 v případě přerušení služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout mimořádné opatření. Toto mimořádné opatření má podobu přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Uzavření smlouvy o veřejných

službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo uložení povinnosti vykonat takový závazek by neměly překročit dva roky.

Zjištěné skutečnosti

27. Obviněný uzavřel s dopravcem ČSAD Česká Lípa dne 31. 5. 2017 „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/1696/2017“ (dále jen „Smlouva 2017“), jejímž předmětem bylo poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě s cílem dočasně zajistit dopravní obslužnost Libereckého kraje, konkrétně pro oblast Západ, resp. Českolipsko. K této smlouvě byl dne 29. 1. 2018 uzavřen Dodatek č. 1, kterým byly opraveny zjištěné chybné údaje uvedené v Příloze č. 2a Smlouvy 2017.
28. Dle čl. 15.2. Smlouvy 2017 byla tato Smlouva uzavřena „na dobu platnosti do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů vyhlášené Ministerstvem dopravy v souladu s § 17 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění, v prosinci roku 2018 (předpokládaným dnem ukončení platnosti smlouvy je 8. 12. 2018). Objednatel je přitom oprávněn na základě písemného oznámení zaslaného Dopravci nejpozději šest měsíců před koncem původní doby platnosti Smlouvy dobu platnosti Smlouvy prodloužit až do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci roku 2019 (dle předpokladu do 7. 12. 2019). V případě, že v době tří (3) měsíců před skončením doby platnosti Smlouvy bude nové zadávací řízení na výběr dopravců ukončeno uzavřením smlouvy s vybraným dopravcem – viz článek 15.3 Smlouvy, avšak den zahájení provozu podle smlouvy s nově vybraným dopravcem má nastat o více než jeden den po dni ukončení této Smlouvy, prodlužuje se doba platnosti této Smlouvy automaticky do dne předcházejícího zahájení provozu novým dopravcem vybraným v novém zadávacím řízení popsaném v článku 15.3., maximálně však do termínu nejbližší červnové celostátní změny jízdních řádů.“.
29. V čl. 15.3. Smlouvy 2017 je uvedeno: „Dopravce bere na vědomí, že Objednatel bude v průběhu trvání této Smlouvy činit další kroky k výběru nových dopravců za účelem sjednání dlouhodobého poskytování Veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě za účelem k zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje v Oblasti, a to v otevřeném zadávacím řízení dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, nebo na základě jiného postupu Objednatele souladného s právním řádem České republiky (např. nabídkové řízení dle Zákona o veřejných službách). Dopravce dále bere na vědomí, že tato Smlouva je tak uzavírána maximálně na dobu nezbytně nutnou pro výběr nového dopravce dle předchozí věty (...).“.
30. Rada Libereckého kraje na svém 9. zasedání konaném dne 2. 5. 2018 usnesením č. 806/18/RK mj. rozhodla „o prodloužení platnosti Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ č. OLP/1696/2017, uzavřené s dopravcem ČSAD Česká Lípa a.s., IČ 25497987, do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci roku 2019 (tzn. do 7. 12. 2019)“.

31. Přípisem zn. KUKL 50821/2018 ze dne 5. 6. 2018⁵ adresovaným dopravci ČSAD Česká Lípa obviněný opravil termín dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2019 a tím i dobu platnosti Smlouvy 2017, a to do 14. 12. 2019.
32. Z Oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby, které bylo uveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 10. 1. 2017 pod ev. č. 2017/S 006-009055 vyplývá, že obviněný hodlal zajistit výkon „*veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou za účelem zajištění dopravní obslužnosti vymezené části Libereckého kraje, s předpokládaným počátkem k celostátní změně jízdních řádů v prosinci 2018 nebo od 1.1.2019*“ s tím, že v oddílu IV. „Řízení“ tohoto oznámení je v odst. IV.1) „Druh řízení“ uvedeno „*otevřené*“ a v oddílu VI. „Doplňující informace“ tohoto oznámení je v odst. VI.3) „Oznámení o uzavření smlouvy“ uvedeno „*Oznámení o uzavření smlouvy bude zveřejněno v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie: ano*“. V Úředním věstníku Evropské unie nebylo uveřejněno oznámení u uzavření smlouvy vztahující se k předmětnému oznámení a rovněž z předložených podkladů ani z veřejně dostupných zdrojů nevyplývá, že by obviněný na základě tohoto oznámení zahájil zadávací (otevřené) či nabídkové řízení.
33. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém 1. zasedání konaném dne 30. 1. 2018 usnesením č. 40/18/ZK „*Založení vnitřního dopravce Libereckého kraje formou obchodní korporace*“ mj. rozhodlo „*o založení společnosti Autobusy LK, s.r.o., jejímž jediným společníkem bude Liberecký kraj (...), a výše jeho podílu bude činit 100%*“. Z výpisu z obchodního rejstříku pak vyplývá, že dne 26. 2. 2018 byla společnost Autobusy LK založena.
34. Zastupitelstvo Libereckého kraje na svém 7. zasedání konaném dne 28. 8. 2018 usnesením č. 340/18/ZK vzalo na vědomí „*doplnění Analýzy potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce dle usnesení č. 266/18/ZK zpracované společností Autobusy LK, s.r.o., včetně závěru, že nákup stávajícího dopravce je výhodnější variantou pro zabezpečení dopravní obslužnosti části Libereckého kraje formou vnitřního dopravce než budování nové společnosti ,na zelené louce‘*“, rozhodlo „*o zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Liberecko sever a Liberecko jih od 1. 1. 2020 prostřednictvím vnitřního provozovatele – společnosti Autobusy LK, s.r.o., IČ 06897517, a to formou ,brutto’ režimu dle zákona o zadávání veřejných zakázek*“, uložilo „*(...), jednatelem společnosti Autobusy LK, s.r.o., zahájit jednání o odkupu stávajícího dopravce v oblasti Liberecko sever a Liberecko jih (ČSAD Liberec, a.s.), a předložit orgánům kraje výsledky jednání vedoucí k naplnění rozhodnutí Libereckého kraje o zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Liberecko sever a Liberecko jih prostřednictvím vnitřního provozovatele – společnosti Autobusy LK, s.r.o. (...)*“.
35. Dne 16. 10. 2018 uzavřela společnost Autobusy LK „*Kupní smlouvu o převodu akcií*“ společnosti ČSAD Liberec, a.s., IČO 25045504, se sídlem České mládeže 594/33, 460 06 Liberec (dále jen „*ČSAD Liberec*“).
36. Z výpisu usnesení z 9. zasedání Zastupitelstva Libereckého kraje konaného dne 22. 10. 2019 mimo jiné vyplývá, že Zastupitelstvo Libereckého kraje usnesením č. 463/19/ZK „*po projednání bere na vědomí materiál ,Návrh postupu vč. reálného harmonogramu přípravy vedoucí k zajištění dopr. obslužnosti oblasti Českolipska vnitřním dopravcem‘, schvaluje*

⁵ dokument byl uveřejněn v registru smluv – viz <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5903999>

záměr zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko prostřednictvím vnitřního provozovatele společnosti Autobusy LK, (...), s předpokladem plnění od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2020 (nejpozději od termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2021). (...).“

37. V důvodové zprávě k výše uvedenému usnesení č. 463/19/ZK ze dne 22. 10. 2019 je mimo jiné uvedeno: *„V červnu 2018 byla předložena a projednána Analýza potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce dle usnesení č. 40/18/ZK zpracovaná společností Autobusy LK, s. r. o. (dále jen ‚Analýza‘). Následně byla v srpnu 2018 tato Analýza doplněna o předpokládané náklady na zajištění dopravní obslužnosti Liberecka a Českolipska s výhledem na období 10 let od r. 2020 (dále jen ‚Doplnění‘), a to formou zřízení dopravce na ‚zelené louce‘ nebo odkupem stávajícího dopravce. (...) Závěr z tohoto doplnění potvrzoval výhodnější variantu formou odkupu stávajícího dopravce. (...) Předkládaný materiál navazuje na Analýzu a její Doplnění se zvolenou strategií dalšího postupu, resp. zabývá se konkrétními, zejména právními kroky za účelem stanovení očekávaného časového horizontu naplnění zvoleného postupu. (...).“*
38. V části „ÚVOD – MANAŽERSKÉ SHRUTÍ“ dokumentu „Návrh postupu vč. Reálného harmonogramu přípravy vedoucí k zajištění dopr. obslužnosti oblasti Českolipska vnitřním dopravcem“ ze dne 9. 9. 2019 je uvedeno, že jeho cílem je *„shrnutí, konkretizace a nastavení scénáře nutných kroků vedoucích k realizaci záměru provozování dopravní obslužnosti v oblasti Západ Libereckého kraje (Českolipsko) prostřednictvím vnitřního dopravce. (...) Tento materiál by měl (...) podklady doplnit o časovou představu realizace nutných kroků u zvolené strategie tak, aby bylo možné připravit zahájení provoz dopravní obslužnosti v dané oblasti vnitřním dopravcem v co nejkratším termínu – nejdéle však od prosince 2021.“*
39. Z výpisu usnesení z 20. zasedání Rady Libereckého kraje konaného dne 19. 11. 2019 mimo jiné vyplývá, že Rada Libereckého kraje usnesením č. 2072/19/RK *„rozhoduje o dalším postupu ve věci zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko od 15. 12. 2019, a to formou uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na poskytování dotčených veřejných služeb přímým zadáním v mimořádné situaci dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, v platném znění, s dopravcem ČSAD Česká Lípa a.s.“*
40. Z výpisu usnesení z 19. mimořádného zasedání Rady Libereckého kraje konaného dne 9. 12. 2019 mimo jiné vyplývá, že Rada Libereckého kraje usnesením č. 2309/19/mRK *„po projednání rozhoduje o uzavření smlouvy č. OLP/5467/2019 přímým zadáním podle § 18 písm. b) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen „ZVS“), z důvodu potřeby zajištění veřejných služeb v mimořádné situaci podle § 22 odst. 1 písm. a) ZVS, na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast Západ“* a tuto smlouvu rovněž schvaluje.
41. Dne 9. 12. 2019 obviněný uzavřel Smlouvu o veřejných službách s dopravcem ČSAD Česká Lípa. Předmětem této smlouvy je poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě s cílem dočasně – po dobu trvání mimořádné situace – zajistit dopravní obslužnost Libereckého kraje v nezbytném rozsahu, přičemž příslušná Oblast, pro

niž má dopravce ČSAD Česká Lípa zajistit dopravní obslužnost, je vymezena přílohou č. 1 této smlouvy jako oblast Českolipsko.

42. V čl. 13.2 Smlouvy o veřejných službách je uvedeno, že je uzavírána na dobu určitou, a to „na dobu trvání Mimořádné situace, nejpozději však na dobu do 11. 12. 2021.“.
43. V Důvodové zprávě obsažené v Písemné informaci pro 11. zasedání Zastupitelstva Libereckého kraje dne 17. 12. 2019 s označením 072 j) (dále také „důvodová zpráva“) je mj. uvedeno, že komentářová literatura a rozhodnutí Úřadu uvádí, „že pro vznik mimořádné situace je důležité, že veřejné služby v přepravě cestujících, které jsou přerušeny nebo jejich přerušování hrozí, jsou poskytovány na základě uzavřené smlouvy a že k mimořádné situaci nemůže dojít, pokud smlouva nebyla uzavřena. Uplynutí plnění smlouvy ukončením smlouvy nelze považovat za mimořádnou situaci, protože je to běžný a předvídatelný jev. Za tento postup udělil ÚOHS pokutu Městu Ostrov. Bohužel neexistuje dostatečná rozhodující praxe a tyto výklady a závěry ÚOHS jsou ze strany MD ČR a některých advokátních kanceláří považovány za chybné. Na riziko pokuty až do výše 5 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb (max. 20 mil. Kč) je ale nutné upozornit. Dle informace od MD ČR by předběžné opatření ani zákaz plnění smlouvy při realizaci dle tohoto postupu neměl hrozit. ÚOHS může při přezkumu postupu dojít k závěru, že nebyly splněny podmínky pro volbu tohoto postupu, kraji za toto pochybení může hrozit pokuta, nikoliv zákaz plnění smlouvy.“.

Právní posouzení

44. Úřad předně v obecné rovině uvádí, že obce a kraje zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících, přičemž při uzavírání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících mohou dle čl. 5 odst. 1 Nařízení č. 1370/2007 volit mezi postupem dle zákona či zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).
45. Pokud zvolí postup dle zákona, pak může smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřít s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení, nebo – jsou-li splněny podmínky dle § 18 zákona, resp. podmínky Nařízení č. 1370/2007 – může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem přímým zadáním (viz k tomu § 9 odst. 1 zákona).
46. V ustanovení § 22 zákona je pak uveden taxativní výčet možností (tj. „mimořádných opatření“), k nimž může objednatel v souladu s Nařízením č. 1370/2007 přistoupit v situaci, kdy dojde k přerušování poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takovéto přerušování bezprostředně hrozí. Pro situaci, kdy dle ustanovení § 22 zákona a čl. 5 odst. 5 Nařízení č. 1370/2007 dojde k přerušování poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, nebo takové přerušování bezprostředně hrozí, zavádí zákon označení „mimořádná situace“. Za „mimořádné situace“ může objednatel dle ustanovení § 22 odst. 1 zákona přistoupit k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na poskytování veřejných služeb přímým zadáním, bez nabídkového řízení rozšířit již uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících či uložit rozhodnutím poskytování dotčených veřejných služeb dopravci, který je provozovatelem dopravy podle jiných právních předpisů.

47. Výkladem pojmu „mimořádná situace“ dle ustanovení § 22 zákona se Úřad podrobně zabýval v rozhodnutí S0370/2017/VZ. V uvedeném rozhodnutí Úřad k tomuto pojmu mimo jiné uvedl, že „se jedná o situaci, která běžně nenastává a naopak se objevuje neobvykle, tj. jedná se o situaci výjimečnou, náhlou, specifickou, která se od ostatních ‚běžných‘ situací odlišuje, a tudíž pro ni platí i specifická pravidla. (...) Ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona vycházející z čl. 5 odst. 5 Nařízení č. 1370/2007 předvídá vznik takové výjimečné, resp. mimořádné, situace, k níž může dojít během poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, přičemž je uvedeno, že se jedná o situaci, kdy ‚dojde k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takového přerušeni bezprostředně hrozí‘. K tomu Úřad uvádí, že aby bylo možno hovořit o ‚přerušeni poskytování‘ či bezprostřední hrozbě takového přerušeni, musí existovat právní nárok na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, typicky smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřená mezi objednatelem a dopravcem. Pokud by takový právní (smluvní) nárok na straně objednatele k poskytování přepravních služeb určitým dopravcem neexistoval, (...) nemohlo by se jednat o ‚přerušeni poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících (či o bezprostřední hrozbu jejich přerušeni), neboť je zcela logické, že nemůže být přerušeno, co není poskytováno, ani na co není právní (smluvně zajištěný) nárok. Přerušeni poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících se tedy rozumí situace, kdy jsou přepravní služby přerušeny, ačkoliv na základě uzavřené smlouvy měly být plněny, případně hrozí, že přestanou být plněny (mimořádné důvody). Podmínka uzavřené smlouvy je, dle názoru Úřadu, zde zcela zásadní a klíčová. K mimořádné situaci tedy nemůže dojít, pokud smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících nebyla vůbec uzavřena, tzn. pokud se objednatel nenachází v situaci, kdy má tyto služby smluvně zajištěny. (...) Uplynutí plnění ukončením smlouvy nelze považovat za mimořádnou situaci, neboť tento jev je v rámci smluvních vztahů zcela běžný a předvídatelný, neboť je předem znám okamžik ukončení smlouvy, který se sjednává při započeti smluvního vztahu, případně je v rámci takové smlouvy vymezena výpovědní doba. Ad absurdum, přijetí výkladu, že skončení smluvního vztahu na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících je mimořádnou situací, by mohlo vést k tomu, že objednatel by na počátku plnění služby uzavřel smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v nabídkovém řízení na dobu určitou a následně by po uplynutí platnosti takové smlouvy mohl nové plnění zadat libovolnému dopravci přímým zadáním s odkazem na vzniklé přerušeni služby. (...) je zřejmé, že úmyslem zákonodárce nebylo umožnit objednateli uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících libovolně přímo a omezit tak hospodářskou soutěž na trhu s veřejnými službami v přepravě cestujících, neboť (...) možnost uzavřeni smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním, z důvodu mimořádné situace, je pouhou výjimkou z obecného postupu stanoveného objednateli pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících zákonem a Nařízením č. 1370/2007, tj. výjimkou z obecného pravidla uzavírání těchto smluv v nabídkovém řízení, popř. na základě předem zveřejněného záměru uzavřiti smlouvu přímým zadáním (tzn. nikoliv z důvodu mimořádné situace), kterou objednatel může použít pouze ve výjimečné, tj. mimořádné situaci, kdy z uzavřené smlouvy není, či nebude, z nějakého důvodu plněno, resp. dojde k náhlému přerušeni či vznikne hrozba přerušeni plnění ze smlouvy (např. aktuální neschopnost dopravce dostát podmínkám stanoveným v uzavřené smlouvě, či z důvodu vyhořeni všech autobusů vlivem požáru v garážích apod.).“ Uvedený výklad pak Úřad v citovaném rozhodnutí uzavřel konstatováním, že „pokud

neexistuje platná smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřená mezi objednatelem a dopravcem, nelze dovozovat přerušení služby, neboť neexistuje vůbec právní (smluvní) rámec, na základě něhož by měly být veřejné služby v přepravě cestujících plněny, a tedy i případně přerušeny, přičemž pokud se nejedná o přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, nejedná se ani o mimořádnou situaci ve smyslu § 22 zákona, který je odrazem čl. 5 odst. 5 Nařízení č. 1370/2007, neboť podmínkou vzniku mimořádné situace je dle citovaných ustanovení právě přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, či hrozba takového přerušení a nejsou tedy splněny zákonné podmínky pro postup objednatele dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, tj. pro uzavření smlouvy na veřejné služby v přepravě cestujících přímým zadáním z důvodu mimořádné situace.“

48. Úřad na tomto místě doplňuje, že obdobně je na pojem „mimořádná situace“ nahlíženo rovněž v komentářové literatuře⁶, v níž je k ustanovení § 22 odst. 1 zákona uvedeno: *„Zákon vymezuje mimořádnou situaci v souladu s čl. 5 odst. 5 nařízení (ES) č. 1370/2007. Za mimořádnou situaci se považuje situace, ve které došlo k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, nebo takové přerušení bezprostředně hrozí. Nařízení (ES) č. 1370/2007 ani zákon nevymezují mimořádnou situaci rozsahem přerušovaných služeb. Mimořádná situace nastane podle zákona vždy, když dojde k přerušení byť i nepatrného rozsahu veřejných služeb v přepravě cestujících v porovnání s rozsahem veřejných služeb poskytovaných na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dopravcem. Nařízení (ES) č. 1370/2007 ani zákon nepodmiňují mimořádnou situaci důvodem, který jí zapříčinil. Může se tak jednat o důvod objektivní, který nastal bez zavinění dopravce nebo objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících, ale rovněž o důvod, který zavinil buď dopravce, nebo objednatel. Mimořádnou situaci se podle zákona i podle nařízení (ES) č. 1370/2007 rozumí situace, kdy veřejné služby v přepravě cestujících nebo jejich část nejsou dopravcem fakticky poskytovány, i když podle smlouvy měly být poskytovány, nebo kdy bezprostředně hrozí, že veřejné služby v přepravě cestujících nebo jejich část nebudou dopravcem, který je poskytuje, poskytovány. Pro vznik mimořádné situace je důležité, že veřejné služby v přepravě cestujících, které jsou přerušeny nebo hrozí jejich přerušení, jsou poskytovány dopravcem na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. K mimořádné situaci nemůže proto dojít, pokud nebyla smlouva uzavřena a byl tady jenom příslib dopravce smlouvu uzavřít a dopravce tento příslib nenaplnil a služby nezačal poskytovat.“*
49. Úřad dále v obecné rovině uvádí, že možnost přímého zadání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s ohledem na vznik mimořádné situace stanoví zákon pouze jako výjimku z postupu uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v nabídkovém řízení. Jedná se o výjimečný způsob uzavírání smluv, kdy je taková smlouva sice zadávána v režimu podle zákona, ale vzhledem k povaze tohoto způsobu zadávání smlouvy je hospodářská soutěž o předmět plnění dané smlouvy fakticky zcela vyloučena; vyloučen je tak ten aspekt nabídkového řízení, jenž má zajistit ekonomickou výhodnost pořízení veřejných služeb v přepravě cestujících. Úřad na tomto místě uvádí, že postup přímého zadání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve smyslu § 18 zákona v návaznosti na § 22 zákona je ze své podstaty postupem výjimečným a je nutno naplnit

⁶ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-662-2.

podmínky pro použití takového postupu. Úřad uvádí, že v rámci zadávání veřejných zakázek postupem dle ZZVZ – na postupy dle ZZVZ ostatně zákon v rámci postupů nabídkového řízení mnohdy odkazuje – je výjimečným postupem pro zadání veřejné zakázky jednacím řízením bez uveřejnění. Pro postup zadavatele v jednacím řízení bez uveřejnění platí obdobně jako pro objednatele v případě přímého zadávání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících z důvodu mimořádné situace, že se jedná skutečně o výjimečný způsob uzavírání smluv, který může zadavatel (objednatel) využít pouze za splnění podmínek stanovených v příslušném zákoně, neboť tento postup v podstatě vylučuje hospodářskou soutěž o předmět plnění veřejné zakázky (smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících), když je smlouva uzavírána s dodavatelem (dopravcem) přímo bez široké soutěže o cenu, případně další parametry plnění, a měl by tedy být skutečně až krajním řešením používaným pouze v situacích, kdy není jinak možné zajistit plnění požadované zadavatelem (objednatelem). V žádném případě by nemělo docházet k nadužívání tohoto postupu. Sjednocujícím prvkem přímého zadání a jednacím řízením bez uveřejnění je tak výjimečnost použití těchto postupů při naplnění zákonem stanovených – omezujících – podmínek. Úřad je tak toho názoru, že jelikož se v případě přímého zadání z důvodu mimořádné situace bezesporu jedná o výjimku z jinak obecných postupů pro zadání veřejných služeb v přepravě cestujících, je třeba v případě aplikace tohoto zákonného ustanovení zastávat restriktivní výklad podmínek pro použití takového postupu, stejně jako v případě jednacím řízením bez uveřejnění.

50. Obecně tedy platí, že přímé zadání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících z důvodu mimořádné situace je postupem výjimečným, a je tudíž povinností objednatele tento postup řádně a relevantním způsobem odůvodnit a existenci uváděných důvodů prokázat, přičemž možnost aplikace (využití) tohoto postupu je nutno vykládat restriktivně. Z důvodů výjimečnosti použití přímého zadání ve smyslu § 22 zákona tak objednatel musí především velice pečlivě zvážit, zda jsou vůbec naplněny podmínky pro přímé zadání.
51. V šetřeném případě ze Smlouvy o veřejných službách vyplývá, že tato byla uzavřena přímým zadáním dle § 18 zákona, neboť se obviněný nacházel v mimořádné situaci ve smyslu § 22 odst. 1 zákona, když od 15. 12. 2019 již nemá (resp. neměl) zajištěno poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na části území Libereckého kraje, konkrétně pak v oblasti Českolipsko, resp. v oblasti Západ (viz k tomu bod 3. odůvodnění tohoto příkazu). Uvedené tvrdí rovněž obviněný ve svém vyjádření.
52. Úřad v intencích výše uvedeného dále posoudí, zda obviněný uzavřel Smlouvu o veřejných službách přímým zadáním v souladu se shora popsanými podmínkami, resp. zda obviněný doložil, že naplnil zákonné podmínky pro uzavření Smlouvy o veřejných službách přímým zadáním. Za tímto účelem Úřad stručně zrekapituluje postup obviněného před uzavřením Smlouvy.
53. Dne 31. 5. 2017 obviněný uzavřel s dopravcem ČSAD Česká Lípa Smlouvu 2017 za účelem zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko. K této smlouvě byl dne 29. 1. 2018 uzavřen Dodatek č. 1. Podle bodu 15.2. této smlouvy bylo předpokládáným dnem ukončení její platnosti datum 8. 12. 2018 s tím, že si obviněný vyhradil možnost dobu platnosti Smlouvy 2017 prodloužit. Této možnosti následně využil a usnesením Rady Libereckého kraje č. 806/18/RK prodloužil Smlouvu 2017 do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci roku 2019, tj. dle předpokladu do 7. 12. 2019. Následně

- obviněný upřesnil společnosti ČSAD Česká Lípa termín prodloužení doby platnosti Smlouvy 2017, a to do dne 14. 12. 2019 (viz k tomu 27. a násl. odůvodnění tohoto příkazu).
54. K dalšímu prodloužení platnosti Smlouvy 2017 již nedošlo, neboť dle bodu 15.2. této smlouvy ji nebylo možné prodloužit déle než do prosince roku 2019 (viz bod 28. odůvodnění tohoto příkazu). Z předložených podkladů ani z veřejně dostupných zdrojů pak nevyplývá, že by obviněný uzavřel (např. na základě zadávacího či nabídkového řízení) jinou – navazující – smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko (např. v návaznosti na Oznámení předběžných informací, které bylo v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno dne 10. 1. 2017 pod ev. č. 2017/S 006-009055). Obviněný navíc, dle svého vyjádření, neměl ani v úmyslu zadávací či nabídkové řízení zahájit, neboť hodlal dopravní obslužnost v dotčené oblasti od prosince roku 2019 zajistit vnitřním dopravcem (viz bod 7. odůvodnění tohoto příkazu). Za tímto účelem pak založil společnost Autobusy LK.
 55. Z Úřadem zjištěných skutečností tak vyplývá, že po dni ukončení platnosti Smlouvy 2017 (tj. po dni 14. 12. 2019) neměl obviněný nijak (smluvně) zajištěnu dopravní obslužnost v dotčené oblasti, a to ani prostřednictvím vnitřního provozovatele, tj. společnosti Autobusy LK (viz k tomu body 36. až 39. odůvodnění tohoto příkazu).
 56. Následně pak obviněný dne 9. 12. 2019 přímým zadáním uzavřel s dopravcem ČSAD Česká Lípa Smlouvu o veřejných službách s počátkem plnění od 15. 12. 2019, a to s odkazem na bezprostřední hrozbu přerušování poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v předmětné oblasti.
 57. Na tomto místě Úřad připomíná, že mu § 2 odst. 4 správního řádu ukládá, aby při rozhodování skutkově shodných nebo obdobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. V této souvislosti je pak zásadní poukázat na již zmíněné rozhodnutí Úřadu S0370/2017/VZ, které je skutkově obdobné šetřenému případu, což ostatně uznává i sám obviněný ve svém vyjádření i v důvodové zprávě předložené Zastupitelstvu Libereckého kraje (viz body 10. a 43. odůvodnění tohoto příkazu). Úřad neshledal žádný důvod pro to, aby se od závěrů uvedených v předchozím pravomocném rozhodnutí Úřadu jakkoliv odchyloval.
 58. Vzhledem ke skutečnosti, že v šetřeném případě ke dni zahájení plnění ze Smlouvy o veřejných službách, tj. ke dni 15. 12. 2019, již neměl obviněný uzavřenou žádnou jinou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v předmětné oblasti, tedy neexistoval žádný závazek poskytování těchto služeb, nemohlo se jednat o mimořádnou situaci, ani o hrozbu mimořádné situace ve smyslu zákona, neboť nebyla splněna výše vyložená podmínka pro přímé zadání, tj. nejednalo se o situaci, kdy by veřejné služby v přepravě cestujících, jejichž poskytování pro obviněného (by) bylo přerušeno, byly poskytovány pro obviněného dopravcem na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Úřad tedy uvádí, že v šetřeném případě nebyly dány zákonem předvídané podmínky pro uzavření Smlouvy o veřejných službách přímým zadáním dle § 18 písm. b) a § 22 odst. 1 písm. a) zákona, neboť obviněný neměl ke dni zahájení plnění ze Smlouvy o veřejných službách zajištěny uzavřenou žádnou jinou smlouvu, z níž by mu měly být dopravcem veřejné služby v přepravě cestujících poskytovány, když účinnost původní Smlouvy 2017, na základě níž zajišťovala pro obviněného veřejné služby v přepravě cestujících v oblasti Českolipsko společnost ČSAD Česká Lípa, skončila ke dni 14. 12. 2019 a zahájení plnění podle Smlouvy o veřejných službách s tímž dopravcem bylo smlouveno

návazně po uplynutí Smlouvy 2017, tj. na den 15. 12. 2019. Z uvedených důvodů tak nebyla naplněna podmínka, která je výslovně uvedena v zákoně, a to, že dojde k „přerušeni poskytování veřejných služeb v přepravě nebo takové přerušeni bezprostředně hrozí“, jak ji výše Úřad v odůvodnění tohoto příkazu vyložil.

59. Úřad dále uvádí, že nepřehlédl ani text Preambule Nařízení č. 1370/2007, která může sloužit jako výkladové vodítko textu obsaženého v daném nařízení, konkrétně pak text jejího bodu 24 (pro text viz bod 25. odůvodnění tohoto příkazu). Úřad je toho názoru, že i při reflektování bodu 24 Preambule Nařízení 1370/2007, v návaznosti pak na čl. 5 odst. 5 předmětného nařízení, nelze považovat Úřadem vyslovené úvahy v odůvodnění tohoto příkazu za odporující tomuto předpisu evropského práva. Nařízení č. 1370/2007 rovněž pojednává o situaci, při níž „existuje nebezpečí přerušeni poskytování služeb“, kdy není dán žádný odlišný náhled než ten, který učinil Úřad, a to, že „přerušeni“ je nutno vztáhnout k existující zajištěné službě. Úřad tak výše dovodil, že v šetřeném případě nedošlo k hrozbě přerušeni či přerušeni veřejných služeb v přepravě cestujících, neboť v době zahájení plnění podle Smlouvy o veřejných službách již neexistoval závazek poskytování těchto služeb, tj. vzhledem ke skutečnosti, že předmětné veřejné služby nebyly v době zahájení plnění podle Smlouvy o veřejných službách poskytovány na základě nějakého smluvního vztahu, nemohly být ani přerušeny, a tedy logicky nehrozilo nebezpečí jejich přerušeni.
60. Úřad s ohledem na shora popsané skutkové okolnosti konstatuje, že v daném případě nebyla Smlouva o veřejných službách uzavřena v mimořádné situaci bezprostřední hrozby přerušeni poskytovaných služeb předvídané v § 22 odst. 1 písm. a) zákona, tj. z důvodu, kterým obviněný uzavření Smlouvy o veřejných službách přímým zadáním odůvodňuje, a na který rovněž v uvedené smlouvě odkazuje. Ve světle shora popsaného skutkového stavu je tedy zřejmé, že k mimořádné situaci, která by umožňovala obviněným zvolený postup přímého zadání, v daném případě nedošlo, neboť v době zahájení plnění podle Smlouvy o veřejných službách nebyly pro obviněného na základě smlouvy poskytovány žádné veřejné služby v přepravě cestujících v oblasti Českolipsko. K mimořádné situaci totiž nemůže dojít, ani takováto situace nemůže hrozit, pokud obviněný uzavře smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících se dnem zahájení plnění těchto služeb následujícím po dni, kdy platnost předcházející smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v dané oblasti (tj. Smlouva 2017) skončí uplynutím času, na který byla smlouva sjednána.
61. K odkazu obviněného na odbornou literaturu (viz bod 11. odůvodnění tohoto příkazu) Úřad konstatuje, že bere názory odborné veřejnosti v potaz, nicméně jimi není při svém rozhodování vázán. S názorem vyjádřeným v odborné literatuře citované obviněným se pak s ohledem na výše uvedené neztotožňuje.
62. K tvrzení obviněného, že nevyvolal vznik mimořádné situace úmyslně (viz bod 7. odůvodnění tohoto příkazu), Úřad uvádí, že v šetřeném případě k mimořádné situaci nedošlo.
63. Obviněný dále argumentuje, že „mimořádnost“ jeho situace je dána tím, že mu zákon ukládá povinnost uveřejnit předběžné oznámení nejpozději 1 rok před zahájením zadávacího/nabídkového řízení (§ 19 odst. 1 zákona), avšak obviněnému teprve v průběhu roku 2019 začalo být zřejmé, že si společnost Autobusy LK nestihne zajistit veškeré potřebné kapacity tak, aby byla schopna v prosinci 2019 zahájit provoz na území

Českolipska, a že tyto služby tak bude schopna poskytovat nejdříve až od prosince 2020. K tomu rovněž dodává, že by s ohledem na časové hledisko nebyl schopen dopravce ani vysoutěžit, neboť na realizaci zadávacího řízení je třeba počítat se 4 měsíci a pro přípravu dopravce na plnění smlouvy je třeba cca 6 měsíců (viz body 8. a 9. odůvodnění tohoto příkazu). K tomu Úřad uvádí, že z veřejně dostupných zdrojů vyplývá, že obviněný nepochybně činil (již v srpnu 2018) kroky k zajištění dopravní obslužnosti od 1. 1. 2020 prostřednictvím k tomu zřízeného vnitřního dopravce, resp. provozovatele Autobusy LK, a to konkrétně pro oblasti Liberecko sever a Liberecko jih. Pro zajištění kapacit vnitřního provozovatele pak tomuto uložil odkup stávajícího dopravce v uvedených oblastech, společnosti ČSAD Liberec (viz k tomu bod 33. a násl. odůvodnění tohoto příkazu). Z předložených podkladů ani ze zjištění Úřadu však nevyplývá, že by obviněný činil obdobné kroky směřující k zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko. Úřad dále uvádí, že si obviněný musel být vědom kapacit, které získala v říjnu 2018 společnost Autobusy LK prostřednictvím společnosti ČSAD Liberec, resp. té skutečnosti, že těmito nelze zajistit dopravní obslužnost rovněž v oblasti Českolipsko. Rovněž mu muselo být zřejmé, že účinnost Smlouvy 2017 skončí ke dni 14. 12. 2019 a že bude následně muset zajistit poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti Českolipsko ode dne 15. 12. 2019 jiným způsobem. K tomu Úřad doplňuje, že záměr zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českolipsko prostřednictvím vnitřního provozovatele společnosti Autobusy LK obviněný schválil teprve dne 22. 10. 2019. Obviněný tak měl potřebné úkony činit včas, aby byl při zajištění služeb v přepravě cestujících schopen adekvátně reagovat a služby zajistit způsobem, který zákon předvídá a povoluje. Z koncepce zákona je evidentní, že v případě poptávání služeb v oblasti služeb v přepravě cestujících zákonodárce pracuje s tím, že se jedná o zajištění takových služeb, které většinou nejsou poptávány ad hoc, naopak, o čemž svědčí např. uveřejňovací povinnosti, informace o záměru zajištění těchto služeb je zveřejňována se značným časovým předstihem. Z uvedeného tak vyplývá, že obviněný měl nepochybně možnost postupovat při zajištění služeb v přepravě cestujících zákonným způsobem.

64. Obviněný se také odkazuje na konzultaci se zástupci Ministerstva dopravy ČR (viz bod 12. odůvodnění tohoto příkazu), nicméně pro doložení tohoto tvrzení neposkytl Úřadu žádné podklady. Nad to Úřad dodává, že ve svém rozhodování není vázán názory Ministerstva dopravy ČR.
65. Odkazem na rozhodnutí S0760/2015/VZ, ve kterém se Úřad dle obviněného nezabýval otázkou, zda objednatelé byli oprávněni postupovat dle § 22 odst. 1 zákona, ačkoliv v uvedeném případě neexistovala smlouva, jejíž plnění bylo přerušeno, resp. za takové uzavření smlouvy přímým zadáním podle § 22 zákona neuložil objednateli sankci, poukazuje obviněný na nečinnost Úřadu v oblasti postihování deliktního jednání, jakožto i na nejednotnost rozhodovací praxe (viz bod 10. odůvodnění tohoto příkazu). S odkazem na uvedenou nečinnost Úřadu pak obviněný dovozuje, že § 22 zákona je možné aplikovat, pokud „fakticky“ bezprostředně hrozí přerušování poskytovaných veřejných služeb, nebo k takovému přerušování již došlo, neboť v uvedeném případě Úřad nesankcionoval uzavření smlouvy přímým zadáním podle § 22 zákona, přestože tak bylo učiněno v situaci, kterou Úřad v rozhodnutí S0370/2017/VZ popisuje jako nikoliv mimořádnou. Z těchto skutečností obviněný nesprávně vyvozuje, že v daném případě nepostihované deliktní jednání deliktním jednáním není, resp. že by nemělo být postihováno ani nadále. K tomuto se již

vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 As 413/2017 – 39 ze dne 12. 4. 2018, ve kterém uvedl, že „[s]právní orgán tím, že určité jednání ponechává bez postihu, byť je k tomu vybaven potřebnými pravomocemi, takové jednání bez dalšího ještě neaprobuje jako správné a souladné se zákonem.“ Dle citovaného rozsudku tedy pouhé „mlčení“ veřejné správy, resp. její nečinnost v oblasti postihování deliktního jednání, bez dalšího nezakládá legitimní očekávání, že dosud nepostihované deliktní jednání deliktním jednáním není, resp. že nebude postihováno ani nadále. I pokud by tedy postup objednatele, o němž bylo rozhodnuto v rámci správního řízení S0760/2015/VZ, byl v rozporu s ust. § 22 zákona, pak by sama tato skutečnost neopravňovala obviněného postupovat v rozporu se zákonem.

66. V době po uzavření Smlouvy o veřejných službách, tj. po 9. 12. 2019, došlo k novelizaci zákona, a to zákonem č. 367/2019 Sb., s účinností od 15. 1. 2020. Nová právní úprava však neobsahuje relevantní ustanovení, která by byla pro obviněného příznivější, Úřad tedy jednání obviněného posuzoval v souladu s čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod podle právní úpravy účinné v době spáchání přestupku.

Shrnutí

67. Úřad považuje ve smyslu ustanovení § 150 odst. 1 správního řádu skutková zjištění za dostatečná a s ohledem na výše uvedené považuje za prokázané, že se obviněný dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona tím, že nedodržel postup stanovený v § 18 zákona v návaznosti na § 22 odst. 1 písm. a) zákona, když dne 9. 12. 2019 u zavřel s dopravcem ČSAD Česká Lípa Smlouvu o veřejných službách s počátkem plnění od 15. 12. 2019 přímým zadáním s odkazem na vznik mimořádné situace spočívající v bezprostřední hrozbě přerušování poskytování veřejných služeb, aniž by však byly splněny podmínky pro postup podle citovaných ustanovení zákona, neboť k mimořádné situaci bezprostřední hrozby přerušování poskytování služeb v daném případě nedošlo, jelikož měl obviněný poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících zajištěno Smlouvou 2017, ve znění dodatku č. 1, a to až do dne 14. 12. 2019, kdy citovaná smlouva zanikla uplynutím času, na který byla sjednána, takže k přerušování či ohrožení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona nedošlo, neboť ke dni 15. 12. 2019, tj. ke dni zahájení plnění výše specifikované smlouvy, neexistoval závazek poskytování těchto služeb, k jehož přerušování či ohrožení (v mimořádné situaci) by mohlo dojít. Na základě všech výše uvedených skutečností proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. odůvodnění tohoto příkazu.

K výroku II. příkazu

68. Úřad posoudil postup obviněného a vzhledem ke zjištěným skutečnostem přistoupil k uložení pokuty, neboť, jak vyplývá z obsahu tohoto příkazu, obviněný se dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona uvedeného ve výroku I. tohoto příkazu.
69. Úřad se nejprve zabýval otázkou, zda ve vztahu ke spáchanému přestupku nedošlo k zániku odpovědnosti obviněného.
70. Dle § 29 písm. a) zákona o přestupcích odpovědnost za přestupek zaniká uplynutím promlčecí doby.
71. Dle § 30 písm. b) zákona o přestupcích promlčecí doba činí 3 roky, jde-li o přestupek, za který zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč.

72. Dle § 31 odst. 1 zákona o přestupcích promlčecí doba počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku; dnem spáchání přestupku se rozumí den, kdy došlo k ukončení jednání, kterým byl přestupek spáchán. Je-li znakem přestupku účinek, promlčecí doba počíná běžet dnem následujícím po dni, kdy takový účinek nastal.
73. V návaznosti na výše uvedené Úřad před uložením pokuty ověřil, zda je naplněna podmínka uvedená v § 29 písm. a) zákona o přestupcích. V šetřeném případě se Úřad o spáchání přestupku dozvěděl na základě podnětu, který obdržel dne 20. 12. 2019. Přestupek byl spáchán dne 9. 12. 2019, kdy obviněný uzavřel s dopravcem ČSAD Česká Lípa Smlouvu o veřejných službách. Řízení o přestupku je zahájeno doručením tohoto příkazu. Z uvedených údajů je zřejmé, že ke dni vydání tohoto příkazu nedošlo k uplynutí 3 let a odpovědnost obviněného za přestupek uvedený ve výroku I. tohoto příkazu tak nezanikla.
74. Jak již Úřad uvedl výše, zákon byl s účinností od 15. 1. 2020 novelizován. Nová právní úprava však neobsahuje relevantní ustanovení, která by byla pro obviněného příznivější, Úřad tedy zánik odpovědnosti za spáchání šetřeného přestupku posuzoval v souladu s čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod podle právní úpravy účinné v době jeho spáchání.
75. Dle § 33 odst. 2 zákona lze za přestupek podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona uložit pokutu do 5 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb v přepravě cestujících nebo do 20 000 000 Kč, pokud tuto předpokládanou hodnotu nelze zjistit.
76. V Příloze č. 7 „Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)“ Smlouvy je
- pro období 15. 12. 2019 – 12. 12. 2020 uvedena předpokládaná celková hodnota výnosů ve výši 61 700 510 Kč a předpokládaná hodnota kompenzace ve výši 83 576 500 Kč;
 - pro období 13. 12. 2020 – 11. 12. 2021 uvedena předpokládaná celková hodnota výnosů ve výši 61 700 510 Kč a předpokládaná hodnota kompenzace ve výši 85 775 880 Kč.

Celkový předpokládaný obrát dopravce za dobu trvání Smlouvy vyplývající z protiplnění za poskytované veřejné služby tak činí 292 753 400 Kč.

77. Předpokládaná hodnota veřejných služeb v přepravě cestujících poskytovaných na základě Smlouvy o veřejných službách, při jejímž uzavření se obviněný dopustil přestupku, a za něž může být obviněnému uložena pokuta, tedy činí za dobu trvání předmětné Smlouvy částku 292 753 400 Kč. Horní hranice možné pokuty (5 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb v přepravě cestujících) tedy činí částku 14 637 670 Kč.
78. Podle § 37 písm. a) a c) zákona o přestupcích se při určení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédne zejména k povaze a závažnosti přestupku a k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem (Úřad zde cituje pouze ta ustanovení, která jsou v daném případě pro určení druhu a výměry trestu relevantní, pozn. Úřadu).
79. Hlavním kritériem rozhodným pro určení výměry pokuty, je závažnost přestupku. Jde o obecnou kategorii poměřující rozsah dopadu konkrétního přestupku na specifický právem chráněný zájem s přihlédnutím k významu tohoto chráněného zájmu. Pokud jde o význam neurčitěho právního pojmu „závažnost přestupku“, Úřad uvádí, že stupeň společenské škodlivosti přestupku (tedy závažnosti) je dán také konkrétní intenzitou naplnění znaků

skutkové podstaty přestupku. Při posuzování závažnosti přestupku není hlavním kritériem jeho skutková podstata, ale intenzita skutkových okolností, s jakou došlo k porušení právem chráněných hodnot a zájmů v konkrétním případě. Z hlediska určení výměry pokuty je proto nutno hodnotit nejen jaké následky byly přestupkem způsobeny, ale také jakou měly intenzitu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Afs 106/2012 ze dne 6. 6. 2013). Při zvažování závažnosti přestupku Úřad zohlednil následující skutečnosti.

80. V rámci posouzení povahy a závažnosti přestupku Úřad konstatuje, že obviněný nepostupoval při uzavření Smlouvy o veřejných službách v souladu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona v návaznosti na § 18 zákona, když předmětnou smlouvu uzavřel přímým zadáním ve smyslu § 18 zákona, aniž by k tomu byly splněny zákonem stanovené podmínky, neboť předmětná smlouva nebyla uzavřena v mimořádné situaci dle § 22 zákona. Uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním bez toho, aby byly splněny zákonné podmínky, nedošlo „jen“ k omezení vzájemného konkurenčního prostředí mezi jednotlivými dopravci, ale obviněný toto zcela eliminoval. V šetřeném případě vůbec neproběhla řádná hospodářská soutěž mezi jednotlivými dopravci, a nebyl tak naplněn základní cíl zákona. Nezákonným postupem obviněného mohlo reálně dojít k omezení potenciálních dopravců, kteří by byli rovněž schopni řádně plnit požadované veřejné služby v přepravě cestujících. Nelze přitom vyloučit, že nabídka jiného dopravce mohla být pro obviněného ekonomicky výhodnější, čímž by došlo k úspoře finančních prostředků z veřejných zdrojů.
81. Nejzávažnějšího stupně intenzity porušení zákona logicky dosahuje právě takový postup obviněného, který spočívá v úplné ignoraci zákona, neboť takový postup vylučuje soutěžní prostředí, které je základním předpokladem dosažení efektivního vynakládání veřejných prostředků. Posuzovaný případ lze s ohledem na výsledek jednání obviněného pokládat za srovnatelný s úplnou ignorací zákonné úpravy způsobu výběru dopravce v případě veřejných služeb v přepravě cestujících, neboť obviněný, ačkoliv si byl vědom své povinnosti zajistit dopravní obslužnost v oblasti Českolipsko po 14. 12. 2019, nezahájil nabídkové řízení, zadávací řízení či jiné kroky k tomuto zajištění směřující (a to i když si musel být nejpozději v říjnu 2018 vědom skutečnosti, že v oblasti Českolipsko není schopen zajistit dopravní obslužnost prostřednictvím k tomu zřízeného vnitřního dopravce – viz k tomu bod 63. odůvodnění tohoto příkazu), ale uzavřel Smlouvu o veřejných službách přímým zadáním ve smyslu § 18 písm. b) zákona, aniž by byly splněny podmínky dle § 22 zákona. Nadto nelze odhlédnout od skutečnosti, že si obviněný byl nesporně vědom nezákonnosti svého jednání a přesto dál postupoval v rozporu se zákonem, neboť kalkuloval s tím, že mu hrozí „pouze“ pokuta, ale nikoliv zákaz plnění předmětné smlouvy (viz k tomu bod 43. odůvodnění tohoto příkazu). Na základě těchto úvah se obviněný rozhodl pro uzavření Smlouvy o veřejných službách přímým zadáním a fakticky tak úplně vyloučit možnost hospodářské soutěže mezi dopravci.
82. Žádné další okolnosti – polehčující ani přitěžující – Úřad v šetřeném případě neshledal.
83. Úřad dále při určení výše pokuty přihlédl i k majetkovým poměrům obviněného, neboť v určitém případě se pokuta, byť uložená v minimální výši, může jevit jako krajně „nespravedlivá“. Nepřípustné jsou takové pokuty, jež mají likvidační charakter. Z rozpočtu

obviněného na rok 2020⁷ vyplývá, že obviněný bude v roce 2020 hospodařit s příjmy v objemu 3 555 108 350 Kč. Vzhledem k této skutečnosti Úřad konstatuje, že stanovenou výši pokuty nelze vzhledem k výši finančních prostředků, jimiž obviněný v rámci svého rozpočtu disponuje, považovat za likvidační, neboť není způsobilá negativně ovlivnit působení obviněného.

84. V souvislosti s právě uvedeným je třeba mít dále na paměti, že pokuta uložená obviněnému za nedodržení pravidel stanovených zákonem má splnit dvě základní funkce právní odpovědnosti, a to funkci represivní – postih za porušení povinností stanovených zákonem, a funkci preventivní, která směřuje k předcházení porušování zákona, resp. k jednání, které je se zákonem v souladu. Má-li pokuta tyto funkce splnit, je zřejmé, že musí být natolik intenzivní, aby byla zadavatelem pocíťována jako újma, neboť uložením velmi nízké pokuty by nedošlo k naplnění jejího účelu, tj. sankce za protiprávní jednání. Obdobně se vyjádřil i Krajský soud v Brně v rozsudku sp. zn. 62 Af 46/2011 ze dne 6. 12. 2012, ve kterém uvedl, že konkrétní forma postihu musí působit natolik silně, aby od podobného jednání odradila i jiné nositele obdobných povinností (preventivní funkce) a zároveň musí být postih dostatečně znatelný v zadavatelově materiální sféře, aby v něm byla dostatečně obsažena i jeho represivní funkce, aniž by byl ovšem pro zadavatele likvidačním. Výše sankčního postihu byla proto Úřadem stanovena i tak, aby nedošlo k bagatelizaci následků přestupku.
85. Po zvážení všech okolností případu Úřad při určení výměry uložené pokuty posoudil stanovenou výši pokuty v hodnotě 7 000 000 Kč, vzhledem k okolnostem případu, jako dostačující. Uložená pokuta tak naplňuje dostatečně obě shora uvedené funkce právní odpovědnosti.
86. Pro úplnost Úřad dodává, že v šetřeném případě uložil pokutu ve vyšší poměrné výši (ve vztahu k maximální výši sankce), než ve výše zmiňovaném rozhodnutí S0370/2017/VZ (v rozhodnutí S0370/2017/VZ byla uložena pokuta ve výši cca 27 % maximální výše sazby, oproti tomu v šetřeném případě ve výši cca 48 % maximální výše sazby). Je však na místě připomenout, že v rozhodnutí S0370/2017/VZ Úřad (oproti šetřenému případu) shledal (výrazně) polehčující okolnosti (viz k tomu bod 102. odůvodnění předmětného rozhodnutí).
87. S ohledem na výše uvedené Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku II. tohoto příkazu.
88. Pokuta je splatná do jednoho měsíce od nabytí právní moci tohoto příkazu na účet Celního úřadu pro Jihomoravský kraj – pracoviště Brno zřízený u pobočky České národní banky v Brně číslo 3754-17721621/0710, variabilní symbol – IČO obviněného.

POUČENÍ

Proti tomuto příkazu lze podle § 150 odst. 3 správního řádu podat odpor ve lhůtě 8 dnů ode dne jeho oznámení, a to u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže – Sekce veřejných zakázek, třída Kpt. Jaroše 1926/7, Černá Pole, 604 55 Brno.

Lhůta pro podání odporu běží ode dne následujícího po dni doručení tohoto příkazu. Podáním odporu se příkaz ruší a řízení pokračuje. Lhůty pro vydání rozhodnutí začínají znovu běžet dnem

⁷ dostupný na <https://ekonomicky-odbor.kraj-lbc.cz/rozpocety>

podání odporu. Zpětvzetí odporu není přípustné. Příkaz, proti němuž nebyl podán odpor, se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

otisk úředního razítka

JUDr. Eva Kubišová
místopředsedkyně

Obdrží

Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, 460 01 Liberec

Vypraveno dne

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