



UOHSX00H92HP

PŘEDSEDA ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-R0010/2023/VZ

Číslo jednací: ÚOHS-07586/2023/161

Brno 10. 3. 2023

V řízení o rozkladu ze dne 17. 1. 2023 doručeném dne 18. 1. 2023 Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže obviněným –

- **Karlovarský kraj**, IČO 70891168, sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary,
proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp. zn. ÚOHS-S0500/2022/VZ, č. j. ÚOHS-00219/2023/500 ze dne 3. 1. 2023 vydaném ve správním řízení vedeném ve věci možného spáchání přestupků 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, obviněným v souvislosti s uzavřením
- **smlouvy č. KK 03123/2018 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje** ze dne 31. 10. 2018 s dopravcem – Autobusy Karlovy Vary, a.s., IČO 25332473, sídlem Sportovní 578/4, 360 01 Karlovy Vary,
- **smlouvy č. KK 03170/2019 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje** ze dne 30. 10. 2019 s dopravcem – Autobusy Karlovy Vary, a.s., IČO 25332473, sídlem Sportovní 578/4, 360 01 Karlovy Vary,

- **smlouvy č. KK 03727/2021 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje** ze dne 20. 10. 2021 s dopravcem – Autobusy Karlovy Vary, a.s., IČO 25332473, sídlem Sportovní 578/4, 360 01 Karlovy Vary,

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

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže sp. zn. ÚOHS-S0500/2022/VZ, č. j. ÚOHS-00219/2023/500/ ze dne 3. 1. 2023,

p o t v r z u j i

a podaný rozklad

z a m í t á m.

ODŮVODNĚNÍ

I. Postup obviněného a správní řízení vedené Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže

1. Obviněný – Karlovarský kraj, IČO 70891168, sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary (dále jen „**obviněný**“) – uzavřel dne 31. 10. 2018 s dopravcem – Autobusy Karlovy Vary, a.s., IČO 25332473, sídlem Sportovní 578/4, 360 01 Karlovy Vary (dále jen „**dopravce**“) – dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“) smlouvu č. KK 03123/2018 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje (dále jen „**smlouva 2018**“). Obviněný dále uzavřel dne 30. 10. 2019 s dopravcem dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona smlouvu č. KK 03170/2019 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje (dále jen „**smlouva 2019**“). Obviněný dále uzavřel dne 20. 10. 2021 s dopravcem dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona smlouvu č. KK 03727/2021 o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje (dále jen „**smlouva 2021**“).
2. Předmětem smlouvy 2018, smlouvy 2019 a smlouvy 2021 (dále také souhrnně jako „**smlouvy**“) byl závazek dopravce provozovat veřejnou linkovou osobní dopravu v rozsahu schváleném Radou Karlovarského kraje, podle linek a spojů uvedených v příloze smluv a podle platných jízdních řádů schválených příslušným dopravním úřadem (předmět plnění dále jako „**služby přepravy**“). Tento závazek trval v období od 1. 1. do 31. 12. 2019 v případě smlouvy 2018, v období od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2021 v případě smlouvy 2019 a v období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022 nebo do finančního vyrovnání v případě smlouvy 2021.

3. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**Úřad**“) příslušný podle § 25 zákona k výkonu dozoru nad dodržováním postupu státu, krajů a obcí při uzavírání smluv při zajišťování dopravní obslužnosti, obdržel dne 15. 6. 2022 podnět z téhož dne k prošetření postupu obviněného. V rámci šetření dotčeného podnětu si Úřad vyžádal od obviněného jeho písemné vyjádření k obsahu podnětu a zároveň jej vyzval k zaslání související dokumentace.
4. Vzhledem k tomu, že Úřad považoval skutková zjištěná za dostatečná a považoval za prokázané, že se obviněný dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona, když výše uvedené smlouvy zadal přímo dopravci postupem podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona s odkazem na vznik mimořádné situace, aniž by byly splněny podmínky pro tento postup, zahájil postupem 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**“), a podle § 150 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „**správní řád**“), řízení o přestupku z moci úřední vydáním příkazu sp. zn. ÚOHS-S0500/2022/VZ, č. j. ÚOHS-38926/2022/500 ze dne 3. 11. 2022 (dále jen „**příkaz**“).
5. Doručením příkazu obviněnému dne 3. 11. 2022 bylo podle § 249 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o zadávání veřejných zakázek**“) ve spojení s § 46 odst. 1 a § 150 odst. 1 správního řádu zahájeno řízení o přestupku z moci úřední. Proti uvedenému příkazu podal obviněný dne 11. 11. 2022 odpor z téhož dne. Podle § 150 odst. 3 správního řádu se podáním odporu příkaz ruší a řízení pokračuje, přičemž lhůty pro vydání rozhodnutí začínají znovu běžet dnem podání odporu.

II. **Napadené rozhodnutí**

6. Dne 3. 1. 2023 vydal Úřad rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-S0500/2022/VZ, č. j. ÚOHS-00219/2023/500 (dále jen „**napadené rozhodnutí**“). Výroky I, II a III napadeného rozhodnutí Úřad konstatoval, že se obviněný uzavřením smlouvy 2018, smlouvy 2019 a smlouvy 2021 dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona. Výrokem IV napadeného rozhodnutí Úřad uložil obviněnému pokutu ve výši 2 700 000 Kč. Výrokem V pak Úřad obviněnému uložil povinnost uhradit paušální náklady ve výši 1 000 Kč.
7. Napadené rozhodnutí Úřad odůvodnil následovně. Obviněný všechny výše uvedené smlouvy uzavřel přímým zadáním dle § 18 zákona, a to s odkazem na nastalou mimořádnou situaci ve smyslu § 22 odst. 1 zákona. Mimořádnou situaci přitom obviněný v případech všech smluv spatřuje v situaci, kdy hrozilo přerušování služeb dopravy, přičemž obviněný zároveň v současnosti na základě údajně mimořádné a neopakovatelné dotace pořizuje nové ekologické CNG autobusy, přičemž považuje za nevhodné a neúčelné, aby do okamžiku pořízení těchto autobusů prováděl nabídkové řízení podle zákona, které by následně po pořízení nových autobusů musel opakovat. Úřad v napadeném rozhodnutí ovšem dospěl k závěru, že pro takový postup obviněného nebyly splněny podmínky stanovené v § 18 zákona, když nedošlo k mimořádné situaci ve smyslu § 18 písm. b) zákona. Obviněný totiž znal okamžik ukončení platnosti předchozí smlouvy, a to v případě smlouvy 2018 od 11. 1. 2016, v případě smlouvy 2019 a 2021 pak od okamžiku uzavření smlouvy předchozí. Obviněný tak disponoval dostatečným časovým úsekem pro řádný postup dle zákona, resp. pro provedení řádného nabídkového řízení ve smyslu ustanovení § 9 zákona, což obviněný ovšem neučinil, a tudíž postupoval v rozporu se zákonem.

III. Rozklad obviněného

Dne 18. 1. 2023 obdržel Úřad rozklad obviněného ze dne 17. 1. 2023. Ze správního spisu vyplývá, že napadené rozhodnutí bylo obviněnému doručeno dne 3. 1. 2023. Rozklad byl tudíž podán v zákonné lhůtě.

Námitky rozkladu

8. Obviněný odmítá závěr Úřadu, že se uzavřením smluv dopustil přestupku. Obviněný zastává názor, že platná legislativa explicitně nedefinuje a nevymezuje závěr dovozený Úřadem, že nedošlo k mimořádné situaci, když obviněný znal okamžik ukončení platnosti předchozí smlouvy a měl tak dostatek času pro uzavření smlouvy prostřednictvím nabídkového řízení. Dle názoru obviněného znalost okamžiku ukončení platnosti předchozí smlouvy nemůže automaticky vylučovat existenci stavu, kdy hrozí, že přepravní služby mohou být přerušeny. Obviněný rovněž namítá, že Úřad nepřihlédl k té skutečnosti, že stávající právní úprava zákona legitimně nabízí přímé zadání jako „disponibilní“ nástroj řízení a organizování veřejné dopravy za situace, kterou bylo možno vzhledem k zákonné definici vyhodnotit jako mimořádnou, přičemž obviněnému nic nenavštěvovalo, že se o mimořádnou situaci nejedná.
9. Obviněný dále poukazuje na to, že měl v úmyslu realizovat řádné zadávací řízení, což se mu ovšem nepodařilo z objektivních důvodů. Obviněný se rovněž vymezuje vůči intepretaci rozsudku Krajského soud v Brně (dále jen „**Krajský soud**“) č. j. 31 Af 80/2020-83 ze dne 16. 2. 2022. Úřad dle obviněného pominul, že závěry uvedeného rozsudku nemohly být obviněnému známy, když byl vyneseno až po uzavření smluv. Zároveň obviněný namítá, že se Úřad nevypořádal s jeho tvrzením odkazujícím na informaci Ministerstva dopravy, dle které mají kraje a obce v mimořádných situacích, kdy je ohroženo fungování veřejné dopravy, možnost zefektivnit jimi zajišťovanou veřejnou dopravu a zejména její financování vzhledem k lepší variabilitě v průměrném stáří vozidel. Obviněný zde rovněž poukazuje na ekonomicky pozitivní přínos využití vozidel s průměrně větším stářím, což mělo být dle názoru obviněného zohledněno jako polehčující okolnost. Dále pak obviněný poukazuje na odlišnou filozofii zákona oproti zákonu o zadávání veřejných zakázek, která má spočívat v upřednostnění veřejného zájmu spočívajícího v zajištění dopravy nad zájmem na co nejmenším omezení hospodářské soutěže.

Závěr rozkladu

10. Obviněný se podaným rozkladem zjevně domáhá zrušení napadaného rozhodnutí. Pokud by předseda Úřadu dospěl k závěru, že se obviněný dopustil přestupku, pak obviněný žádá, aby byla vzhledem k namítaným polehčujícím okolnostem snížena uložená pokuta.

IV. Řízení o rozkladu

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

Stanovisko předsedy Úřadu

12. Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech byla podle § 98 odst. 1 zákona o přestupcích přezkoumána správnost

a zákonnost napadeného rozhodnutí v plném rozsahu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise byl přijat následující závěr.

13. Úřad tím, že napadeným rozhodnutím rozhodl tak, jak je v něm uvedeno, rozhodl správně a v souladu se zákonem. V další části odůvodnění tohoto rozhodnutí o rozkladu jsou v podrobnostech rozvedeny důvody, pro které byl rozklad obviněného zamítnut a napadené rozhodnutí potvrzeno.

V. K námitkám rozkladu

14. K námitkám vzneseným obviněným v podaném rozkladu lze předně uvést, že tyto jsou v zásadě obdobné jeho námitkám uplatněným již v průběhu správního řízení, přičemž obviněný v podaném rozkladu neuvádí jakékoliv nové skutečnosti či argumenty. Lze tak odkázat v plném rozsahu na závěry prvostupňového rozhodnutí, se kterými se předseda Úřadu zcela ztotožňuje.
15. Spornou otázku v řešené věci představuje to, zda byl obviněný oprávněn uzavřít smlouvy postupem podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, tedy zda byla přítomna mimořádná situace, kdy hrozilo, že dojde k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, která by opravňovala obviněného k uzavření smlouvy přímým zadáním bez realizace nabídkového řízení, a tudíž i s naprostým vyloučením hospodářské soutěže. Argumentaci obviněného ohledně této otázky pak lze shrnout tak, že jej k tomuto postupu opravňovala samotná existence hrozby přerušení poskytování služeb v přepravě, a to bez ohledu na další faktory, zejména na to, že si obviněný byl vědom, kdy končí platnost stávající smlouvy, na jejímž základě byly služby přepravy zajišťovány.
16. Tuto argumentaci obviněného není možné akceptovat. Obviněný před účinností smlouvy 2018 objednával zajištění služeb přepravy u dopravce na základě smlouvy uzavřené dne 26. 5. 2006, jejíž platnost byla následně ukončena dodatkem ze dne 11. 1. 2016, který byl dne 8. 2. 2016 schválen usnesením Rady Karlovarského kraje č. RK 98/02/16, a to tak, že platnost zmíněné smlouvy měla skončit ke dni 31. 12. 2018. Obviněný tak přinejmenším dne 8. 2. 2016 věděl, že pokud nedojde k zajištění služeb přepravy, pak k 1. 1. 2019 dojde k jejich přerušení. Přesto smlouvu 2018 s dopravcem uzavřel teprve dne 31. 10. 2018, a to s účinností do 31. 12. 2019. Obviněný dále uzavřel s dopravcem dne 30. 10. 2019 smlouvu 2019 s účinností do 31. 12. 2021. Na tuto smlouvu pak navázal smlouvou 2021, kterou s dopravcem uzavřel dne 20. 10. 2021.
17. Z uvedeného je tak zjevné, že obviněný věděl o nutnosti uzavřít konkrétní smlouvu vždy více než jeden rok před koncem platnosti smlouvy předcházející (u smlouvy 2018 a smlouvy 2021 pak dokonce více než dva roky předem). Pokud hrozilo přerušení v poskytování služeb přepravy, pak tomu bylo jen proto, že obviněný s dostatečným předstihem (přičemž je zjevné, že dostatečným časovým prostorem disponoval) nezajistil další poskytování těchto služeb, a to způsobem, který by byl v souladu se zákonem nebo zákonem o zadávání veřejných zakázek. Zde je nutno přihlédnout k tomu, jaký by byl důsledek přijetí výkladu obviněného, že samotná hrozba přerušení služeb přepravy je bez dalšího mimořádnou situací opravňující k postupu podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona. Při takovém výkladu by objednateli vždy postačilo, aby otálel se zadáním smlouvy o přepravě v nabídkovém řízení či řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek (tedy postupem, který je předvídan jako standardní a pokud

možno žádoucí) natolik, aby mohl namítat hrozbu přerušení služeb přepravy (příčemž tato hrozba bude vzhledem k postupu zadavatele pravděpodobně skutečně přítomna). Následně by postupoval podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, tedy zadal smlouvu na služby přepravy přímo, bez jakékoliv hospodářské soutěže, a to nikoliv z důvodu objektivně existující mimořádné situace, ale na základě vlastního rozhodnutí.

18. Obviněný dále namítá přítomnost objektivní překážky, která mu měla zabránit v realizaci nabídkového řízení. K tomuto měl obviněný směřovat ještě v březnu 2018, kdy aktualizoval oznámení v Úředním věstníku 2015 S 149-274517 ze dne 5. 8. 2015, kterým obviněný notifikoval otevřené řízení s cílem uzavřít smlouvu s očekávaným datem zahájení plnění dne 1. 1. 2019 a délkou trvání 120 měsíců. Objektivní překážkou, která mu v realizaci nabídkového řízení měla zabránit, pak byla podle obviněného dotační výzva Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „MMR“), která měla obviněnému umožnit pořízení nových autobusů s CNG pohonem. Obviněný se pak již v roce 2018 rozhodl této množnosti využít a služby přepravy v budoucnosti zajistit právě prostřednictvím těchto autobusů. V této situaci by dle názoru obviněného bylo nutné uveřejnění nových předběžných informací v Úředním věstníku Evropské unie pro nabídkové či otevřené řízení, jehož předmětem by bylo uzavření krátkodobých smluv např. na dobu dvou let (do zajištění autobusů na CNG pohon z dotačních prostředků), když by se nepochybně jednalo o změnu zadávací podmínky způsobilé rozšířit okruh potenciálních dopravců, což vyžaduje časový prostor nejméně jednoho roku před zahájením nabídkového či otevřeného řízení.
19. K uvedené argumentaci obviněného je třeba poznamenat, že je zjevné, že podstatou situace zde není výskyt objektivní překážky, která by obviněnému zabránila v realizaci rozhodnutí, ale vlastní rozhodnutí obviněného. Ten se fakticky rozhodl v blíže neurčité budoucnosti pořídit CNG autobusy, přičemž pro „přechodné období“ do jejich pořízení se rozhodl rezignovat na zajištění služeb přepravy na základě smlouvy zadané v nabídkovém řízení podle zákona či podle zákona o zadávání veřejných zakázek. Namísto toho obviněný s odvoláním na mimořádnou situaci opakovaně přistoupil k uzavírání smluv přímým zadáním stávajícímu dopravci. Přitom obviněným popsaná situace zadání smlouvy na služby přepravy v nabídkovém řízení či podle zákona o zadávání veřejných zakázek nebránila. Sám obviněný ostatně předestřel postup, který by spočíval v uzavření smluv např. na dobu 2 let. Pokud obviněný tvrdí, že by v takovém případě nemohl dostát své povinnosti podle § 19 odst. 1 zákona, tj. nejpozději 1 rok před zahájením nabídkového řízení uveřejnit informace o svém rozhodnutí uzavřít smlouvu v Úředním věstníku Evropské unie, pak z výše uvedeného zjevně vyplývá, že k takové situaci mohlo dojít toliko v průběhu roku 2018 ve vztahu ke smlouvě 2018. Pokud jde o smlouvu 2019 a 2021 pak obviněný disponoval dostatečným časovým prostorem, aby své povinnosti dostál.
20. Ve vztahu k dotační výzvě MMR, respektive rozhodnutí obviněného o pořízení CNG autobusů je rovněž nutné poukázat na časový aspekt celého procesu. Příslušný dotační program byl vyhlášen ze strany MMR teprve 16. 1. 2020, přičemž obviněný podal příslušnou žádost 30. 1. 2020. Zároveň obviněný 28. 1. 2020 odeslal do Úředního věstníku Evropské unie předběžné oznámení k veřejné zakázce na dodávku autobusů na CNG pohon. Samotné kroky k zajištění nákupu CNG autobusů tak obviněný provedl teprve po uzavření smlouvy 2018 a smlouvy 2019. Zároveň i v této situaci musel obviněný zvažovat, zda dotaci vůbec obdrží a i v případě, že tomu tak bude, pak počítat s ne zcela určitým časovým úsekem na realizaci

zadávacího řízení k nákupu autobusů (a v neposlední řadě i s určitým časovým prostorem pro jejich dodání). Pro úplnost je zde na místě poznamenat, že smlouvy na dodávku CNG autobusů obviněný uzavřel teprve 23. 12. 2022¹, tedy více než čtyři roky poté, co v jejich pořízení začal spatřovat důvod, pro který nemůže realizovat otevřené řízení. Obviněný se tak zjevně rozhodl realizaci řádného nabídkového řízení na zajištění služeb přepravy „odsunout“ do blíže neurčeného okamžiku v budoucnosti, a to v řádu roků.

21. Lze tak shrnout, že překážka, která by obviněnému objektivně bránila v realizaci nabídkového řízení podle zákona, přítomna nebyla (respektive by mohla připadat v úvahu pouze ve vztahu ke smlouvě 2018).
22. Obviněný se dále vymezuje vůči závěrům, ke kterým Úřad dospěl ohledně rozsudku Krajského soudu č. j. 31 Af 80/2020-83 ze dne 16. 2. 2022. V tomto rozsudku se Krajský soud obsáhle věnoval právě výkladu ustanovení § 18 a § 22 zákona, přičemž zde stanovil kritérium čtyř kumulativních podmínek, které musí být splněny, aby mohl objednatel přistoupit k přímému zadání (zde lze odkázat na body 66 až 68 napadeného rozhodnutí, které se závěrům uvedeného rozsudku obsáhle věnují). Právě ze závěrů tohoto rozsudku Úřad při posouzení důvodnosti postupu obviněného vycházel. Obviněný se pak v podaném rozkladu nevymezuje vůči samotným závěrům uvedeného rozsudku a jejich aplikaci Úřadem, ale vůči tomu, že Úřad nepřihlédl k tomuto rozsudku jako k polehčující okolnosti, neboť jeho závěry v době uzavření smluv obviněný nemohl znát.
23. Ohledně této námitky lze odkázat na bod 111 napadeného rozhodnutí (což ostatně činí i sám obviněný). V tomto se Úřad s otázkou, proč se nejedná o polehčující okolnost, zabýval a s jeho závěrem, že uvedený rozsudek pouze potvrdil ze zákona vyplývající výklad, se lze ztotožnit. Obviněný pak v podaném rozkladu v zásadě polemizuje pouze o výkladu pojmu „průlomový“, který užil ve vztahu k rozsudku ve svém vyjádření. I v tomto lze opětovně odkázat na bod 111 napadeného rozhodnutí, kde se i s touto otázkou Úřad vypořádal.
24. Pokud obviněný odkazuje na tiskovou zprávu Ministerstva dopravy, která ho měla utvrdit v přesvědčení o správnosti jeho postupu, pak lze uvést následující. Obviněným citovaná tisková zpráva Ministerstva dopravy² se zjevně vztahovala k nařízení vlády č. 49/2015 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ze dne 23. 2. 2015. Uvedeným nařízením především došlo k novelizaci § 3 odst. 2 nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „nařízení vlády“) v tom smyslu, že limitem pro maximální průměrné stáří vozidel použitých k plnění smlouvy je v některých případech 11 let na místo 9 let, což reflektovalo skutečnost, že smlouvy na zajištění přepravy cestujících mohou být uzavřeny až na 10 let. Tato změna je pak pro řešenou věc irelevantní.
25. Uvedená novelizace nařízení vlády ovšem do jeho znění vnesla i ustanovení § 3 odst. 3 písm. a), dle kterého průměrné stáří vozidel použitých k poskytování veřejných služeb v přepravě

¹ Viz smlouvy dostupné v Registru smluv: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/22863597?backlink=k3p3i> a <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/22863545?backlink=k3p3i>

² www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Pravidla-prumerneho-stari-pro-autobusy-se-drobne-m

cestujících ve veřejné linkové dopravě nepřesahuje 15 let, jestliže dopravce tyto služby poskytuje podle smlouvy uzavřené na základě přímého zadání nebo rozšířené bez nabídkového řízení v mimořádné situaci podle § 22 zákona. Uvedené ustanovení tak reflektuje mimořádný charakter přímého zadání smlouvy v mimořádné situaci podle § 22 zákona, kdy jsou v takové situaci kladeny nižší nároky na stáří vozového parku, kterým jsou služby přepravy zajišťovány, a to více než o polovinu (průměrné stáří vozidel může činit až 15 let namísto 9, respektive 11 let). Takto intenzivní vybočení z jinak požadovaného standardu průměrného stáří vozidel jen zdůrazňuje nutnost restriktivního přístupu k možnosti objednatelů přistoupit k přímému zadání v mimořádné situaci ve smyslu § 22 zákona.

26. Nelze souhlasit s obviněným, který uzavření smlouvy v mimořádné situaci v kontextu průměrného stáří vozidel interpretuje jako nástroj, který má směřovat k větší finanční efektivitě. Naopak je zde nutno poukázat na to, že zadáním smluv podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona obviněný umožnil dlouhodobě dopravci zajišťovat služby přepravy s vozidly, jejichž průměrné stáří mohlo dosahovat až 15 let podle § 3 odst. 2 písm. a) nařízení vlády a fakticky tak obcházet požadavek na maximálně průměrné stáří vozidel podle § 3 odst. 1 nařízení vlády. Pokud obviněný namítá, že se s výše uvedeným Úřad v napadeném rozhodnutí nevypořádal, tak lze jen poznamenat, že pokud by tak Úřad učinil, pak by s ohledem na výše uvedené nemohl popsanou okolnost považovat za polehčující okolnost.
27. Pokud obviněný pokazuje na údajné „koncepční“ rozdíly mezi zákonem a zákonem o zadávání veřejných zakázek, pak je třeba poznamenat, že v řešené věci Úřad aplikoval právě zákon, a nikoliv zákon o zadávání veřejných zakázek. Lze s obviněným souhlasit, že zajištění služeb přepravy je veřejným zájmem. Pouhé poukázání na přítomnost veřejného zájmu ovšem nemůže zbavit objednatele povinnosti postupovat v souladu se zákonem, respektive odpovědnosti za to, že tak neučinil. Stejně tak odkázání se na ekonomickou efektivitu určitého postupu (pokud by takový postup byl vůbec ekonomicky efektivním) nemůže odůvodnit rezignaci na zákonem předvídaný postup, tj. zajištění služeb přepravy na základě smlouvy uzavřené prostřednictvím nabídkového řízení. V kontextu řešené věci je pak nutno poukázat na intenzitu, s jakou obviněný postupoval mimo zákonem předvídaný postup, když tak činil opakovaně, v řádu let, a to v situaci, kdy mu objektivně nic nebránilo v tom, aby za účelem zajištění služeb přepravy realizoval nabídkové řízení podle zákona.
28. S ohledem na výše uvedené se tak předseda Úřadu ztotožňuje se závěrem, ke kterému dospěl Úřad v napadeném rozhodnutí, tedy že se uzavřením smluv obviněný dopustil přestupku podle § 33 odst. 1 písm. f) zákona.
29. Pokud je o uložení pokuty, pak lze odkázat na body 90 až 119 napadeného rozhodnutí, kde Úřad rozsáhle odůvodnil její výši, přičemž s tímto odůvodněním se lze ztotožnit. Obviněným namítané polehčující okolnosti se neukázaly jako důvodné a nejsou tak důvodem pro snížení uložené pokuty. Zákon v řešené věci připouští uložení pokuty až ve výši 14 843 696,20 Kč. Úřadem uložená pokuta ve výši 2 700 000 Kč tak nedosahuje ani 20 % maximální možné sazby. Úřad rovněž zohlednil ekonomickou situaci obviněného, když obviněný má v úmyslu v roce 2023 hospodařit s plánovanými rozpočtovými příjmy ve výši 9 024 304 000 Kč. Uloženou pokutu tak není možné považovat ani za excesivní, ani za zasahující do ekonomické podstaty obviněného, přičemž její charakter je především preventivní.

VI. Závěr

30. Ve smyslu § 98 odst. 1 zákona o přestupcích jsem tedy přezkoumal zákonnost napadeného rozhodnutí ve všech jeho výrocích a jeho věcnou správnost v plném rozsahu a současně jsem přezkoumal i zákonnost postupu Úřadu. Po zvážení všech aspektů dané věci jsem dospěl k závěru, že Úřad při vydání napadeného rozhodnutí postupoval v souladu se zákonem, správním řádem a zákonem o přestupcích, nejsou tak naplněny předpoklady pro jeho zrušení nebo změnu.
31. Vzhledem k výše uvedenému jsem rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

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

otisk úředního razítka

doc. JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží

Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary

Vypraveno dne

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