

15. 2. 2011

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

# Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících - další krok k fragmentaci právní úpravy veřejného zadávání?

Dne 1. 7. 2010 nabyl účinnosti nový zákon č. [194/2010](#) Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o přepravě“), upravující zajišťování dopravní obslužnosti, a to včetně problematiky výběru provozovatelů veřejné přepravy a uzavírání smluv s vybranými přepravci.



V této souvislosti se nabízí otázka vazby nového zákona na stávající předpisy v oblasti veřejného investování – tedy především zákon č. [137/2006](#) Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o veřejných zakázkách“), a zákon č. [139/2006](#) Sb., o koncesním řízení a koncesních smlouvách (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „koncesní zákon“). Ačkoli z hlediska svého charakteru smlouvy s poskytovateli veřejné přepravy obvykle naplňují definici „koncese“<sup>[1]</sup>, byla až dosud oblast veřejné přepravy vyňata z působnosti koncesního zákona (§ 3 písm. h) koncesního zákona). Prostor pro případnou speciální úpravu byl nyní vyplněn zákonem o přepravě, obsahujícím poměrně ucelenou úpravu dané problematiky.

Předmětem tohoto příspěvku bude vymezení hlavních specifík režimu vymezeného zákonem o přepravě a nastínění možných problematických bodů souvisejících s aplikací zákona. Článek se primárně nezabývá ekonomickými aspekty zákona (kompenzacemi, problematikou veřejné podpory, atd.).

## Právní rámec

Hlavním impulzem pro vznik zákona o přepravě bylo vydání *nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 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“), jímž byly na celoevropské úrovni stanoveny základní principy pro zajišťování dopravní obslužnosti a uzavírání smluv s provozovateli veřejné přepravy cestujících.

Nařízení poměrně jednoznačně vymezilo svou působnost vůči směrnicím ES 2004/17/ES a 2004/18/ES[2], upravujícím zadávání veřejných zakázek a uzavírání koncesních smluv, když stanoví, že smlouvy o přepravě cestujících, které mají povahu veřejných zakázek, budou nadále uzavírány v souladu s uvedenými směrnicemi. Ve věcech postupu při zadání (resp. uzavření smlouvy) se tak Nařízení vztahuje pouze na smlouvy, které mají povahu koncesí na služby a které tedy jsou z působnosti zadávacích směrnic výslovně vyňaty[3]. Jak je podrobněji uvedeno dále, toto vymezení působnosti v podstatě přebírá i zákon o přepravě.

Na české národní úrovni byla doposud problematika veřejné drážní a silniční přepravy osob po věcné stránce upravena příslušnými oborovými předpisy[4]. Vlastní výběr přepravců však s ohledem na výjimku uvedenou v § 3 písm. h) nepodléhal režimu koncesního zákona a vzhledem k charakteru vztahů mezi zadavatelem a přepravcem se na něj obvykle nevztahoval ani zákon o veřejných zakázkách. Právní úprava před nabytím účinnosti zákona o přepravě (resp. Nařízení) tedy ve většině případů umožňovala přímé uzavírání smluv s poskytovateli přepravních služeb.

Nařízení nabylo účinnosti dne 3. 12. 2009, přičemž však stanovilo poměrně dlouhé přechodné období (10 let), v němž jsou členské státy povinny uzpůsobit národní legislativu a dosáhnout faktického sjednocení postupů při uzavírání smluv s požadavky Nařízení[5]. Nabízel se tedy dostatečný časový prostor pro adaptaci stávajících národních předpisů tak, aby byly s novou evropskou úpravou v souladu, zákonodárce mohl využít i průběžně probíhajících prací na jiných legislativních úpravách koncesního zákona a zákona o veřejných zakázkách.

Namísto toho však zákonodárce zvolil cestu vytvoření zcela nového speciálního předpisu, který danou problematiku upravuje komplexně a přináší specifický režim pro (koncesní) smlouvy ve veřejné přepravě cestujících.

Je otázkou, nakolik je toto řešení z praktického hlediska vhodné. Již existence dvou samostatných zákonů upravujících zadávání veřejných zakázek a uzavírání koncesních smluv (nehledě na řadu prováděcích předpisů) klade na zadavatele zvýšené nároky a nelze očekávat, že další speciální předpis k přehlednosti právní úpravy přispěje.

## **Působnost zákona o přepravě**

Předmětem zákona o přepravě je úprava postupů při zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejné drážní a silniční dopravy; přiměřeně se ustanovení zákona použijí i na přepravu cestujících ve vnitrozemské plavbě (§ 1 zákona o přepravě). Zákon upravuje jednak obecné otázky spojené se zajišťováním dopravní obslužnosti (např. vymezení působnosti obcí, krajů a státu, stanoví podmínky pro poskytování kompenzací přepravcům, aj.); jeho podstatná část je však věnována postupům platným pro výběr poskytovatelů veřejné přepravy cestujících (dále „přepravce“).

Podobně jako v případě Nařízení i působnost zákona o přepravě je omezena na ty smluvní vztahy, které mají povahu koncesí na služby. Toto vymezení je obsaženo v § 21 zákona o přepravě, který stanoví, že zákon se vztahuje na smlouvy s přepravcem jen při splnění následujících předpokladů:

- a) cestující platí dopravci jízdné,
- b) dopravci je uděleno výlučné právo nebo poskytována za sjednaných podmínek z veřejných rozpočtů kompenzace, a
- c) kompenzace nevyklučuje obchodní riziko dopravce spojené s vyšší tržeb z jízdného za zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nejsou-li kumulativně splněny uvedené podmínky, uplatní se při výběru dopravce ve veřejné linkové

nebo tramvajové přepravě zákon o veřejných zakázkách. Dle uvedeného znění zákona by se tedy pro výběr dopravce v ostatních druzích drážní dopravy (vlaky, metro, lanovky) mělo vždy použít nabídkové řízení. Tato úprava však vzbuzuje určité pochybnosti, neboť i v těchto případech si lze představit, že se vztahy budou blížit spíše veřejným zakázkám než koncesím.

Citované ustanovení § 21 zákona o přepravě lze zároveň pokládat za konkrétnější obdobu ustanovení § 16 odst. 1 a 2 koncesního zákona, které obsahuje obecnou definici koncesní smlouvy[6]. Zákon o přepravě navíc přihlíží ke specifickým předmětné oblasti, uvedená definice zohledňuje i pojetí „koncese“ dle judikatury ESD a výkladové praxe Evropské komise[7].

Zatímco vztah zákona o přepravě k zákonu o veřejných zakázkách je tedy dán samotným charakterem příslušného právního vztahu, vymezení vůči koncesnímu zákonu je založeno výhradně na speciálním předmětu poskytovaných služeb. Ustanovení § 3 písm. h) koncesního zákona výslovně vyjímá z působnosti koncesního zákona smlouvy, jejichž předmětem jsou závazky veřejné služby. Na uzavírání těchto smluv se tedy s účinností od 1. července 2010 vztahuje zákon o přepravě.

### **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících**

V dalším textu uvedeme hlavní specifika režimu pro výběr dopravců a uzavírání smluv s dopravci podle zákona o přepravě. Cílem přitom není podrobný rozbor zákona, ale zejména poukázání na odlišnosti od režimu koncesního řízení, případně zadávacích řízení dle zákona o veřejných zakázkách a dále upozornění na potenciální problematické body.

Je třeba také upozornit na skutečnost, že smlouvu na přepravu cestujících lze v souladu s Nařízením uzavřít pouze na dobu určitou, která činí 10 let pro dopravu silniční a 15 let pro dopravu železniční (za určitých okolností však lze tyto doby prodloužit). Dále se budeme podrobněji věnovat některým konkrétním prvkům souvisejícím s procesem uzavírání smluv.

### **Nabídkové řízení**

Základní obligatorní metodou pro výběr dopravců podle zákona o přepravě je nabídkové řízení. Jedná se o specifický druh výběrového řízení, které v sobě kombinuje znaky otevřeného řízení a jednacího řízení s uveřejněním dle zákona o veřejných zakázkách - stejně jako u otevřeného řízení jde o řízení jednofázové, kdy uchazeči (doprovodci) na základě uveřejněného oznámení o zahájení nabídkového řízení předkládají své nabídky a prokazují kvalifikaci. Z jednacího řízení s uveřejněním (a potažmo také z koncesního řízení) je pak převzata možnost o podaných nabídkách dále jednat. Zadavatel i zde může v průběhu jednání postupně omezovat okruh dodavatelů, omezit však nelze počet dodavatelů, kteří budou k jednání vyzváni.

Základním hodnotícím kritériem v nabídkovém řízení může být pouze ekonomická výhodnost nabídky.

Samotný průběh nabídkového řízení upravuje zákon o přepravě většinou formou odkazů na zákon o veřejných zakázkách, pozitivně jsou upraveny pouze ty oblasti, kde se postup dle zákona o přepravě liší. Odkazem na zákon o veřejných zakázkách je tak řešena například kvalifikace dopravců, požadavky na zadávací dokumentaci, průběh otevírání obálek, posouzení a hodnocení nabídek či zrušení nabídkového řízení.

Poněkud nesystémově pak působí ustanovení § 8 odst. 2 zákona, které stanoví požadavky na dopravce, s nímž má být smlouva uzavřena. Ačkoli je toto ustanovení v zákoně zařazeno mimo vlastní oddíl „Nabídkové řízení“, musí být při přípravě nabídkového řízení zohledněno, přičemž je třeba počítat s tím, že některé ze zde uvedených požadavků mají charakter požadavků na kvalifikaci (např. požadavek na licenci či oprávnění k podnikání v městské autobusové přepravě), zatímco v

jiných případech se jedná o požadavky na nabídku, případně o podmínky plnění (např. plnění standardů kvality a bezpečnosti přepravy).

## **Přímé zadání**

V některých případech zákon o přepravě umožňuje uzavření smlouvy o bez použití nabídkového řízení, prostřednictvím „přímého zadání“. Zákon přitom neuvádí konkrétní formální požadavky na průběh přímého zadání; což lze pokládat za určitý posun oproti režimu jednacímho řízení bez uveřejnění, jímž na obdobné situace pamatuje zákon o veřejných zakázkách.

Situace, kdy lze přímého zadání využít, uvádí zákon o přepravě ve svém ustanovení § 18, podrobněji jsou však vymezeny primárně v Nařízení, přičemž zákon o přepravě je dílem sám rozvádí, dílem na Nařízení odkazuje.

Přímé zadání je možné především u smluv, jejichž objem z hlediska odhadované roční finanční hodnoty nebo z hlediska odhadovaného ročního počtu kilometrů nedosahuje Nařízením stanoveného limitu[8]. Přímou lze dále uzavřít smlouvu v mimořádné situaci[9], smlouvu, jejímž předmětem je zajištění veřejné osobní přepravy na celostátní či regionální dráze (v oblasti drážní dopravy je tedy nabídkové řízení povinné jen pro tramvajovou přepravu, metro a lanové dráhy) a konečně smlouvu s tzv. „vnitřním provozovatelem“, je-li objednatelem kraj nebo obec.

**Pojem „vnitřního provozovatele“** přitom stojí za povšimnutí, neboť se jedná o svébytnou variantu tzv. „in-house“ výjimky[10], tedy možnosti přímého uzavření smlouvy s osobou, která je vůči zadavateli ve vztahu „interního“ (in-house) dodavatele.

„Vnitřní provozovatel“ je definován v článku 2 písm. j) Nařízení jako subjekt, nad nímž objednatel vykonává kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Další podmínky pak stanoví článek 5.2 Nařízení, který jednak rozvádí požadavky na kontrolu ze strany objednatele, jednak stanoví, že vnitřní provozovatel musí vykonávat svou činnost výhradně vůči kontrolujícímu objednateli. Uvedené vymezení „vnitřního provozovatele“ vychází z judikatury Evropského soudního dvora (dále též „ESD“) v oblasti in-house zadávání[11], zároveň však jde o zpřesnění a částečné zpřísnění dosavadního výkladu tohoto institutu. Lze se domnívat, že tvůrci Nařízení se chtěli vyhnout mnohdy obtížně interpretovaným podmínkám vyplývajícím ze zmíněných rozsudků ESD a podmínky použití proto formulovali mnohem jednoznačněji:

- **podmínka kontroly** - Nařízení specifikuje, na základě jakých skutečností se určí existence či neexistence kontroly nad vnitřním provozovatelem (zejména míra zastoupení ve správních, řídicích nebo dozorčích orgánech, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví a skutečný vliv nebo kontrola nad strategickými i jednotlivými rozhodnutími subjektu); oproti judikatuře ESD Nařízení výslovně nevyžaduje 100% vlastnictví veřejného sektoru, pokud veřejný vliv převažuje a kontrola může být určena podle jiného hlediska; [12]
- **podmínka činnosti** - Nařízení omezuje výkon činnosti vnitřního provozovatele pouze na území v působnosti příslušného orgánu (zadavatele) s výjimkou vnějších linek nebo jiné vedlejší činnosti zasahující do sousedních území; tato podmínka se přitom vztahuje i na subjekty ovlivňované vnitřním provozovatelem; zejména však platí zákaz účasti v nabídkových řízeních mimo toto území (s výjimkou doby 2 let před koncem smlouvy, pokud již nemá být obnovena přímým zadáním); Nařízení zde tedy opustilo dosud poměrně nejasnou koncepci výkonu převážné části činnosti pro zadavatele, která platí pro standardní veřejné zakázky a koncese.[13]

## **Uveřejňování**

Obdobně jako zákon o veřejných zakázkách a koncesní zákon i zákon o přepravě počítá s uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému o veřejných zakázkách - uveřejňovacím subsystému[14]. U smluv, které svým rozsahem přesahují 50.000 km ročně je pak objednatel povinen uveřejnit oznámení i v Úředním věstníku EU.

Významná je rovněž v Nařízení zakotvená povinnost objednatele uveřejnit svůj úmysl zahájit nabídkové řízení, případně přímo uzavřít smlouvu (nejedná-li se o uzavření smlouvy v mimořádné situaci) v Úředním věstníku EU, a to alespoň 1 rok před zahájením nabídkového řízení či před uzavřením smlouvy (tato povinnost se pochopitelně týká jen smluv, jež se s ohledem na svůj rozsah v Úředním věstníku oznamují). Poněkud nesystematicky však působí skutečnost, že povinné je uveřejnění pouze na celoevropské úrovni, nikoli na národní.

U dalších informací (např. oznámení o úmyslu uzavřít smlouvu v režimu přímého zadání, informace o uzavření smlouvy) předpokládá zákon o přepravě jejich uveřejňování na úřední desce objednatele a zároveň způsobem umožňujícím dálkový přístup.

### **Dohled nad dodržováním zákona**

Dohled nad dodržováním zákona o přepravě vykonává Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále „Úřad“), a to za obdobných podmínek, jako dohled nad dodržováním koncesního zákona a zákona o veřejných zakázkách. Obdobným způsobem jsou tak řešena ustanovení týkající se zahájení řízení, možnosti ukládání nápravných opatření a sankcí. Předpokladem pro podání návrhu na zahájení řízení před Úřadem je i zde předchozí podání námitek, které mohou směřovat proti postupu objednatele v nabídkovém řízení, případně proti oznámení o úmyslu uzavřít smlouvu na základě přímého zadání.

Na rozdíl od koncesního zákona a zákona o veřejných zakázkách zákon o přepravě neumožňuje Úřadu zakázat plnění z již uzavřené smlouvy. Z důvodové zprávy ani jiných dostupných pramenů není zřejmé, zda absence této možnosti byla úmyslem zákonodárce (např. z důvodu upřednostnění veřejného zájmu na plynulém provozování přepravy i v případech, kdy při uzavření smlouvy došlo k porušení zákona) nebo zda se jedná o opomenutí, případně zda zákonodárce vycházel z předchozího znění koncesního zákona (a zákona o veřejných zakázkách), které možnost uložení zákazu plnění ze smlouvy neobsahovalo[15].

### **Další specifika**

Zákon o přepravě upravuje specifickým způsobem i některé další dílčí aspekty výběru přepravců. Jde například o způsob zadávání „víceprací“ (resp. dodatečných služeb), kdy zákon o přepravě do značné míry přebírá základní principy jednacích řízení bez uveřejnění dle zákona o veřejných zakázkách, nebo o možnost uzavření smlouvy s tzv. „Special purpose vehicle“ (SPV)[16], která je inspirována ustanovením § 13 koncesního zákona.

### **Komplexní úprava?**

Závěrem je třeba poukázat na skutečnost, že ačkoli má zákon o přepravě ambici být komplexní normou upravující zajišťování dopravní obslužnosti, tento cíl bylo možné již z povahy věci naplnit pouze částečně.

Některá práva a povinnosti jsou totiž jednoznačně vymezena již prostřednictvím Nařízení jakožto přímo závazného komunitárního předpisu, který jako takový nemůže být transponován či „zapracován“ do českého právního řádu a bude vždy stát nad jakoukoli národní právní úpravou. Při uzavírání smluv v oblasti veřejné přepravy tedy bude vždy bezpodmínečně nutné pracovat s oběma zmíněnými předpisy a konfrontovat ustanovení zákona s požadavky Nařízení.

Zákon o přepravě v některých případech na relevantní ustanovení Nařízení odkazuje, některá pravidla jsou dokonce do zákona výslovně převzata (např. povinnosti týkající se uveřejňování v Úředním věstníku, podmínky pro přímé uzavření smlouvy v mimořádných situacích), u jiných naopak zákon uvádí pouze obecný odkaz na Nařízení jako takové a některé povinnosti vyplývající z Nařízení nejsou v zákoně zmíněny vůbec (např. požadavky na obsah smlouvy s přepravcem). Tento ne zcela systematický přístup bohužel k „uživatelské přívětivosti“ zákona nepřispívá.

Za další negativum z hlediska komplexnosti zákona o přepravě lze pokládat skutečnost, že poměrně významná část postupů je řešena odkazem na zákon o veřejných zakázkách (např. kompletní problematika kvalifikace přepravců, poskytování zadávací dokumentace a dodatečných informací, zrušení nabídkového řízení, podávání námitek a rozhodování o nich, používání elektronických nástrojů, aj.).

Mnohdy se přitom nejedná o odkaz na konkrétní ustanovení, ale obecně na ustanovení upravující srovnatelnou problematiku, což nelze pokládat za dostatečné - zákon o veřejných zakázkách totiž obsahuje odlišnou úpravu pro jednotlivé druhy zadávacích řízení a zadavatelů, případně pro veřejné zakázky podlimitní a nadlimitní; pouhý obecný odkaz na přiměřené použití zákona o veřejných zakázkách tak bude nutně působit výkladové problémy. Vzhledem k oblasti úpravy může vyvstat především otázka, zda se na vztahy s přepravci uplatní ustanovení zákona o veřejných zakázkách platná pro veřejné nebo pro sektorové zadavatele.

## **Závěr**

Lze shrnout, že zákon o přepravě přinesl poměrně ucelený specifický režim platný pro uzavírání smluv v oblasti veřejné přepravy cestujících.

Zákon nepochybně přináší některé instituty, které vychází z potřeb praxe a mohou být přínosem či inspirací pro další úvahy nad budoucí legislativní úpravou zadávání veřejných zakázek a uzavírání koncesních smluv. To se týká například samotné konstrukce nabídkového řízení či méně formálních požadavků na přímé zadání, definice koncesní smlouvy či vymezení podmínek pro in-house zadávání.

Obecně můžeme konstatovat, že zákon o přepravě je z hlediska své struktury a obsahu obdobou koncesního zákona, která upravuje specifický okruh koncesních vztahů, přičemž oproti koncesnímu zákonu došlo na základě poznatků z praxe k odstranění některých nedostatků.

V této souvislosti lze jen litovat toho, že zákonodárce nezvolil cestu provedení potřebných úprav přímo v rámci koncesního zákona a nevyužil tak příležitosti ke zdokonalení této normy obecné povahy. Namísto toho vznikla norma speciální, která, ač zřejmě v dílčích aspektech přesnější, přispěla k další roztržitosti právní úpravy v oblasti veřejného investování.

Jestliže bylo záměrem zákonodárce vytvořit celistvou právní úpravu pro oblast veřejných služeb v přepravě, nebyl tento záměr naplněn a ani to s ohledem na přímo závaznou evropskou úpravu není možné. Cestou ke zjednodušení legislativy by naopak bylo spíše sjednocení národních pravidel pro výběr dodavatelů a jejich shrnutí v rámci jediného předpisu.

Přes některé pozitivní prvky tedy zákon o přepravě zřejmě není správným krokem k jednodušší a přehlednější právní úpravě veřejného investování. Je otázkou, jak široké bude v příštích letech jeho využití a jaké budou praktické zkušenosti s jeho aplikací.



**Mgr. Dana Škeříková,**  
advokátní koncipient



**Mgr. David Dvořák,**  
partner

[MT Legal s.r.o., advokátní kancelář](#)

Karoliny Světlé 25  
110 00 Praha 1

Tel.: + 420 222 866 555  
Fax: + 420 222 866 546  
e-mail: [info@mt-legal.com](mailto:info@mt-legal.com)

Jakubská 121/1  
602 00 Brno 2

Tel.: + 420 542 210 351  
Fax: + 420 542 212 518  
e-mail: [info@mt-legal.com](mailto:info@mt-legal.com)

Bukovanského 1345/30  
710 00 Ostrava - Slezská Ostrava

Tel.: + 420 596 629 503  
Fax: + 420 596 629 508  
e-mail: [info@mt-legal.com](mailto:info@mt-legal.com)

---

[1] Viz zejména rozsudek ESD ve věci C-410/04 Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV).

[2] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. 3. 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. 3. 2004 o

koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby.

[3] Výjimka z působnosti zadávacích směrnic pro koncese na služby je obsažena v čl. 17 směrnice č. 2004/18/ES a čl. 18 směrnice 2004/17/ES.

[4] Zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších právních předpisů a zákon č. [266/1994](#) Sb., o drahách, ve znění pozdějších právních předpisů. Oba tyto předpisy byly zákonem č. [194/2010](#) Sb. novelizovány a nadále zůstávají v platnosti.

[5] Zároveň Nařízení stanoví i podmínky pro pokračování platnosti již uzavřených smluv. Z hlediska možné doby platnosti je rozhodující jednak doba uzavření smlouvy, jednak to, zda smlouva byla uzavřena na základě spravedlivého výběrového řízení. Podrobněji srovnej čl. 8 odst. 3 Nařízení.

[6] Dle ustanovení § 16 odst. 1 koncesního zákona platí, že „koncesní smlouvou se koncesionář zavazuje poskytovat služby nebo i provést dílo a zadavatel se zavazuje umožnit koncesionáři brát užitky vyplývající z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla, popřípadě spolu s poskytnutím části plnění v penězích.“ Dle § 16 odst. 2 koncesního zákona pak „podstatnou část rizik spojených s braním užitků vyplývajících z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla nese koncesionář; rozdělení ostatních rizik mezi zadavatele a koncesionáře stanoví koncesní smlouva.“

[7] Např. rozsudek ESD ve věci C-458/03 Parking Brixen, rozsudek ve věci C-410/04 Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV).

[8] Dle čl. 5.4 Nařízení činí tento limit 1 mil. EUR ročně, nebo 300.000 km ročně; v případě smlouvy uzavřené s malým nebo středním podnikem (provozujícím maximálně 23 vozidel) jsou uvedené limity dvojnásobné.

[9] Takovou situací je obecně vždy případ, kdy dojde k přerušení poskytování služeb veřejné přepravy. Konkrétní oprávnění zadavatele v mimořádné situaci podrobně upravuje § 22 zákona o přepravě.

[10] V zákoně o veřejných zakázkách upravuje výjimku in-house ustanovení § 18 odst. 1 písm. j), které podmiňuje uplatnění výjimky existencí výlučných majetkových práv veřejného zadavatele v osobě, již má být veřejná zakázka zadána a výkonem podstatné části činnosti ve prospěch příslušného veřejného zadavatele.

[11] Např. rozsudek ve věci C-107/98 Teckal, rozsudek ve věci C-26/03 Stadt Halle.

[12] Srovnej rozsudek ESD ve věci C-26/03 Stadt Halle a RPL Recyclingpark Lochau GmbH proti Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna z 11.1.2005.

[13] Viz např. rozsudek ESD ve věci C-340/04 Carbotermo SpA a Consorzio Alisei proti Comune di Busto Arsizio a AGESP SpA z 11.5.2006.

[14] Vzor formuláře pro oznámení nabídkového řízení je upraven vyhláškou Ministerstva dopravy č. [297/2010](#) Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, účinným od 1. 11. 2010. Až do 31. 12. 2011 se však v souladu s touto vyhláškou pro uveřejňování oznámení o zahájení nabídkového řízení použije formulář pro zahájení koncesního řízení dle koncesního zákona.

[15] Pravomoc Úřadu uložit v určitých specifických případech zákaz plnění ze smlouvy je v českém právním řádu zakotvena s účinností od 1. 1. 2010, přičemž se jedná o transpozici Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/66/ES, kterou se mění směrnice Rady 89/665/EHS a 92/13/EHS, pokud jde o zvýšení účinnosti přezkumného řízení při zadávání veřejných zakázek, ze dne 11. prosince 2007.

[16] Podstatou této úpravy je možnost uzavřít smlouvu s osobou, která se zadávacího (nabídkového) řízení nezúčastnila, jestliže jde o osobu ovládanou vybraným uchazečem, jejímž předmětem činnosti je realizace předmětu smlouvy (bude se tedy obvykle jednat o účelově zřízený subjekt založený vybraným uchazečem/sdružením uchazečů výhradně pro účely plnění smlouvy). Možnost uzavření smlouvy s SPV musí být uvedena v nabídce vybraného uchazeče, příslušná osoba rovněž musí splňovat požadavky na kvalifikaci.

## Další články:

- [Prekluze důvodu neplatnosti VH](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [TOP 5 judikátů z korporátního práva za rok 2025](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [SCHEJBAL& PARTNERS stáli u získání jedné z prvních licencí dle MiCA v ČR](#)
- [Proč dnes více než polovina M&A transakcí ve střední Evropě nekončí podpisem](#)
- [Přehnaná, nebo důvodná prevence? Zajištění a utvrzení závazků v praxi](#)
- [Návrh nového zákona o digitální ekonomice](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 30.: Jednání za s.r.o. - zápis jednatelského oprávnění do obchodního rejstříku](#)
- [Prověřování zahraničních investic a kybernetická regulace: řízená služba jako nová transakční proměnná](#)