



PRÁVNÍ STANOVISKO

1 Předmět

Předmětem tohoto právního rozboru je posouzení, zda je nutné notifikovat samotné zřízení vnitřního dopravce (provozovatele) Libereckého Kraje, IČO: 708 91 508, se sídlem U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2 (dále jako „Liberecký kraj“) a posouzení, zda nemůže být zřízení vnitřního dopravce Libereckým krajem, považováno za krok proti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007, jehož cílem je postupné otevírání trhu.

2 Podklady

- zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jako „ZVZ“),
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jako „ZVSP“),
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 (dále jako „Nařízení“)

3 Právní stanovisko

Notifikace zřízení vnitřního dopravce

Definici **vnitřní dopravce** či **provozovatele** neobsahuje ZVSP, ale samotné Nařízení, a to v čl. 2 písm. j) Nařízení, kdy vnitřním provozovatelem je právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, **kontrolu podobné té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary**. Příslušným místním orgánem je pak dle čl. 2 písm. c) Nařízení příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní, **tedy např. Liberecký kraj**.

ZSVP v podstatě představuje implementaci Nařízení (unijního práva) do tuzemského právního řádu, přestože má Nařízení přímý účinek. **Nařízení ani ZVSP neobsahuje povinnost notifikace samotného zřízení vnitřního provozovatele ani její procesní průběh a podmínky.** Z uvedeného vyplývá, že není **nutné notifikovat vnitřního provozovatele Libereckého kraje před jeho zřízením, tak ani po něm.**

Nařízení zřízení vnitřního dopravce výslovně **předpokládá jako postup, který je výhradním rozhodnutím příslušného orgánu** (např. Libereckého kraje) a definuje pro něj závazné podmínky, mezi nimiž notifikace není. **Zřízení vnitřního provozovatele tak není v rozporu s úpravou a účelem Nařízení ani ZVSP.**

Zřízení vnitřního provozovatele vs. postupné otvírání trhu

Jak bylo již výše uvedeno, samotné Nařízení definuje pojem vnitřního provozovatele a v čl. 5 odst. 2 dokonce **podmínky pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících napřímo (přímé zadání).**

Obecně lze říci, že samo Nařízení předpokládá určité dílčí omezení trhu, které je dáno tím, že veřejná doprava je investičně a provozně nákladnou činností, kdy například k obnově vozového parku dochází postupně (nikoliv na začátku nebo v jediné fázi života smluvního vztahu) a je třeba vytvořit podmínky pro přiměřenou amortizaci provedených investic. Zároveň však nesmí délkou smluv o veřejné přepravě být narušovány pozitivní dopady hospodářské soutěže a pozitivní vliv konkurenčního tlaku. Proto například dle výkladové preambule (15) nesmí vést délka smluv o veřejných službách v přepravě cestujících k uzavření trhu veřejné dopravy na dobu delší, než je nezbytné. Proto jsou stanoveny maximální délky trvání uvedených smluv, kdy čl. 4 odst. 3 Nařízení stanovuje, že délka smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročit deset let v případě autokarové a autobusové dopravy.

Dle čl. 4 odst. 4 Nařízení může být doba trvání smlouvy prodloužena z 10 na 15 let v silniční dopravě, pokud je to s ohledem na amortizaci majetku nezbytné a přitom se jedná o majetek dopravce, který je významný vzhledem celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb.

Převzetí kapacit stávajícího dopravce vnitřním provozovatelem

ZVSP v rámci implementace unijního práva do tuzemského právního řádu zajišťuje jak otvírání trhu veřejné dopravy, tak i současně v ustanovení § 20 i ochranu investic vložených do vozidel, která byla pořízena stávajícím dopravcem se souhlasem objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících (stát, kraj, obec) ve druhé polovině účinnosti dosud platné smlouvy.

Právní režim ochrany investic tak harmonicky vyvažuje na jedné straně veřejný zájem na otevření trhu veřejné dopravy, kterým se vyvine tlak na kvalitu poskytovaných služeb, a na druhé straně zájem dopravců na investování do provozní stability, bezpečnosti a kvality služeb tím, že se tyto investice vložené dopravcem do nových vozidel se souhlasem objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících ochrání. Právní režim stanovený v § 20 ZVSP prakticky

znamená ochranu vložených investic stávajícího dopravce, zajišťujícího přepravní služby před zřízením vnitřního provozovatele, jinou cestou, než je cesta prodlužování smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících až za hranici 20 let, která by při investičním deficitu ve veřejné dopravě v ČR mohla vést k uzavření trhu veřejné dopravy, a to cestou odprodeje dále nevyužitých kapacit dopravních prostředků.

Dle ustanovení § 20 ZVSP si před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním podle § 18 písm. a), c) a d) ZVSP nebo před uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení si objednatel vyžádá písemné vyjádření původního (stávajícího) dopravce zajišťujícího veřejné služby v přepravě cestujících, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy, k převodu (prodeji) vozidel na nového dopravce (vnitřního provozovatele), jemuž by mělo být provedeno přímé zadání přepravních služeb. Původní (stávající) dopravce je oprávněn požadovat, aby ve smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené přímým zadáním nebo v dokumentaci nabídkového řízení byla obsažena povinnost nového dopravce odkoupit vozidla, která:

- a) byla nově pořízena se souhlasem objednatele ve druhé polovině doby účinnosti smlouvy o veřejných službách a
- b) sloužila k zabezpečování veřejných služeb, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy, a
- c) nemohou být dopravcem využita pro zabezpečování jiných veřejných služeb.

Kupní cena se stanoví jako očekávaná účetní hodnota v době převzetí vozidel a zahrne i případné finanční náklady spojené s předčasným ukončením úvěrového, leasingového nebo jiného finančního vztahu, souvisejícího s financováním pořízení těchto vozidel.

Pokud původní (stávající) dopravce požaduje odkoupení vozidel, je povinen objednateli poskytnout seznam vozidel, na něž se má povinnost vztahovat, včetně data jejich pořízení, podmínek jejich financování a doby jejich amortizace, a doložit splnění podmínek na vozidla dle písm. a) až c). Objednatel je oprávněn vyžádat si od tohoto dopravce doklady, které jsou potřebné pro doložení splnění podmínek. Jsou-li podmínky splněny, objednatel žádosti vyhoví. Pokud dopravce nezašle objednateli vyjádření podle odstavce 1 uvedeného ustanovení do 2 měsíců od doručení žádosti objednatele, má se za to, že převod vozidel nepožaduje. Ustanovení o požadavku odkoupení vozidel se nepoužije v případech, kdy byla smlouva vypovězena objednatel pro závažné porušení smluvních povinností ze strany dopravce, dopravce zanikl nebo přestal být provozovatelem dopravy podle jiných právních předpisů.

Situace vstupu do ČSAD, a.s.

V případě zvažovaného kapitálového vstupu Libereckého kraje do společnosti ČSAD Liberec, a.s., IČO: 250 45 504, se sídlem České mládeže 594/33, Liberec VI-Rochlice, 460 06 Liberec (dále jako „ČSAD“) **by však k praktické aplikaci ustanovení § 20 ZVSP ve vztahu**

k převzetí kapacit stávajícího dopravce nedošlo, neboť LK by zřídil vnitřního dopravce právě z ČSAD, a to ve stávající oblasti „Sever“, v níž ČSAD již zajišťuje pro Liberecký kraj veřejnou linkovou osobní dopravu. Nebyla by tak narušena amortizace investic provozovatele veřejné autobusové dopravy v oblasti „Sever“.

Zřízení vnitřního provozovatele není v rozporu s úpravou a účelem Nařízení ani ZVSP. V případě zřízení vnitřního provozovatele z ČSAD pro oblast „Sever“, kterou ČSAD i nyní operuje, je tento postup z cele konformní s unijním i tuzemským právem, nenarušuje hospodářskou soutěž ani amortizaci investice jiného provozovatele veřejné autobusové dopravy.

4 Závěr

Vzhledem k výše uvedenému a z podkladů lze shrnout, že

- a) Nařízení ani ZVSP neobsahuje povinnost notifikace samotného zřízení vnitřního provozovatele ani její procesní průběh a podmínky. Není tedy nutné notifikovat vnitřního provozovatele Libereckého kraje před jeho zřízením, tak ani po něm,
- b) Nařízení společně s ZVSP stanovuje podmínky, pro zamezení uzavírání trhu veřejné dopravy. Zřízení vnitřního provozovatele není v rozporu s Nařízením či ZVSP, naopak samotné Nařízení definuje pojem vnitřního provozovatele a s jeho zřízením počítá. Zřízení vnitřního provozovatele je tak zcela v souladu s úpravou Nařízení.

V Praze dne 10. srpna 2017

Cílem tohoto právního stanoviska je poskytnout základní orientaci v dané problematice. Předpokládáme, že předkládané stanovisko může být doplněno či v konkrétních otázkách rozvedeno v návaznosti na jednání s Klientem a jeho dalšími požadavky.

Pokud si přejete projednat s námi jakoukoli otázku podrobněji nebo žádáte více informací, prosím neváhejte nás kontaktovat.