



MVCRX06PUV0D
prvotní identifikátor

odbor veřejné správy, dozoru a kontroly
náměstí Hrdinů 1634/3
140 21 Praha 4

Č. j. MV-150925-13/ODK-2022

Praha 14. října 2022

Weinhold Legal, v.o.s. advokátní kancelář
Mgr. Ing. Martin Lukáš
Florentinum, Na Florenci 15
110 00 Praha 1 – Nové Město

Odpověď na podnět

Ministerstvo vnitra, odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, se jakožto správní orgán příslušný na základě § 82 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, k dozoru nad vydáváním a obsahem usnesení, rozhodnutí a jiných opatření orgánů krajů v samostatné působnosti zabývalo podnětem statutárního města Kladna podaným ve Vašem zastoupení k pozastavení výkonu usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č. 015-10/2021/ZK ze dne 25. října 2021, usnesení Rady Středočeského kraje č. 018-03/2022/RK ze dne 20. ledna 2022, č. 020-08/2022/RK ze dne 24. února 2022, č. 021-11/2022/RK ze dne 17. března 2022, č. 009-16/2022/RK ze dne 21. dubna 2022, č. 017-20/2022/RK ze dne 19. května 2022, č. 016-24/2022/RK ze dne 15. června 2022 a č. 004-29/2022/RK ze dne 28. července 2022, která se týkají zajišťování dopravní obslužnosti Středočeského kraje. V podnětu a jeho dalších doplněních primárně namítáte, že Standardy dopravní obslužnosti schválené napadaným usnesením zastupitelstva kraje jsou v rozporu s § 2 a 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejných službách“). Důvodem nezákonnosti má pak být zejména skutečnost, že tyto standardy svým rozsahem (s ohledem na četnost a časové rozložení krajem zajišťovaných spojů) nenaplní povinnost kraje dle § 3 zákona o veřejných službách zajistit dopravní obslužnost dle její definice v § 2 zákona o veřejných službách, dle které se dopravní obslužností rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Současně namítáte, že schválené Standardy dopravní obslužnosti jsou netransparentní, neobjektivní a diskriminační. Dále namítáte, že schválení Standardů dopravní obslužnosti zastupitelstvem kraje neobsahuje stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti, jak požaduje zákon. V této souvislosti pak dovozujete, že veškeré následné akty jsou nezákonné a neplatné. Dále poukazujete na skutečnost,



že smlouvy o zajišťování a financování dopravní obslužnosti mají dle Vašeho názoru fakticky charakter veřejnoprávní koordinační smlouvy o poskytnutí dotace, k jejímuž schválení je dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obcích“), příslušné zastupitelstvo obce a nikoliv rada obce, z jejíž strany dochází u obcí ke schválení předmětných smluv. Současně poukazujete na otázku rozpočtového krytí a kompetencí orgánů obce z hlediska provádění rozpočtových opatření. Rovněž pak namítáte rozpor postupu Středočeského kraje se schváleným Plánem dopravní obslužnosti.

Ministerstvo vnitra od Středočeského kraje obdrželo vyžádané podklady a po jejich posouzení sděluje k podnětu následující.

Ze zasláných podkladů vyplývá, že Zastupitelstvo Středočeského kraje přijalo na svém zasedání konaném dne 25. října 2021 usnesení č. 015-10/2021/ZK následujícího znění:

Zastupitelstvo kraje po projednání

I. bere na vědomí

informaci uvedenou v Důvodové zprávě k Tisku č. 0714(2021)

II. revokuje

usnesení č. 018-08/2021/ZK ze dne 28. 6. 2021 v celém rozsahu

III. schvaluje

a) návrh „Standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje“ po roce 2021 uvedený v příloze č. 1 k Tisku č. 0714(2021)

b) vzor Smlouvy o zajišťování a financování dopravní obslužnosti uvedený v příloze č. 2 k Tisku č. 0714 (2021)

IV. pověřuje

příspěvkovou organizaci Integrovaná doprava Středočeského kraje:

a) kontinuálním projednáváním Standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje po roce 2021 s obcemi

b) realizací projektu nových Standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje po roce 2021

c) pokračováním vývoje a údržbou databázové aplikace Modelu Standardů dopravní obslužnosti a vývoje webové aplikace pro elektronické podepisování, správu a evidenci smluv s obcemi a dobrovolnými svazky obcí

V. pověřuje

a) Radu Středočeského kraje schvalováním jednotlivých smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti uzavíraných s obcemi a dobrovolnými svazky obcí podle vzoru uvedeného v příloze č. 2 k Tisku č. 0714(2021) a jejich dodatků

b) příspěvkovou organizaci Integrovaná doprava Středočeského kraje přípravou nových Smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti s obcemi a dobrovolnými svazky obcí podle vzoru uvedeného v příloze č. 2 k Tisku č. 0714(2021) a jejich dodatků

c) příspěvkovou organizaci Integrovaná doprava Středočeského kraje podepisováním Smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti uzavíraných s obcemi



a dobrovolnými svazky obcí v zastoupení Středočeského kraje připravených dle vzoru uvedeného v příloze č. 2 k Tisku č. 0714(2021) a jejich dodatků.

Ustanovení § 42 odst. 1 zákona o krajích ukládá krajskému úřadu povinnost zveřejnit informaci o místě, době a navrženém programu připravovaného zasedání zastupitelstva vždy nejméně 10 dnů předem na úřední desce krajského úřadu. Zákonem předpokládaným účelem zveřejnění informace, je naplnění požadavku veřejnosti zasedání zastupitelstva kraje (§ 42 odst. 1 věta první zákona o krajích).

Ze zaslané kopie informace o připravovaném zasedání Zastupitelstva Středočeského kraje vyplývá, že byla zveřejněna na úřední desce dne 15. října 2021 a sejmuta dne 25. listopadu 2021. Informace o připravovaném zasedání Zastupitelstva Středočeského kraje obsahovala údaj o místě jeho konání (zasedací místnost Zastupitelstva Středočeského kraje, Zborovská 11, Praha 5), době jeho konání (15. října 2021 od 10.00 hodin) a navrhovaný program zasedání zastupitelstva kraje, přičemž jedním z bodů Aktualizovaný Návrh Standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje po roce 2021 (bod 19 programu). Lze tedy konstatovat, že požadavky stanovené v § 42 odst. 1 zákona o krajích byly v tomto případě splněny.

Na základě § 35 odst. 2 písm. f) zákona o krajích je zastupitelstvu kraje vyhrazeno stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje. V případě, kdyby se z obsahového hlediska nejednalo o stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti, spadá předmětná záležitost do tzv. zbytkové působnosti rady kraje ve smyslu § 59 odst. 3 zákona o krajích, kterou si může zastupitelstvo kraje vyhradit. S ohledem na skutečnost, že v obou případech bylo v předmětné záležitosti Zastupitelstvo Středočeského kraje oprávněno rozhodnout, považuje Ministerstvo vnitra za bezpředmětné se blíže zabývat otázkou, zda se v případě předmětného usnesení jedná o stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti či nikoliv. V souvislosti s uplatněnou námitkou k tomu Ministerstvo vnitra dodává, že ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) zákona o krajích je kompetenční normou. K jeho porušení může dojít pouze v případě, že o stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti rozhodne jiný orgán kraje než zastupitelstvo. Skutečností, že zastupitelstvo kraje přijme usnesení, kterým by z obsahového hlediska nebylo naplněno „stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti“, nemůže k porušení § 35 odst. 2 písm. f) zákona o krajích dojít.

Dle § 40 odst. 2 zákona o krajích k platnému usnesení, rozhodnutí nebo volbě zastupitelstva kraje je třeba souhlasu nadpoloviční většiny všech členů zastupitelstva. Jak vyplývá z podkladů, hlasovalo pro předmětné usnesení 40 členů zastupitelstva kraje z celkového počtu 65 členů. Usnesení bylo tedy schváleno v souladu s § 40 odst. 2 zákona o krajích nadpoloviční většinou členů zastupitelstva kraje.

V podnětu namítáte, že předmětné usnesení zastupitelstva kraje je v rozporu s § 2 a 3 zákona o veřejných službách. Jelikož tento zákon spadá do věcné působnosti



Ministerstva dopravy, vyžádalo si Ministerstvo vnitra od něj k dané záležitosti stanovisko.

Dle stanoviska Ministerstva dopravy pokud jde o účel, smysl a obsah právní úpravy zajišťování dopravní obslužnosti v nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, v platném znění (dále jen „nařízení č. 1370“), a adaptačním zákoně o veřejných službách, jedná se o právní rámec, jak a za jakých podmínek mohou veřejnoprávní subjekty zasahovat do trhu veřejné dopravy, dotovat dopravcům ztrátovou dopravu, kterou by bez požadavku veřejné správy dopravci neprovozovali, a jak mají veřejnoprávní orgány účelně naplánovat využití disponibilních finančních prostředků a co primárně zohlednit při dopravním plánování. V tomto směru lze odkázat např. na preambuli nebo čl. 1 nařízení č. 1370, kde je popsáno, že je účelné neponechat veřejnou dopravu pouze konkurenčnímu prostředí, nýbrž je třeba umožnit členským státům dotovat dopravu, kterou si přejí pro své obyvatele zajistit, a nastavit k tomu právní nástroje a mantinely. Např. nařízení č. 1370 z možnosti dotací vylučuje dopravní služby poskytované čistě pro svůj historický nebo turistický význam, takové služby nelze dotovat v režimu daného nařízení (viz bod 13 preambule nebo čl. 1 odst. 2 nařízení č. 1370). Aby bylo zřejmé, co toto negativní vymezení působnosti právní úpravy v nařízení č. 1370 konkrétně znamená (neboť obyvatelé České republiky se ve velkém rozsahu věnují turistice a např. mnohá železniční spojení jsou typická svým turistickým charakterem), byla do ustanovení § 2 adaptačního zákona o veřejných službách vložena definice dopravní obslužnosti tak, aby do negativního vymezení právní úpravy spadaly pouze např. zážitkové jízdy, které nejsou určeny k běžné přepravě. Takové služby by pak musely být podřízeny obecnému režimu veřejných podpor a nespádaly by do výjimky ze zákazu veřejných podpor zakotvené pro veřejné služby v přepravě cestujících v čl. 9 nařízení č. 1370 v návaznosti na čl. 93 SEU, v konsolidovaném znění.

Obecnou úlohou vnitrostátních právních předpisů adaptujících přímo účinnou unijní úpravu je vymezení kompetencí jednotlivých vnitrostátních orgánů, konkretizace právní úpravy dle národních specifik a stanovení sankcí. Zákon o veřejných službách zakotvuje příslušnost jednotlivých orgánů v ustanoveních § 3 a 4. Zajišťování dopravní obslužnosti spadá do oblasti pečovatelské, nevrchnostenské státní správy, a snahou každého z příslušných subjektů je zajistit pro své občany dle svých možností co nejlepší podmínky. Nicméně je zjevné, že obce, kraje i stát mají mnoho úkolů, na které mohou dostupné finanční prostředky vynaložit, finanční prostředky jsou ohraničené, a musí tak volit, jakou částku vynaloží konkrétně na dopravu. Následně pak musí zvolit, jaké finanční prostředky vyčlení na infrastrukturu, údržbu, investice a jednotlivé druhy dopravy. Rovněž musí volit, jak kvalitní přepravní služby pro své občany zajistí, např. pokud jde o bezbariérovost vozidel, jejich stáří, ekologičnost nebo komfort cestujících (např. klimatizace, wifi, prostornost apod.). Kvalitnější dopravní služby zpravidla znamenají vyšší jednotkovou cenu, a tím i možnost je zajistit v menším objemu. Bariérovost levnějších vozidel s sebou nese obtíže / nemožnost cestování znevýhodněných skupin osob (vozíčkaři, rodiče s kočárky, senioři atd.) a tím i jejich diskriminace, popř. vyloučení z aktivního života. Rovněž musí obce, kraje i stát volit,

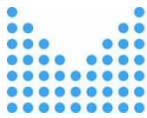


jak rozložit dopravní služby v čase a prostoru, v jakých relacích a v jaké četnosti zajistí jednotlivé spoje, navýšení četnosti spojů v jedné relaci s sebou nese nutnost jejich omezení v jiné relaci, zajištění dostatečné dopravní obslužnosti i v sedlových časech může znamenat nedostatečnou kapacitu ve špičkách či jiných relacích apod. Pokud objednatel určuje dopravci tarif, popř. zajišťuje integraci veřejných služeb, i volba výše jízdného ovlivní ekonomiku veřejných služeb. Je tudíž zcela zjevné, že obce, kraje a stát nemají možnost zajistit dopravní služby v ideálním rozsahu a kvalitě na všech relacích, přestože jsou na dopravní obslužnost ročně vynakládány enormní finanční prostředky. Každý objednatel tedy na základě dopravního plánování i spolupráce se sousedními objednateli musí zvolit co nejvhodnější kompromis v kvalitě, objemu a rozložení dopravních služeb mezi jednotlivé druhy dopravy a v čase a prostoru tak, aby se lidé dostali do zaměstnání a děti do škol, k úřadům i k lékaři a měli i možnost dopravy za účelem kulturního vyžití a výletů tak, aby území bylo sídelně atraktivní a usazovali se zde občané i zaměstnavatelé (viz definice dopravní obslužnosti v § 2 zákona o veřejných službách).

Z uvedeného je zjevné, že ustanovení § 3 ve spojení s § 2 zákona o veřejných službách nelze čistě jazykově vykládat tak, že objednatel má povinnost zajistit dopravní služby na všech relacích ve všech denních dobách v ideálním rozsahu. Pokud chceme setrvat u čistě jazykového výkladu, tak ustanovení § 2 zákona o veřejných službách, přestože se jedná o zákonnou normu, nehovoří explicitně o „povinnosti“ objednatelů dopravní obslužnost zajistit. Jak bylo uvedeno výše, ustanovení § 3 a 4 zákona o veřejných službách představuje vymezení kompetencí pro vnitrostátní orgány, které mohou za stanovených podmínek zasahovat do tržního prostředí poskytování dopravních služeb a v rámci této kompetence pečovatelské veřejné správy v samostatné působnosti usilovat o co nejlepší rozkvět svého území.

Konkrétně pokud jde o rozdělení kompetencí, zákon o veřejných službách nechává primární roli při zajišťování dopravní obslužnosti drážní i autobusovou dopravou krajům. Kraje přitom navazují na dálkovou železniční dopravu objednanou státem. Doplnková, nicméně taktéž důležitá role, je pak na jednotlivých městech a obcích. Města a obce obecně zajišťují dva typy přepravních služeb – jednak městskou hromadnou dopravu na svém území a v příměstských oblastech (autobusovou dopravu, tramvaje, trolejbusy, lanovky atd.) a jednak doplňkové dopravní služby nad rámec toho, co objednal kraj, pokud to pro své občany považují za potřebné nebo účelné.

Pokud určitý objednatel hodlá zajistit dopravní obslužnost, může ji poskytovat sám jako dopravce, anebo může s některým dopravcem uzavřít smlouvu o veřejných službách a dopravní služby si u něj objednat. Právní úprava obecně předepisuje vybírat dopravce v nabídkových řízeních, z povinnosti soutěžit připouští pouze dílčí výjimky. U mezikrajských linek, resp. u linek na území více objednatelů, se proto vyvinula praxe, kdy jeden objednatel u dopravce objedná přepravní službu v celé trase i po území sousedního objednatele, a druhý objednatel buď recipročně objedná jiné přepravní služby, anebo se mezi sebou dohodnou na převodu finančních prostředků



na tento účel. Jedná se o postup na základě dohody sousedních objednatelů, který je ekonomicky výhodný a v mnoha případech jde o jediný reálně možný způsob objednání navazující dopravy mezi územními obvody sousedních objednatelů. Například pokud by jeden objednatel vysoutěžil dopravu pouze pro své území a druhý objednatel chtěl na svém území objednat navazující dopravní službu, obecně by musel rovněž provést nabídkové řízení s rizikem, že zvítězí jiný dopravce a lidé budou muset na hranici kraje přestupovat. Pokud by tento objednatel naplnil některou z výjimek pro možnost objednávky bez soutěže, dopravce vybraný sousedním krajem by byl v postavení určit si za přepravní služby vysokou cenu, protože by nebyl v konkurenčním prostředí a byl by motivován se „zahojit“ z nízké vysoutěžené ceny v sousedním kraji. Často také jeden z objednatelů naplňuje možnost výjimky z povinnosti soutěžit (např. v rámci in-house zadání vlastním dopravnímu podniku), zatímco druhému objednateli tato výjimka nenáleží. Objednání mezikrajské dopravy jedním objednatelům rovněž znamená úspory z ekonomické optimalizace oběhu vozidel, optimalizace dob řízení a turnusů řidičů atd. Musí se však z povahy věci jednat o dobrovolnou dohodu a spolupráci mezi sousedními objednateli, takováto forma spolupráce není nikterak vynutitelná. V zásadě jde z povahy věci o službu pro toho objednatele, který „pouze“ posílá finanční prostředky.

Na příkladu mezikrajské dopravy je také zjevné, že hranice kompetencí jednotlivých objednatelů nejsou nastaveny jako striktní dělící linie. Jak je uvedeno v ustanovení § 3 zákona o veřejných službách, objednatelé mohou objednat dopravu na svém území i na území sousedních objednatelů nebo i sousedních států. Pokud bychom toto vymezení kompetencí chápali jako „povinnost“, znamenalo by to povinnost jednotlivých objednatelů zajistit dopravní obslužnost explicitně i na území sousedních objednatelů, takže na každém území by byla dopravní obslužnost zajištěna několikrát. Vymezení působnosti nicméně znamená, že každý z objednatelů zasahuje (může zasahovat) objednanými dopravními službami na území jiných objednatelů a tito sousední objednatelé zasahují svou objednávkou na jeho území, aniž by bylo striktně stanoveno, kdo má za povinnost tuto mezikrajskou dopravu, resp. dopravu přes území více objednatelů objednat.

Pokud jde o otázku „povinnosti“ zajištění dopravní obslužnosti, lze zmínit, že existuje i segment veřejné dopravy provozované na komerční riziko dopravců, tzn. provozované bez zásahu objednatelů. Pokud bychom trvali na výkladu „povinnosti“ zajištění dopravní obslužnosti, znamenalo by to i povinnost objednatelů objednat dopravní služby i tam, kde jsou provozovány komerčně, v důsledku čehož by následně tito komerční dopravci nezáskali licence kvůli souběhu se závazkovou dopravou, což by vedlo k eliminaci komerčně provozované dopravy.

Na základě uvedeného lze uzavřít, že pokud kraj na základě výše popsaných úvah stanoví rozsah dopravní obslužnosti způsobem, který obec považuje za nedostatečný, a tento nesoulad se nepodaří vyřešit na základě dohody, má obec možnost doobjednat další dopravní služby, které pro své občany považuje za potřebné nebo účelné. Rovněž se tato obec může dohodnout s krajem na tom, že tyto dopravní



služby pro ni objedná svým jménem a poskytne mu na to finanční prostředky. Kraj nemá povinnost zajistit dopravní služby na všech relacích v ideálním rozsahu a kvalitě, nýbrž na základě dopravního plánování alokovat disponibilní finanční prostředky na potřebné dopravní služby v rámci celého svého území.

Z výše uvedeného stanoviska Ministerstva dopravy, se kterým Ministerstvo vnitra neshledává důvody se neztotožnit, vyplývá, že zajištění dopravní obslužnosti nelze vnímat jako povinnost kraje. S ohledem na tuto skutečnost tak nelze napadené usnesení shledat jako nezákonné z důvodu Vámi namítaného nenaplnění povinnosti vyplývajících z § 2 a 3 zákona o veřejných službách.

Ministerstvo vnitra konstatuje, že neshledává napadené usnesení zastupitelstva kraje z hlediska jeho obsahu jako diskriminační, když k tomu dodává, že předmětem jeho dozorové činnosti je pouze obsah a proces přijetí samotného usnesení, nikoliv již jeho aplikace. K namítané netransparentnosti a neobjektivitě Ministerstvo vnitra uvádí, že mu s ohledem na samostatnou působnost kraje ve věci nepřísluší posuzovat, na základě jakých poznatků apod. dospěl kraj k nastavení zajištění dopravní obslužnosti na jeho území a v této souvislosti cestou dozoru z pozice státního orgánu vnucovat své představy o tom, jak má kraj vykonávat svou samosprávnou činnost.

Napadenými usneseními Rady Středočeského kraje č. 018-03/2022/RK ze dne 20. ledna 2022, č. 020-08/2022/RK ze dne 24. února 2022, č. 021-11/2022/RK ze dne 17. března 2022, č. 009-16/2022/RK ze dne 21. dubna 2022, č. 017-20/2022/RK ze dne 19. května 2022, č. 016-24/2022/RK ze dne 15. června 2022 a č. 004-29/2022/RK ze dne 28. července 2022 bylo schváleno uzavření Smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti s konkrétními obcemi a dobrovolnými svazky obcí, přičemž byla současně pověřena příspěvková organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje podpisem těchto smluv.

Schvalování smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti nespadá do vyhrazené kompetence žádného orgánu kraje a proto se zde použije § 59 odst. 3 zákona o krajích, dle kterého rada zabezpečuje rozhodování v ostatních záležitostech patřících do samostatné působnosti kraje, pokud nejsou vyhrazeny zastupitelstvu nebo pokud si je zastupitelstvo nevyhradilo. Zastupitelstvo kraje pak výslovně usnesením č. 015-10/2021/ZK dne 25. října 2021 radu kraje ke schvalování předmětných smluv pověřilo. Rada kraje tak byla oprávněna o uzavření Smluv o zajišťování a financování dopravní obslužnosti rozhodnout.

Dle § 58 odst. 2 zákona o krajích k platnému usnesení, volbě nebo rozhodnutí je třeba souhlasu nadpoloviční většiny všech členů rady. Z předmětných zápisů z jednání rady kraje vyplývá, že všechna usnesení byla schválena nadpoloviční většinou členů rady kraje.

Ministerstvo vnitra k tomu uvádí, že na základě § 82 zákona o krajích jsou předmětem jeho dozorové činnosti pouze usnesení, rozhodnutí nebo jiné opatření



orgánu kraje v samostatné působnosti. Současně se dle odst. 6 uvedeného ustanovení zákona nevztahují na porušení právních předpisů občanského práva. S ohledem na uvedené tak nepřísluší Ministerstvu vnitra jakkoliv posuzovat zákonnost obsahu uzavíraných smluv.

Ministerstvo vnitra se neztotožňuje s Vaším názorem, že by za situace, kdy není zastupitelstvem kraje dle § 35 odst. písm. f) zákona o krajích usnesením stanoven rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje byly veškeré navazující akty, včetně napadaných usnesení rady kraje, nezákonné a neplatné. Zákon totiž nestanoví schválení uvedeného usnesení jako podmínku pro následné uzavírání smluv. Naopak zákon o veřejných službách výslovně předpokládá zajišťování dopravní obslužnosti dle schváleného plánu dopravní obslužnosti (viz níže).

V návaznosti na námítky týkající se orgánu obce příslušného ke schválení Smlouvy o zajišťování a financování dopravní obslužnosti Ministerstvo vnitra konstatuje, že se neztotožňuje s Vaším názorem, že se v případě této smlouvy fakticky jedná o veřejnoprávní koordinační smlouvu o poskytnutí dotace z rozpočtu obce. Dle § 8 odst. 5 zákona o veřejnoprávních službách smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících není veřejnoprávní smlouvou. Jedná se tedy o soukromoprávní smlouvu. V této souvislosti nevidí Ministerstvo vnitra důvod, proč by měla mít smlouva mezi krajem a obcí týkající se uvedených smluv s dopravci a jejich společné financování jiný charakter. Současně Ministerstvo vnitra konstatuje, že za situace, kdy úplata dopravcům za služby poskytované obcí v roli objednatele na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nemá dle zákona o veřejných službách charakter dotace, neshledává důvody, proč by takový charakter měla mít totožná úplata poskytovaná prostřednictvím jiného subjektu. K tomu Ministerstvo vnitra dodává, že dle § 10a zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, se dotace poskytuje na účel určený poskytovatelem v programu (§ 10c), na jiný účel určený žadatelem v žádosti nebo na účel stanovený zvláštním právním předpisem. Žádná z uvedených skutečností zde však nenastala.

Ministerstvo vnitra dále uvádí, že pokud orgán obce schválí uzavření smluvního vztahu, který není v dané chvíli rozpočtově pokryt, nezpůsobuje dotčená skutečnost rozpor takového usnesení se zákonem. Zákon takový následek s předmětnou skutečností nespojuje. Současně je třeba konstatovat, že důsledky § 41 zákona o obcích se vztahují pouze na případy, kdy nebylo samotné právní jednání (smlouva) schváleno k tomu příslušným orgánem obce nikoliv i na neschválení rozpočtového krytí. K tomu Ministerstvo vnitra dodává, že dle § 15 odst. 1 zákona o rozpočtových pravidlech územní samosprávný celek a svazek obcí uskutečňuje své finanční hospodaření v souladu se schváleným rozpočtem a vykonává kontrolu svého hospodaření podle zvláštního právního předpisu upravujícího finanční kontrolu ve veřejné správě po celý rozpočtový rok. Naplňování této povinnosti je pak předmětem přezkumu hospodaření ze strany příslušného krajského úřadu či auditora prováděného



na základě zákona č. 420/2004 Sb., o přezkoumávání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí, ve znění pozdějších předpisů.

K namítanému rozporu s přijatým Plánem dopravní obslužnosti Ministerstvo vnitra uvádí, že dle § 8 odst. 2 písm. c) zákona o veřejných službách objednatel zajišťuje dopravní obslužnost tak, aby veřejné služby v přepravě cestujících byly poskytovány v souladu s jím pořízeným plánem dopravní obslužnosti území platným v okamžiku uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nebo, poskytuje-li veřejné služby v přepravě cestujících objednatel sám, v okamžiku zahájení jejich poskytování. Dle § 33 odst. 1 písm. k) bod 2. objednatel se dopustí přestupku tím, že zajistí dopravní obslužnost tak, že v rozporu s § 8 odst. 2 písm. c) nejsou veřejné služby v přepravě cestujících poskytovány v souladu s jím pořízeným plánem dopravní obslužnosti území. Ve smyslu § 34 zákona o veřejných službách tento přestupek pak projednává Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Závěrem Ministerstvo vnitra konstatuje, že v případě Vámi napadaných usnesení Zastupitelstva a Rady Středočeského kraje neshledává důvody k uplatnění jeho dozorových opatření. Současně si Ministerstvo vnitra dovoluje podotknout, že na výkon dozoru z jeho strany neexistuje právní nárok a uplatnění dozorových opatření je tak čistě na jeho právním zhodnocení a uvážení.

Ing. Bc. Miroslav Veselý
ředitel odboru

Vyřizuje: Mgr. Radek Zugar
tel. č.: 974 816 447
e-mail: posta@mvcr.cz