

Všeobecné metodické usmernenie vydané Úradom pre verejné obstarávanie¹

K uplatňovaniu § 21a zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov

Skutkový stav

Dňa 26. 2. 2021 bol do Národnej rady Slovenskej republiky predložený návrh skupiny poslancov Národnej rady Slovenskej republiky na vydanie zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (parlamentná tlač 450). Súčasťou predmetného návrhu zákona bola legislatívna úprava vymedzujúca núdzové opatrenia na zamedzenie prerušenia poskytovania dopravných služieb.

Predseda Národnej rady Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 2 zákona č. 350/1996 Z. z. o rokovacom poriadku Národnej rady Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov požiadal vládu Slovenskej republiky o zaujatie stanoviska k predloženému poslaneckému návrhu zákona.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“) ako gestor zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej doprave“) predložilo podľa legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky predmetný poslanecký návrh zákona do medzirezortného pripomienkového konania.

Úrad pre verejné obstarávanie (ďalej len „úrad“) uplatnil k ustanoveniu § 21a predmetného poslaneckého návrhu zásadné pripomienky z dôvodu jeho kolízie so sekundárnym právom EÚ. V rámci rozporového konania k zásadným pripomienkam úradu sa ministerstvo dopravy zaviazalo premietnuť pripomienky úradu do pripravovanej veľkej novelizácie zákona o cestnej doprave.

Pripomienky úradu neboli akceptované. Národná rada Slovenskej republiky dňa 11. 5. 2021 predmetný návrh zákona schválila. Schválený návrh zákona bol následne podpísaný prezidentkou Slovenskej republiky a publikovaný v Zbierke zákonov ako zákon č. 222/2021 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Predmetný zákon nadobudol účinnosť 1. 7. 2021.

Ministerstvo dopravy predložilo do medzirezortného pripomienkového konania dňa 17. 5. 2021 návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave

¹ Všeobecné metodické usmernenie bolo neformálne konzultované s DG GROW Európskej komisie. Konzultácia s DG GROW Európskej komisie sa vzťahuje na posúdenie smernice 2014/24/EÚ o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES a smernice 2014/25/EÚ o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES. Závazný výklad práva EÚ podáva Súdny dvor EÚ.

v znení neskorších predpisov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov.

Úrad predložil k predmetnému návrhu zákona zásadné pripomienky, ktoré predkladal k predchádzajúcej poslaneckej novele, pričom v rámci týchto zásadných pripomienok žiadal vypustiť zo zákona o cestnej doprave právnu úpravu, ktorá sa do zákona dostala na základe vyššie uvedenej poslaneckej novelizácie.

Ministerstvo dopravy pripomienky úradu akceptovalo a zapracovalo do návrhu zákona. Návrh zákona bol následne posunutý do ďalšieho štádia legislatívneho procesu. Vláda Slovenskej republiky schválila znenie návrhu zákona, ktorý už neobsahoval paragrafové znenie vyplývajúce zo zásadných pripomienok úradu.

Národná rada Slovenskej republiky dňa 20. 10. 2021 schválila predmetný návrh zákona bez legislatívnej úpravy navrhovanej úradom. Uvedená novelizácia zákona o cestnej doprave bola v zbierke zákonov publikovaná 9. 11. 2021 ako zákon č. 397/2021 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov.

Právny základ

Podľa čl. 5 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie“), cit.: *„Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES² alebo smernici 2004/18/ES³ pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. **Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 6 tohto článku sa neuplatňujú.**“.*

Podľa § 21a ods. 1 a 2 zákona o cestnej doprave cit.:

„(1) Ak dôjde k prerušeniu alebo ukončeniu poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme alebo ak takéto prerušenie alebo ukončenie bezprostredne hrozí, môže objednávatel podľa osobitného predpisu^{4b)} na dobu nevyhnutnú na zabezpečenie výberu dopravcu

² Smernica 2004/17/ES je od 18. apríla 2016 zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES, Ú.v. L 94, 28.3.2014, s. 243–374. Odkaz na smernicu 2004/17/ES je preto v súčasnosti v rámci nariadenia č. 1370/2007 odkazom na smernicu 2014/25/EÚ.

³ Smernica 2004/18/ES je od 18. apríla 2016 zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES, Ú.v L 94, 28.3.2014, s. 65–242. Odkaz na smernicu 2004/18/ES je preto v súčasnosti v rámci nariadenia č. 1370/2007 odkazom na smernicu 2014/24/EÚ.

a poskytovania plného rozsahu dopravných služieb dopravcom, ktorá nesmie presiahnuť dva roky,

- a) uzatvoriť zmluvu o poskytovaní verejných služieb priamym zadaním,
- b) doplniť uzatvorenú zmluvu o službách bez verejnej súťaže, alebo
- c) rozhodnúť o uložení poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme dopravcovi, ktorý je spôsobilý na prevádzkovanie dopravných služieb.

(2) Bezprostredne hroziacim nebezpečenstvom podľa odseku 1 sa rozumie najmä, ak

- a) dopravca oznámil prerušenie poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme,
- b) dopravca preukázateľne prestal spĺňať podmienku dostatočnej technickej základne na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme,
- c) dopravca vykonal iný preukázateľný úkon smerujúci k ukončeniu alebo prerušeniu poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme alebo
- d) na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme bola vyhlásená verejná obchodná súťaž alebo verejné obstarávanie, ktoré nebolo ku dňu ukončenia trvania existujúcej zmluvy o službách ukončené uzavretím novej zmluvy o službách, alebo
- e) preukázateľne nebude ku dňu ukončenia trvania existujúcej zmluvy o službách ukončené uzavretím novej zmluvy o službách, alebo ak preukázateľne nebude ku dňu skončenia doby trvania poskytovania dopravných služieb podľa existujúcej zmluvy o službách zabezpečené poskytovanie plného rozsahu dopravných služieb v zmysle novej zmluvy o službách.“

Poznámka pod čiarou k odkazu 44b znie:

„44b) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.

Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.

Dôvodová správa k úprave ustanovenia § 21a zákona o cestnej doprave konštatuje cit.:

„Upravuje sa zabezpečenie prevádzkovania dopravy počas mimoriadnej situácie, kedy má objednávateľ právomoc uzatvoriť so zmluvným dopravcom novú zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme priamym zadaním, rozšíriť už existujúcu zmluvu alebo rozhodnutím nariadiť dopravcovi zabezpečiť prevádzkovanie dopravy.

Návrh opatrení v prípade prerušenia poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme vychádzajú z nariadenia 1370/2007, keďže v článku 5, ods. 5 sa uvádza „V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenie. Toto núdzové opatrenie má podobu priameho zadania alebo formálnej dohody o rozšírení zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo požiadavky poskytovania určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Poskytovateľ služieb vo verejnom záujme má právo odvolať sa proti rozhodnutiu uložiť poskytovanie určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Zadanie alebo predĺženie zmluvy o službách vo verejnom záujme núdzovým opatrením alebo udelenie tejto zmluvy nepresiahne dva roky.“

Podľa § 81 ods. 1 písm. c) zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) cit:

„Priame rokovacie konanie môže verejný obstarávateľ použiť len vtedy, ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

- c) zákazka na dodanie tovaru, na uskutočnenie stavebných prác alebo na poskytnutie služby sa zadáva z dôvodu mimoriadnej udalosti nespôsobenej verejným obstarávateľom, ktorú nemohol predvídať, a vzhľadom na vzniknutú časovú tieseň nemožno uskutočniť verejnú súťaž, užšiu súťaž ani rokovacie konanie so zverejnením“.

Ustanovenie § 81 ods. 1 písm. c) zákona o verejnom obstarávaní je transpozíciou čl. 32 ods. 2 písm. c) smernice 2014/24/EÚ o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES podľa ktorého cit.:

„Rokovacie konanie bez predchádzajúceho zverejnenia sa pri verejných zákazkách na uskutočnenie stavebných prác, verejných zákazkách na dodanie tovaru a verejných zákazkách na poskytnutie služieb môže použiť v týchto prípadoch:

- c) pokiaľ je to nevyhnutne potrebné, ak z dôvodov mimoriadnej naliehavosti v dôsledku udalostí, ktoré verejný obstarávateľ nemohol predvídať, nie je možné dodržať lehoty verejnej súťaže alebo užšej súťaže alebo rokovacieho konania. Za okolnosti použité na odôvodnenie mimoriadne naliehavých prípadov nenesie v žiadnom prípade zodpovednosť verejný obstarávateľ.“.

Vzťah nariadenia č. 1370/2007 a smerníc o verejnom obstarávaní podľa judikatúry Súdneho dvora EÚ

Nariadenie č. 1370/2007, ktoré sa vzťahuje len na služby vo verejnom záujme v osobnej železničnej a cestnej osobnej doprave, stanovuje spôsoby zásahu do všeobecných režimov verejného obstarávania, ako sú režimy upravené smernicou 2014/24/EÚ alebo smernicou 2014/25/EÚ. Toto nariadenie teda obsahuje osobitné pravidlá, ktoré majú buď nahradiť, alebo doplniť všeobecné pravidlá smernice 2014/24/EÚ alebo smernice 2014/25/EÚ podľa toho, či uplatniteľná smernica stanovuje alebo nestanovuje pravidlá v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje uvedené nariadenie.⁴

Napríklad článok 7 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 stanovuje konkrétnejšie povinnosti oproti povinnostiam stanoveným v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ a ako *lex specialis* má pred nimi prednosť. Teda napríklad článok 7 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že povinnosť predbežného oznámenia, ktorú toto ustanovenie stanovuje, sa uplatňuje na zákazky na služby vo verejnom záujme v autobusovej doprave, ktoré sa v zásade

⁴ Vid' rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2018, Stefan Rudigier, C-518/17, ECLI:EU:C:2018:757, bod 49.

zadávať v súlade s postupmi stanovenými v smernici 2014/24/EÚ alebo v smernici 2014/25/EÚ.⁵

V kontexte vyššie uvedeného preto platí záver, že niektoré ustanovenia nariadenia č. 1370/2007 sa vzťahujú aj na zákazky na služby vo verejnom záujme, ktoré spadajú do pôsobnosti smernice 2014/24/EÚ alebo smernice 2014/25/EÚ a niektoré ustanovenia nariadenia č. 1370/2007 sú aplikovateľné výlučne na služby vo verejnom záujme, ktorých nákup spadá pod vecnú pôsobnosť nariadenia č. 1370/2007 (t. j. v prípade zmlúv týkajúcich sa autobusovej dopravy ide o koncesie) .

Súdny dvor EÚ V spojených veciach **C-266/17 a C-267/17** konštatoval cit.: „Článok 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave nie je uplatniteľný na priame zadanie zmlúv týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v autobusovej doprave, ktoré nemajú formu koncesných zmlúv na služby v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby.“⁶

Súdny dvor EÚ vo veci **C-253/18** konštatoval cit.: „Článok 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, sa má vykladať v tom zmysle, že nie je uplatniteľný na priame zadávanie zmlúv týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v autobusovej doprave, ktoré nemajú formu koncesných zmlúv v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí.“⁷

Podľa judikatúry Súdneho dvora predstavuje režim priameho zadávania zákaziek, ktorý je uplatniteľný na situácie, na ktoré sa vzťahuje pôsobnosť smerníc 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ, výnimku z uplatnenia postupov stanovených týmito smernicami a je teda neoddeliteľne spojený s týmito dvomi smernicami a ich právnym režimom.⁸

Podľa už citovaného článku 5 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 sa režimom, ktorý je stanovený v jeho odsekoch 2 až 6, riadia koncesné zmluvy a zmluvy o službách železničnej osobnej dopravy a dopravy metrom, zatiaľ čo v prípade zmlúv o službách v autobusovej

⁵ Pozri v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora z 27. októbra 2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, bod 47. Pozri v tomto kontexte tiež rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2018, Stefan Rudigier, C-518/17, ECLI:EU:C:2018:757, bod 52 a 53.

⁶ Vid' výrok rozsudku Súdneho dvora z 21. marca 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker a Rhenus Veniro, C-266/17 a C-267/17, ECLI:EU:C:2019:241.

⁷ Vid' výrok rozsudku Súdneho dvora z 8. mája 2019, Stadt Euskirchen, C-253/18, ECLI:EU:C:2019:386.

⁸ Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker a Rhenus Veniro, C-266/17 a C-267/17, ECLI:EU:C:2019:241, bod 75.

alebo električkovej doprave toto ustanovenie odkazuje na smernice 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.⁹

Z toho vyplýva, že ustanovenia článku 5 ods. 2 až 6 nie je uplatniteľný na zadávanie zákaziek a uzatváranie zmlúv o službách v autobusovej alebo električkovej doprave, ktoré nemajú povahu koncesných zmlúv.

Uplatňovanie § 21a zákona o cestnej doprave

Ustanovenie § 21a ods. 1 a 2 upravuje podmienky pre uplatnenie tzv. núdzovej kontraktácie v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme. Pri uplatňovaní núdzovej kontraktácie v intenciách uvedeného ustanovenia zákona o cestnej doprave dochádza k priamemu zadaniu kontraktu konkrétnemu dopravcovi. Podľa dôvodovej správy k zákonu č. 222/2021 Z. z., ktorým bola úprava ustanovenia § 21 inkorporovaná do právneho poriadku SR sa uvádza, že úprava ustanovenia § 21a zákona o cestnej doprave predstavuje projekciu úpravy čl. 5 ods. 5 nariadenia. Zákon o cestnej doprave upravuje rozsah vecnej pôsobnosti pravidiel núdzovej kontraktácie vymedzených v ustanovení § 21a aj na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, ktorých zadávanie/obstarávanie spadá do pôsobnosti smernice 2014/24/EÚ o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (ďalej len „smernica 2014/24/EÚ“), ktorá je transponovaná v zákone o verejnom obstarávaní.

Úprava čl. 5 ods. 1 nariadenia má povahu kolízneho pravidla, ktoré exaktne upravuje, v ktorých prípadoch sa pri uzatváraní zmlúv o službách vo verejnom záujme postupuje podľa nariadenia, a v ktorých podľa smerníc pre oblasť verejného obstarávania. Nariadenie v čl. 5 ods. 1 v tejto súvislosti jasne upravuje, že odsek 5 tohto článku reglementujúci núdzové opatrenia a ktorý bol spresnený nariadením č. 2016/2338, sa nevzťahuje na služby vo verejnom záujme spadajúce pod smernice v oblasti verejného obstarávania. Úprava v rámci ustanovenia § 21a zákona o cestnej doprave opomína vyššie uvedené kolízne pravidlo a vecnú pôsobnosť podmienok núdzovej kontraktácie služieb vo verejnom záujme upravenú v predmetnom ustanovení a čl. 5 ods. 5 nariadenia vzťahuje aj na kategóriu služieb vo verejnom záujme, ktoré sa spravujú režimom smerníc pre oblasť verejného obstarávania a zákona o verejnom obstarávaní.

V intenciách vyššie uvedených skutočností úrad upozorňuje verejných obstarávateľov, aby na účely praktickej aplikácie obstarávania služieb vo verejnom záujme, ktoré podľa čl. 5 ods. 1 nariadenia spadajú pod pôsobnosť zákona o verejnom obstarávaní (napr. zmluvy týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v autobusovej doprave, ktoré **nemajú** formu koncesnej zmluvy) primárne vychádzali z pravidiel reglementovaných v zákone o verejnom obstarávaní. Uvedené úrad zdôrazňuje predovšetkým vo vzťahu k forme priameho (nesúťažného) zadania kontraktu, nakoľko úprava smernice 2014/24/EÚ a zákona o verejnom obstarávaní upravuje osobitné pravidlá nesúťažnej kontraktácie v rámci úpravy priameho rokovacieho konania a pravidiel pre zmenu zmluvy. Úrad v tejto súvislosti akcentuje, že právna úprava podmienok

⁹ Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker a Rhenus Veniro, C-266/17 a C-267/17, ECLI:EU:C:2019:241, bod 71.

núdzovej kontraktácie reglementovaná v § 21a zákona o cestnej doprave je pomerne širšia ako úprava zákona o verejnom obstarávaní a smernice 2014/24/EÚ, t. j. umožňuje priame zadanie aj v situáciách, ktoré smernica 2014/24/EÚ a zákon o verejnom obstarávaní reprobujú na účely priameho zadania.

Právna úprava v § 21a ods. 2 zákona o cestnej doprave demonštratívne definuje tzv. bezprostredne hroziace nebezpečenstvo, ktorého existencia je základnou podmienkou aprobujúcou použitie núdzovej kontraktácie. V rámci právnej úpravy dôvodov priamej kontraktácie v predmetom ustanovení však absentuje prvok „zavinenia“ verejného obstarávateľa, t. j. predmetná právna úprava umožňuje prístup k priamemu zadaniu aj v prípade, ak by situácia definovaná v § 21a zákona o cestnej doprave ako bezprostredne hroziace nebezpečenstvo bola vyvolaná v príčinnej súvislosti s konaním alebo nekonaním verejného obstarávateľa, resp. verejný obstarávateľ by ju mohol vzhľadom na okolnosti objektívne predvídať.

Tento koncept právnej úpravy založený na „objektívnej nezodpovednosti“ verejného obstarávateľa za vznik mimoriadnej situácie (bezprostredne hroziace nebezpečenstvo) je v priamej kolízii s úpravou smernice 2014/24/EÚ a zákona o verejnom obstarávaní.

Ustanovenie § 81 písm. c) zákona o verejnom obstarávaní možno vnímať z vecného hľadiska ako paralelu úpravy núdzovej kontraktácie upravenej v § 21a zákona o cestnej doprave. Podľa § 81 písm. c) zákona o verejnom obstarávaní odôvodňuje priame zadania „mimoriadna udalosť **nespôsobená verejným obstarávateľom, ktorú nemohol predvídať**“. Analogicky možno poukázať aj na úpravu pravidiel zmeny zmluvy v ustanovení § 18 ods. 1 písm. c) zákona o verejnom obstarávaní, ktoré umožňuje kontraktáciu dodatku k pôvodnej zmluve za predpokladu, že potreba jeho uzavretia vyplynula z **okolností, ktoré verejný obstarávateľ alebo obstarávateľ nemohol pri vynaložení náležitej starostlivosti predvídať** a zmenou sa nemení charakter zmluvy.

Vyššie uvedené explicitne potvrdzuje, že v prípade pravidiel verejného nákupu, ktoré upravujú smernice pre oblasť verejného obstarávania, nemôžu byť exempcie z ich uplatňovania odôvodnené nesprávnym postupom alebo pochybením subjektu verejného sektora¹⁰.

V súlade s judikatúrou Súdneho dvora, v prípade priameho zadávania zákaziek vo verejnom záujme v autobusovej a električkovej osobnej doprave, ktoré sa netýkajú koncesíí, je nutné pôvod a odôvodnenie režimu priameho zadávania zákaziek hľadať iba v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.¹¹

¹⁰ pozri taktiež čl. 26 ods. 2 písm. c) smernice 2014/24/EÚ, podľa ktorého rokovacie konanie bez predchádzajúceho zverejnenia možno použiť pokiaľ je to nevyhnutne potrebné, ak z dôvodov mimoriadnej naliehavosti v dôsledku udalostí, ktoré verejný obstarávateľ nemohol predvídať, nie je možné dodržať lehoty verejnej súťaže alebo užšej súťaže alebo rokovacieho konania. **Za okolnosti použité na odôvodnenie mimoriadne naliehavých prípadov nenesie v žiadnom prípade zodpovednosť verejný obstarávateľ**; zároveň pozri v tomto smere napríklad aj rozsudok SD EÚ vo veciach C-385/02 body 25 až 28, C-394/02 body 42 až 45

¹¹ Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker a Rhenus Veniro, C-266/17 a C-267/17, ECLI:EU:C:2019:241, body 73 a 74.

Úrad konštatuje, že ustanovenie článku 5 ods. 5 v spojení s prvým odsekom tohto článku nariadenia č. 1370/2007 je v súlade so zakladajúcimi zmluvami priamo uplatniteľné¹² a ustanovenie § 21a zákona o cestnej doprave jeho rozsah a aplikáciu nemôže ovplyvniť.

Úrad ako ústredný orgán štátnej správy pre oblasť verejného obstarávania bude pri výkone svojich dohľadových kompetencií v súvislosti s obstarávaním služieb vo verejnom záujme dôsledne aplikovať priamy a nepriamy účinok práva EÚ, aby tým predišiel možným konzekvenciám vyplývajúcim z jeho porušovania.

¹² Vid' najmä ustanovenie článku 288 Zmluvy o fungovaní EÚ.