

*Toto rozhodnutí nabylo právní moci a stalo se vykonatelným dne 25.11.2009*



UOHSX001CL8Q

Č.j. UOHS-R 138/2006/01-ObŘII-9805/2009/310/MVr

3. srpna 2009

V řízení o žádosti o obnovu řízení sp. zn. 227/06 vedeného Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže ve věci možného zneužití dominantního postavení dle § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ukončeného pravomocným rozhodnutím předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. R 138/2006/01-12460/2007/310 ze dne 4. 7. 2007, kterou podal jediný účastník řízení **Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s.**, se sídlem Praha 5, Lumiérů 41, IČ 25497961, právně zastoupený JUDr. Radkem Ondrušem, advokátem se sídlem Brno, Těsnohlídkova 9, jsem podle § 25a zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 100 odst. 1 a 6 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

### **rozhodl takto:**

Podanou žádost o obnovu řízení **z a m í t á m**

### **Odůvodnění:**

#### **I. Správní řízení vedené Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže pod sp. zn. S 227/06**

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „Úřad“) vydal dne 6. 11. 2006 ve správním řízení sp. zn. 227/06 zahájeném dne 4. 8. 2006 z moci úřední rozhodnutí č.j. S 227/06-19569/06-SOHS II (dále též „prvostupňové rozhodnutí“), v jehož prvním výroku deklaroval, že účastník řízení, společnost Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s., se sídlem Praha 5, Lumiérů 41, IČ 25497961 (dále též „účastník řízení“, „DPÚK“ či „účastník“), tím, že dne 1. 8. 2006 přerušil provoz 2135 spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje, přičemž svůj úmysl přerušit provoz těchto spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje k 1. 8. 2006 oznámil Ústeckému kraji teprve dne 26. 7. 2006, čímž neposkytnul dostatečný časový

předstih umožňující včasnou adaptaci Ústeckého kraje a spotřebitelů na nastalou situaci, zneužil ve smyslu § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon“), své dominantní postavení na trhu poskytování dopravních služeb v regionální linkové autobusové dopravě na území Ústeckého kraje, a to k újmě spotřebitelů poptávajících služby veřejné linkové regionální autobusové dopravy na území Ústeckého kraje.

2. Ve druhém výroku prvostupňového rozhodnutí správní orgán prvního stupně dle § 11 odst. 3 zákona účastníku řízení jednání uvedené v první výrokové části do budoucna zakázal. Třetím výrokem prvostupňového rozhodnutí prvostupňový orgán uložil za porušení § 11 odst. 1 zákona účastníkovi řízení pokutu ve výši 700.000,- Kč. Ve čtvrtém výroku pak správní orgán prvního stupně deklaroval, že porušení § 11 odst. 1 zákona jednáním účastníka řízení spočívajícím v přerušení provozu 2135 spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje dne 1. 8. 2006 bez objektivně ospravedlnitelného důvodu nebylo ve správním řízení prokázáno.
3. Proti všem výrokům prvostupňového rozhodnutí podal účastník řízení včas rozklad, jenž byl doručen Úřadu dne 24. 11. 2006. Dne 4. 7. 2007 vydal předseda Úřadu rozhodnutí o rozkladu č.j. R 138/2006/01-12460/2007/310 (dál též „druhostupňové rozhodnutí“), kterým podaný rozklad zamítnul a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Uvedené rozhodnutí nabylo právní moci dne 9. 7. 2007.
4. Proti druhostupňovému rozhodnutí brojil účastník řízení žalobou doručenou Krajskému soudu v Brně (dále též „Soud“) dne 7. 9. 2007. Soud následně tuto žalobu zamítl v celém rozsahu svým rozsudkem č.j. 62 Ca 42/2007-337 ze dne 17. 9. 2008 (dále též „rozsudek Soudu“).
5. Dne 18. 2. 2008 byla Úřadu doručena žádost účastníka řízení o obnovu řízení ukončeného pravomocným druhostupňovým rozhodnutím (dále též „první žádost“). Předseda Úřadu první žádost o obnovu řízení zamítl svým rozhodnutím č.j. R 138/2006/01-ObŘ-21835/2008/310 ze dne 3. listopadu 2008. Účastník proti tomuto rozhodnutí brojil rozkladem, který předseda Úřadu taktéž zamítl, a to rozhodnutím č.j. R 198/2008/01-5171/2009/310/JNo ze dne 27. dubna 2009 (dále též „první řízení o obnově“).
6. Dne 10. 3. 2009 byla Úřadu doručena v pořadí již druhá žádost účastníka řízení o obnovu řízení ukončeného pravomocným druhostupňovým rozhodnutím (dále též „žádost“).

## **II. Žádost**

7. Účastník se ve své žádosti opírá o dříve neznámou skutečnost, kterou spatřuje v obsahu notářského zápisu N 290/2007, NZ 288/2007 ze dne 11. 9. 2007 osvědčující prohlášení Ing. Petra Maxy, vedoucího pracovníka IDS Ústeckého kraje a.s. (dále též „notářský zápis“).

## *Dříve neznámá skutečnost*

8. Z notářského zápisu účastník řízení dovozuje, že postup Ústeckého kraje vůči DPÚK byl a je se vši pravděpodobností součástí předem připraveného scénáře majícího za jediný cíl zničit DPÚK, tj. zlikvidovat jej po ekonomické stránce (znemožnit DPÚK provozování dopravy) a nahradit ho jinými dopravci. Svoji roli v tomto scénáři mohl podle tvrzení účastníka hrát a pravděpodobně hrál i Úřad, a to včetně jeho předsedy, a to prostřednictvím účelového řízení o správním deliktu iniciovaného udáním tehdejšího hejtmana Ústeckého kraje, jež mohlo být součástí daného zmíněného scénáře. Účastník k tomu podotýká, že motiv tohoto záměru není znám, není jím však ekonomický prospěch kraje, neboť předmětná záměna kraj výslovně poškodila v tom, že stávající stav, jakož i jeho nastolení, přineslo kraji zvýšené ekonomické náklady.
9. Uvedené skutečnosti účastník řízení vyvozuje zejména z výroků svědka Maxy, kdy tento cituje bývalého radního pro dopravu Ústeckého kraje JUDr. Milana France, který měl uvést mimo jiné: „...že nesmí být ani žádné jiné jednání s DPÚK, protože kraj hledá jiné dopravce a právní cesty, jak jim dát smlouvy“ ... Měl uvést doslova, že: ... *“DPÚK od nás nedostane už ani korunu, a tím je zničíme, protože bez krajské zakázky nemohou jezdit, budou muset prodat autobusy a pustit řidiče jiným dopravcům, kteří budou rádi a vděční, že s námi mají smlouvu.“* ... Současně DPÚK uvádí následující citaci z předmětného důkazu: ... *“Odbor dopravy, jak mi při této příležitosti sdělil p. Franěk, předpokládá, že DPÚK bude a musí jezdit nadále, protože tuto povinnost má z licencí, jinak je musí vrátit a přestat jezdit, ale po výpovědňi lhůtě nedostane zapláceno i kdyby dál jezdil, protože asi nebude mít smlouvu s krajem nebo, že mu kraj dočasně nařídí jezdit správním aktem do doby, než sežene jiné dopravce a pak licence dopravci DPÚK úřední cestou odejme.“* ... Z uvedeného dle tvrzení účastníka vyplývá, že Ústecký kraj pojal úmysl navodit situaci, kdy DPÚK bude muset z ekonomických důvodů významně omezit dopravu, kdy následně Ústecký kraj vydá formou vrchnostenského nařízení správní rozhodnutí, kterým přikáže DPÚK povinnost zachovat dopravu s pravděpodobným záměrem Ústeckého kraje a jeho krajského úřadu za dané zachování provozu dopravy DPÚK neuhradit, jak plyne z výše citovaného, „ani korunu“.
10. Z výše uvedeného důkazu účastník dále vyvozuje, že Ústecký kraj a zřejmě i Krajský úřad Ústeckého kraje (dále též „KÚÚK“) pojal záměr, aby k omezení dopravy došlo a tím vznikla pro KÚÚK záminka pro již dříve plánované úřední odnětí licencí DPÚK.
11. Účastník řízení má za to, že není pravdou, že by DPÚK neposkytla Ústeckému kraji dostatečný časový prostor se adaptovat na nastalou situaci, neboť Ústecký kraj se vši pravděpodobností byl s rizikem omezení dopravy nejen seznámen, jeho existenci nejen předpokládal, ale dokonce mohl celou situaci záměrně vyvolat, a to s cílem navodit sankční postih DPÚK a v jeho důsledku mu odebrat licence poté, kdy se DPÚK dostane do takové ekonomické situace, která mu zabrání dále dopravu v daném rozsahu provozovat.
12. Výpověď svědka Maxy podle mínění účastníka po stránce skutkové uzavírá, jako dosud chybějící důkaz, stávající řetěz důkazů o tom, že situace, v níž správní úřad spatřuje správní delikt, jehož se měla dopustit DPÚK, byla ve skutečnosti připravena Ústeckým krajem, který měl zřejmě za cíl takovou situaci vyvolat, kdy s daným následkem přímo počítal.

13. Uvedený důkaz má podle názoru účastníka prokazovat zavinění na straně Ústeckého kraje a KÚÚK, když nastolení situace, kdy dojde k omezení dopravy, bylo se vši pravděpodobností součástí plánu Ústeckého kraje a KÚÚK na zničení DPÚK a jeho nahrazení jinými dopravci.
14. Závěr o existenci možného scénáře obsahujícího postup ekonomické likvidace DPÚK a jejího nahrazení jinými dopravci, na jehož tvorbě se mohla podílet i advokátní kancelář WGM odůvodňuje dle tvrzení účastníka i souhrn honorářů, která tato advokátní kancelář od Ústeckého kraje za zastupování ve věcech týkajících se DPÚK obdržela a jež dosahuje téměř 50 miliónů korun.
15. Nové skutečnosti tak dle přesvědčení účastníka jednoznačně vylučují existenci základních znaků dovozené skutkové podstaty předmětného správního deliktu, tedy zejména to, že dopravce neposkytl Ústeckému kraji dostatečný časový prostor na adaptaci k nastalé situaci, neboť Ústecký kraj nejenže byl s možností (spíše jistotou) výskytu dané situace srozuměn minimálně po dobu předchozího půl roku, ale svým jednáním pravděpodobně celou situaci vyvolal.
16. Účastník řízení v rámci žádosti navrhl provedení následujících důkazů: i) důkaz listinou, a to shora uvedeným notářským zápisem o výpovědi Ing. Maxy, ii) důkaz písemnostmi Ústeckého kraje a KÚÚK, zejména pak informacemi, návrhy a koncepcemi advokátní kanceláře WGM ve věci osobní linkové dopravy provozované DPÚK a.s., iii) důkaz informacemi Ústeckého kraje o odměnách advokátní kanceláře WGM, iv) jakož i dalšími důkazy, pokud v průběhu obnoveného řízení vyvstane nutnost jejich provedení.
17. Účastník řízení uzavírá, že uvedené skutečnosti vylučují, že by se stal skutek, jenž je DPÚK kladen druhostupňovým rozhodnutím za vinu, neboť požadavek na poskytnutí času k adaptaci Ústeckého kraje na situaci, kterou podle všeho zřejmě sám a záměrně vyvolal, je ve světle skutečností, plynoucích z výše uvedeného důkazu, zcela nesmyslný, neopodstatněný a nedůvodný.

#### *Petit žádosti*

18. Z těchto důvodů účastník žádá o obnovu řízení ukončeného druhostupňovým rozhodnutím.

### **III. Řízení o žádosti**

19. Z tvrzení účastníka řízení v rozkladu dovozují, že tento podal žádost v zákonné subjektivní lhůtě, přičemž dodržel i lhůtu objektivní stanovenou zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“)<sup>1</sup>.
20. V rámci řízení o žádosti byly provedeny důkazy listinou – notářským zápisem, Sdělením Ústeckého kraje – Poskytnutí informace ze dne 3. 11. 2008 a Sdělením Ústeckého kraje – Poskytnutí informace ze dne 3. 8. 2007.
21. Účastník řízení nebyl seznámen s podklady pro rozhodnutí z toho důvodu, že jsem v tomto řízení neprováděl žádné dokazování s výjimkou dokazování listinami

---

<sup>1</sup> viz § 100 odst. 2 správního řádu

přiloženými účastníkem k jeho žádosti, jejichž obsah je mu tak nepochybně znám. V této souvislosti poukazují na přílehlavý rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 40/2003-61 ze dne 15.12.2004 (publikovaný pod č. 958/2006 Sb.NSS), kde uvedený soud judikoval, že „...*Za předpokladu, že správní orgán druhého stupně pak řízení nedoplnil prováděním dalšího dokazování a při rozhodování vycházel pouze z těch podkladů, které již účastník řízení znal, nedošlo k porušení zákona, pokud uvedený správní orgán nedal tomuto účastníku možnost vyjádřit se k jím předloženým podkladům pro rozhodnutí, neboť by se jednalo o čistě formální úkon...*“.

### **Dříve neznámá skutečnost**

22. Z notářského zápisu účastník řízení dovozuje, že postup Ústeckého kraje vůči DPÚK byl a je se vši pravděpodobností součástí předem připraveného scénáře majícího za jediný cíl zničit DPÚK, tj. zlikvidovat jej po ekonomické stránce (znemožnit DPÚK provozování dopravy) a nahradit ho jinými dopravci. Dále má účastník řízení za to, že Ústecký kraj (dále též „Kraj“) pojal úmysl navodit situaci, kdy DPÚK bude muset z ekonomických důvodů významně omezit dopravu, kdy následně Ústecký kraj vydá formou vrchnostenského nařízení správní rozhodnutí, kterým přikáže DPÚK povinnost zachovat dopravu s pravděpodobným záměrem Ústeckého kraje a jeho krajského úřadu za dané zachování provozu dopravy DPÚK neuhradit, jak plyne z výše citovaného, „*ani korunu*“. Podle mínění účastníka řízení Ústecký kraj a zřejmě i KÚÚK pojaly záměr, aby k omezení dopravy došlo a tím vznikla pro KÚÚK záminka pro již dříve plánované úřední odnětí licencí DPÚK. Po provedení výše uvedených důkazů jsem dospěl k níže uvedeným skutkovým zjištěním.

### *Notářský zápis*

23. Z obsahu notářského zápisu se podává, že Ing. Petr Maxa byl v souvislosti s jeho osobním setkání s Ing. Fraňkem v prosinci roku 2005 (před vypovězením smlouvy s DPÚK) zpraven o tom, že cit.: „...*je odbor dopravy ze strany vedení Ústeckého kraje veden nereagovat na výzvy DPÚK k jednání o návrhu dodatku smlouvy na rok 2006, s tím, že věc bude řešit už jen rada kraje a externí právníci, kteří též budou připravovat odpovědi na písemná podání DPÚK za kraj.*“
24. Ing. Petru Maxovi bylo ze strany téže osoby dále sděleno, že cit.: „...*se kraj a odbor dopravy připravuje na očekávané nahrazení DPÚK jinými dopravci, pokud bude DPÚK trvat na jím vyčíslené prokazatelné ztrátě podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a pokud nesníží prokazatelnou ztrátu a objem kilometrů do smlouvy, kam dopravce navrhl zahrnout i tzv. ostatní dopravní obslužnost.*“
25. Ing. Franěk dle notářského zápisu Ing. Petru Maxovi dále sdělil, že odbor dopravy předpokládá, že cit.: „...*DPÚK bude a musí jezdit nadále, protože tuto povinnost má z licencí, jinak je musí vrátit a přestat jezdit, ale po výpovědní lhůtě nedostane zapláceno i kdyby dál jezdil, protože asi nebude mít smlouvu s krajem nebo, že mu kraj dočasně nařídí jezdit správním aktem do doby, než sežene jiné dopravce a pak licence dopravci DPÚK úřední cestou odejme. Ostatní dopravní obslužnost kraj zahrne do smluv později.*“ Ing. Maxa k tomu v přítomnosti Ing. Fraňka podotknul, že cit.: „...*není možné po dopravcích chtít jezdit za méně peněz než dle kalkulačního vzorce dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb., a když se to zdá hodně, krajský úřad měl a má podle právních předpisů možnost kontroly a odborného dozoru nad správností vykazované prokazatelné ztráty.*“

26. Z notářského zápisu dále vyplývá, že na přelomu února a března roku 2006 se Ing. Maxa od radního pro dopravu JUDr. France po svém návrhu, zda by IDS Ústeckého kraje, a. s. mohla či neměla zapůsobit jako prostředník mezi krajem a DPÚK při sjednání zajištění autobusové linkové dopravy dozvěděl, že cit.: „...*toto v žádném případě nesmím učinit, a že nesmí být vedeno ani žádné jiné jednání s DPÚK, protože kraj hledá jiné dopravce a právní cesty jak jim dát smlouvy. Uvedl doslova že DPÚK od nás nedostane už ani korunu, a tím je zničíme, protože bez krajské zakázky nemohou jezdit, budou muset prodat autobusy a pustit řidiče jiným dopravcům, kteří budou rádi a vděční že s námi mají smlouvu.*“
27. Z výše uvedených sdělení a v souvislosti s předešlými a nastalými po sobě jsoícími událostmi v autobusové linkové dopravě získal Ing. Maxa dle notářského zápisu názor a poznání, že cit.: „...*kroky učiněné krajem a krajským úřadem vůči společnosti DPÚK, zejména neuzavření smlouvy na rok 2006 a tím vznik finanční tísně DPÚK, byly ze strany Ústeckého kraje činěné s úmyslem a cílem rozdělit dopravní zakázku kraje mezi jiné dopravce, že pro své konání v přenesené působnosti a při přípravě podkladů pro samosprávu kraje byli úředníci odboru dopravy průběžně vedením kraje usměrňováni tak, aby přivodili úpadek DPÚK neuzavřením smlouvy, a že skutečnost, že DPÚK pro rok 2006 předložil poprvé od vzniku Ústeckého kraje výši prokazatelné ztráty v souladu s právními předpisy nebyl skutečný důvod výpovědi smlouvy ze strany kraje.*“
28. Z obsahu žádosti se podává, že novou skutečnost ve smyslu § 100 odst. 1 správního řádu spatřuje účastníka řízení v existenci plánu ekonomické likvidace DPÚK ze strany Ústeckého kraje a jeho nahrazení jinými dopravci (dále též „existence plánu“). Účastník řízení má v této souvislosti za to, že není pravdou, že by DPÚK neposkytla Ústeckému kraji dostatečný časový prostor se adaptovat na nastalou situaci, neboť Ústecký kraj se vši pravděpodobností byl s rizikem omezení dopravy nejen seznámen, jeho existenci nejen předpokládal, ale dokonce mohl celou situaci záměrně vyvolat, a to s cílem navodit sankční postih DPÚK a v jeho důsledku mu odebrat licence poté, kdy se DPÚK dostane do takové ekonomické situace, která mu zabrání dále dopravu v daném rozsahu provozovat.

*Nová skutečnost – neexistence formální i materiální podmínky nařízení obnovy řízení*

29. Úřad v prvostupňovém rozhodnutí dospěl ke zjištění, že dne 30. 12. 2003 byla mezi DPÚK a Krajem uzavřena Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje (dále jen „Smlouva“). Smlouva byla uzavřena pro rok 2004 a následně byla dodatky doba platnosti Smlouvy prodlužována až do 31. 12. 2006. Pro rok 2006 měly být konkrétní smluvní podmínky upraveny ve zvláštním dodatku. *V rámci vyjednávání o uzavření tohoto dodatku vznikl mezi oběma smluvními stranami spor jednak ohledně výše prokazatelné ztráty a jednak ohledně kilometrického rozsahu spojů zahrnutých do závazku veřejné služby. V důsledku nedohody o smluvních podmínkách pro rok 2006 Kraj vypověděl dopisem ze dne 31.1.2006 Smlouvu bez udání důvodů. Ve Smlouvě byla sjednána výpovědní lhůta tři měsíců, která začíná běžet od prvního dne měsíce následujícího po jejím doručení druhé smluvní straně<sup>2</sup>.*

---

<sup>2</sup> bod 15 rozhodnutí

30. Shora uvedená skutková zjištění (spor ohledně výše prokazatelné ztráty a kilometrického rozsahu spojů zahrnutých do závazku veřejné služby v souvislosti s uzavřením dodatku ke smlouvě) korespondují s obsahem notářského zápisu citovaným výše.
31. Totéž platí stran skutkového zjištění prvostupňového orgánu, že *DPÚK poskytoval veškeré služby veřejné silniční dopravy osob v nezměněném rozsahu na linkách dle udělených licencí a jízdních řádů i po 1. 5. 2006, přestože Kraj již prokazatelnou ztrátu vznikající z provozu spojů na předmětných linkách nehradil. Ze spisové dokumentace sp. zn. 227/06 přitom vyplynulo, že Dopravní podnik byl ze strany Kraje opakovaně vyrozuměn, že uplynutím výpovědní lhůty dne 30. 4. 2006 zanikl závazek veřejné služby a Kraj nadále nebude DPÚK hradit jakékoli finanční částky z titulu závazku veřejné služby (viz např. dopis Kraje č.j. 3568/DS/06/80704 ze dne 1.6.2006, příloha č. II ke spisu P 554/06 str.10). Zároveň Kraj opakovaně informoval Dopravní podnik (již v rámci podané výpovědi ze Smlouvy), že zánik Smlouvy nemá vliv na povinnost udržovat provoz na jednotlivých linkách po dobu platnosti licence a povinnost provozovat dopravu dle schváleného jízdního řádu (§ 18 zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, dále též „silniční zákon“) a na povinnost uvědomit dopravní úřad alespoň tři měsíce předem v případě, že by Dopravní podnik zamýšlel přerušit nebo podstatně změnit dopravní službu, již poskytuje veřejnosti na kontinuálním a pravidelném základě a která není kryta závazkem veřejné služby (čl. 14 odst. 4 Nařízení Rady Evropských společenství č. 1191/69, v platném znění, dále též „Nařízení“)*<sup>3</sup>. Povinnost účastníka řízení provozovat dopravu, jakož i nehrzení prokazatelné ztráty ze strany Kraje po uplynutí výpovědní lhůty tedy taktéž nepředstavují nové skutečnosti.
32. K tvrzení Ing. Maxy, že *je odbor dopravy ze strany vedení Ústeckého kraje veden nereagovat na výzvy DPÚK k jednání o návrhu dodatku smlouvy na rok 2006, s tím, že věc bude řešit už jen rada kraje a externí právníci, kteří též budou připravovat odpovědi na písemná podání DPUK za kraj*, konstatují, že takový postup lze považovat za legitimní vzhledem k tomu, že smlouvu uzavírá Kraj nikoli KÚÚK,<sup>4</sup> přičemž z něj nelze dovodit existenci plánu na likvidaci účastníka řízení.
33. Existenci plánu, jímž argumentuje účastník řízení, mohou nicméně indikovat tvrzení Ing. Fraňka a JUDr. France replikovaná v notářském zápisu prostřednictvím prohlášení Ing. Maxy, že *kraj [DPÚK] dočasně nařídí jezdit správním aktem do doby, než sežene jiné dopravce a pak licence dopravci DPÚK úřední cestou odejme. Ostatní dopravní obslužnost kraj zahrne do smluv později (...) DPÚK od nás nedostane už ani korunu, a tím je zničíme, protože bez krajské zakázky nemohou jezdit, budou muset prodat autobusy a pustit řidiče jiným dopravcům, kteří budou rádi a vděční že s námi mají smlouvu, jakož i subjektivní názor Ing. Maxy obsažený v notářském zápisu, že úmyslem a cílem [Kraje bylo] rozdělit dopravní zakázku kraje mezi jiné dopravce, že pro své konání v přenesené působnosti a při přípravě podkladů pro samosprávu kraje byli úředníci odboru dopravy průběžně vedením kraje usměrňováni tak, aby přivodili úpadek DPÚK neuzavřením smlouvy, a že skutečnost, že DPÚK pro rok 2006 předložil poprvé od vzniku Ústeckého kraje výši prokazatelné ztráty v souladu s právními předpisy nebyl skutečný důvod výpovědi smlouvy ze strany kraje.*

<sup>3</sup> bod 16 prvostupňového rozhodnutí

<sup>4</sup> viz čl. 491 správního spisu sp. zn. S 227/06

34. K právě uvedeným tvrzením poznamenávám, že i v případě dovození skutkového závěru o existenci plánu Kraje, tato skutečnost nespĺňuje materiální podmínku obnovy řízení, neboť se nejedná o dříve neznámou skutečnost, *jež by mohla odůvodňovat jiné řešení otázky, jež byla předmětem rozhodování*. I kdyby Kraj skutečně plánoval ekonomickou likvidaci účastníka řízení, tato okolnost je z hlediska jejího kauzálního nexu s časovou nedostatečností oznámení o přerušené dopravě naprosto marginální. Jinými slovy řečeno případná existence plánu (ekonomická likvidace, znemožnění provozování dopravy, nahrazení účastníka jinými dopravci) nějak nebránila účastníku řízení sdělit přerušeni dopravy v dostatečném časovém předstihu a nedopustit se tak zneužití jeho dominantního postavení. Jedná se ostatně o důvod, proč předseda Úřadu neposoudil jako prejudiciální otázku vzniku a zániku závazku veřejné služby a platnosti výpovědi smlouvy (viz hrazení prokazatelné ztráty).
35. Nadto si lze jen stěží představit, že otázka ekonomická likvidace účastníka je toliko v rukou Kraje. Tu poznamenávám, že účastník řízení mohl požádat o odejmutí příslušných licencí na provoz předmětných linek, jelikož by se tím zbavil povinnosti provozovat spoje na ztrátových linkách a tím se vyhnul eventualitě v podobě jeho hospodářského zániku [srov. § 15 písm. c) silničního zákona]<sup>5</sup>.
36. Dále poukazují na fakt, že z notářského zápisu jasným způsobem vyplývá, že Kraj se snažil o substituci dopravců (viz sdělení Ing. Fraňka, že *se kraj a odbor dopravy připravuje na očekávané nahrazení DPÚK jinými dopravci* a sdělení JUDr. France, že *kraj hledá jiné dopravce a právní cesty, jak jim dát smlouvy*).
37. Z notářského zápisu účastník řízení dále vyvozuje, že Ústecký kraj a zřejmě i KÚÚK pojaly záměr, a to aby k omezení dopravy došlo a tím vznikla pro KÚÚK záminka pro již dříve plánované úřední odnětí licencí DPÚK. Toto má dle tvrzení účastníka dokládat fakt, že KÚÚK, jak vypověděla bývalá ředitelka KÚÚK Mgr. Šťastná, pasivně vyčkával až do vlastního omezení dopravy, tedy do pravděpodobně dohodnutého cílového okamžiku, a až po té začal jednat, ačkoliv pro předejití omezení dopravy měl Ústecký kraj i KÚÚK dostatek času, prostředků i pravomoci a měl také zákonnou povinnost zajistit na území kraje dopravní obsluhu.
38. Podlé mého mínění záměr Kraje ohledně navození omezení (přerušeni) dopravy z notářského zápisu nikterak nevyplývá, neboť o takovémto záměru se v notářském zápisu nikde nehovoří (srov. dále bod 36 tohoto rozhodnutí). Pokud jde o výpověď Mgr. Šťastné, ta byla předmětem samostatného řízení o obnově sp. zn. R 138/2006/01-ObŘ (zde poznamenávám, že výše uvedené skutkové tvrzení účastníka o pasivním vyčkávání KÚÚK bylo v tomto správním řízení přímo vyvráceno, a to z obsahu samotné výpovědi Mgr. Šťastné). V této souvislosti odkazují na obě správní rozhodnutí vydaná v tomto správním řízení a podotýkám, že i při souhrnném posouzení veškerých skutečností, jež účastník označuje jako nové skutečnosti ve smyslu § 100 odst. 1 správního řádu (tedy skutečností zmiňovaných v první žádosti, dále replikovaných v rozkladu č.j. R 198/2008/01 a skutečností zmiňované žádosti), dospívám k totožnému závěru o nezpůsobilosti těchto skutečností přivodit možnost jiného řešení otázky, jež byl předmětem správního řízení sp. zn. S 227/06, neboť nová skutečnost v podobě možnosti vydat vrchnostenské rozhodnutí o zachování dopravy (a tím předejití přerušeni dopravy)

---

<sup>5</sup> bod 49 druhostupňového rozhodnutí



postrádá (nikoli marginální) kauzální vazbu (vzájemnou souvislost) na skutečnost tkvící v existenci plánu (tu ovšem ve smyslu plánu ekonomické likvidace účastníka; existence záměru Kraje ohledně přerušení dopravy nebyla v tomto, jakož i v prvním řízení o žádosti, prokázána). Posouzení nových skutečností snesených v první žádosti a skutečností zmíněných v žádosti jak jednotlivě, tak ve vzájemných souvislostech, tedy vede v obou případech k totožným skutkovým a navazujícím právním závěrům.

39. Argumentace účastníka silničním zákonem se opětovně pojí s (ne)existencí povinnosti k úhradě prokazatelné ztráty, což je ovšem otázka, jež nemá vliv na posouzení merita věci (tady na zodpovězení otázky, zda případná existence plánu Kraje může odůvodňovat jiné skutkové a právní závěry ohledně nedostatečnosti časového předstihu oznámení přerušení dopravy ze strany účastníka, viz shora).
40. Tvrzení účastníka řízení o tom, že vydání vrchnostenského nařízení o zachování dopravy nebylo po právu, konkrétně bylo v rozporu s čl. 14 odst. 5 Nařízení, jelikož vrchnostenské nařízení se vydává *na základě sdělení dopravce, nikoli na základě přerušení či omezení dopravy*, vyznívá krajně účelově s ohledem na následující. Postup KÚÚK *contra legem* při vydání vrchnostenského nařízení (to bylo totiž možno vydat toliko ve lhůtě jednoho měsíce před uplynutím předběžného oznámení dopravce o přerušení dopravy) byl totiž přímo způsobem protiprávním jednáním účastníka řízení, jenž v rozporu s čl. 14 odst. 4 Nařízení, *neoznámil přerušení dopravy tři měsíce předem, ačkoli byl k tomu ze strany Kraje opakovaně vyzýván*.<sup>6</sup> Ze skutkových okolností právní věci vedené Úřadem pod sp. zn. 227/06 je pak zřejmé, že pokud by účastník řízení splnil právě zmíněnou povinnost, nedopustil by se ani jiného správního deliktu ve formě zneužití dominantního postavení.
41. Narozdíl od účastníka řízení mám za to, že z obsahu notářského zápisu nelze nikterak dovodit úmysl Kraje přerušit poskytování dopravních služeb ze strany účastníka. K aplikaci § 12 správního řádu tak není důvodu.
42. Pokud jde o důkazy v podobě protokolů o výpovědích Ing. Fraňka a Mgr. Šťastné učiněných v trestním řízení, podotýkám, že tyto (resp. skutková zjištění z nich plynoucí) byly předmětem samostatného posouzení v rámci prvního řízení o obnově a odkazují tak na obě správní rozhodnutí vydaná v jeho rámci.
43. Nemohu souhlasit s tvrzením účastníka řízení, že prohlášení Ing. Maxy po stránce skutkové uzavírá, jako dosud chybějící důkaz, stávající řetěz důkazů o tom, že situace, v níž správní úřad spatřuje správní delikt, jehož se měl dopustit DPÚK, byla ve skutečnosti připravena Ústeckým krajem, který měl zřejmě za cíl takovou situaci vyvolat, kdy s daným následkem přímo počítal. V první řadě mi nezbyvá než opětovně podotknout, že možnost oznámení přerušení dopravy v dostatečném časovém předstihu byla plně v dispozici účastníka řízení; aktivita Kraje mu v tom žádným způsobem nebránila. Dále zdůrazňuji, že úmysl Kraje nechat dopravu poskytovanou účastníkem řízení přerušit je z notářského zápisu jednoduše nedovoditelný. Závěr účastníka řízení o uzavření stávajícího řetězu důkazů je tak nemístný. Nelze taktéž přehlédnout, že se účastník řízení ve svých podáních nedovolává nemožnosti určit konkrétní datum přerušení dopravy (dříve než s pětidenním předstihem před přerušením dopravy), což by

---

<sup>6</sup> srov. bod 16 prvostupňového rozhodnutí a bod 48 druhostupňového rozhodnutí

byla skutečnost, jež by se jistě odrazila přinejmenším v rámci úvah o možnosti uložit účastníku za jeho protisoutěžní jednání pokutu.

44. Argumentace účastníka ohledně subjektivní stránky deliktu milně vychází z v tomto správním řízení neprokázaných skutkových okolností (úmysl Kraje přerušit dopravu), pročež ji považuji za nepřipadnou. Na okraj poznamenávám, že ze silničního zákona nelze dovést, že licence udělené účastníku řízení bránily udělení jiných licencí dalším dopravcům na totožné linky.<sup>7</sup>
45. Taktéž odmítám úvahu účastníka řízení, jenž z výše odměny vyplacené advokátní kanceláři Weil, Gotshal & Manges ze strany Kraje v souvislosti s právními spory s účastníkem řízení vyvozuje existenci plánu (srov. taktéž shora vyložené). Výše vynaložených finančních prostředků totiž nic nevyovídá o povaze a obsahu poskytovaných služeb. V této souvislosti poznamenávám, že z účastníkem předložených listin lze konkrétní výši odměny vyplacené advokátní kanceláři Weil, Gotshal & Manges v souvislosti s právními spory s účastníkem řízení dovést toliko ze Sdělení Ústeckého kraje – Poskytnutí informace ze dne 3. 8. 2007, jež k tomuto datu činila za roky 2006 a 2007 nikoli 50.000.000,- Kč, nýbrž 29.176.709,82 Kč.

#### *Nepravdivé důkazy*

46. Účastník řízení se v žádosti nedovolává nepravdivosti provedených důkazů ve správním řízení sp. zn. S 227/06 s výhradou tvrzené nepravdivosti udání Kraje; to ovšem bylo prověřováno v rámci správního řízení sp. zn. S 226/07, přičemž prokázání rozhodných skutečností v tomto řízení se opírá o jiné důkazní prostředky nashromážděné v jeho dalším průběhu a z nich plynoucí skutková zjištění (udání nebylo podkladem pro rozhodnutí). Účastník řízení v žádosti nezmiňuje nepravdivost dalších důkazů, přičemž po přezkoumání prvostupňového rozhodnutí a druhostupňového rozhodnutí ve světle obsahu žádosti jsem nepravdivost některého z důkazů provedených ve správním řízení neshledal.

#### *Návrhy na dokazování*

47. Účastník řízení dále navrhl, aby předseda Úřadu provedl důkaz písemnostmi Ústeckého kraje a Krajského úřadu Ústeckého kraje, zejména pak informacemi, návrhy a koncepcemi advokátní kanceláře WGM ve věci osobní linkové dopravy provozované účastníkem, jakož i dalšími důkazy, pokud v průběhu obnoveného řízení vyvstane nutnost jejich provedení.
48. Mám za to, že provedení zbývajících účastníkem řízení navržených, jakož i dalších důkazů, není v tomto správním řízení třeba. Na tomto místě se sluší poznamenat, že účastník řízení v žádosti ani neuvádí, k prokázání jakých tvrzení provedení těchto důkazů navrhuje. Důkaz písemnostmi Ústeckého kraje a Krajského úřadu Ústeckého kraje, zejména pak informacemi, návrhy a koncepcemi advokátní kanceláře WGM ve věci osobní linkové dopravy provozované účastníkem považuji za nadbytečné, jelikož mám za to, že tyto koncepce (resp. skutkové závěry z nich případně plynoucí, viz argumentace v žádosti k nim se vážící – existence plánu) nemohou v žádném případě odůvodnit možnost jiného řešení otázky, jež byla předmětem správního řízení sp. zn.

---

<sup>7</sup> srov. body 37 až 39 druhostupňového rozhodnutí

S 227/06, neboť i v případě prokázání *existence plánu ekonomické likvidace účastníka*, za žádných okolností tu nelze dovodit *přímou kauzální vazbu* mezi tímto plánem a časově nedostatečným oznámením účastníka o přerušení dopravy, jež bylo jen a pouze v jeho dispozici. Závěrem konstatuji, že provedení zmíněných důkazů k prokázání úmyslu Kraje v každém případě nechat dopravu přerušit vnímám jako taktéž nadbytečné vzhledem k tomu, že správnímu orgánu je z úřední činnosti známo, že Kraj nevydal vrchnostenské nařízení ve lhůtě pěti dnů před vlastním přerušením dopravy z jiných důvodů (viz důkazy provedené v rámci prvního řízení o obnově - protokoly o svědeckých výpovědích Mgr. Lydie Šťastné a Ing. Jindřicha Fraňka).

## **V. Závěr**

49. Pokud zůstala některá z tvrzení účastníka řízení nevypořádaná, je tomu tak z toho důvodu, že se neváží k meritu projednávané věci. Vzhledem k výše uvedenému uzavírám, že jsem neshledal naplnění podmínek pro obnovu správního řízení sp. zn. S 227/06. Proto je nutno žádost jako nedůvodnou zamítnout.

## **Poučení o opravném prostředku:**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení dle § 152 odst. 1 a 4 ve spojení s § 83 odst. 1 a § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat do 15 dnů od jeho doručení rozklad, o kterém rozhoduje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Rozklad se podává u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

Ing. Petr Rafaj  
předseda  
Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

## **Rozhodnutí obdrží:**

JUDr. Radek Ondruš  
Těsnohlídkova 9  
613 00 Brno

Vypraveno dne: viz otisk razítka na poštovní obálce.