

Č.j. S 279/03-6320/05-SOHS I

V Brně dne 25. listopadu 2005

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení č.j. S 279/03 zahájeném dne 31. prosince 2003 z vlastního podnětu dle § 18 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů (správní řád), ve spojení s § 21 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve věci možného porušení § 11 odst. 1 téhož zákona účastníkem řízení, jímž je společnost

**ČAS - SERVICE a.s., se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ 46346716**, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 10. 10. 2005 Mgr. Jarmilou Janků, advokátkou AK Znojmo, Hakenova 21,

vydává toto

#### **r o z h o d n u t í:**

Dle ustanovení § 30 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů (správní řád), se správní řízení č.j. S 279/03 **z a s t a v u j e.**

#### **O d ů v o d n ě n í:**

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) zahájil dne 31. prosince 2003 z vlastního podnětu správní řízení č.j. S 279/03 se společností ČAS - SERVICE a.s., se sídlem Znojmo, Dobšická 2, IČ 46346716 (dále jen „Čas-Service“). Správní řízení bylo zahájeno ve věci možného porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (dále též jen „zákon“). Možné porušení § 11 odst. 1 zákona účastníkem řízení Úřad spatřoval v odmítnutí poskytování přístupu některým provozovatelům veřejné linkové osobní dopravy do prostoru autobusového nádraží Znojmo. Zahájení tohoto správního řízení předcházelo šetření podnětu č.j. P 531/03, který podal Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „KÚ JMK“). Spis podnětu č.j. P 531/03 se stal součástí spisu vedeného správního řízení.

Po provedeném dokazování vydal Úřad dne 1. března 2004 rozhodnutí č.j. S 279/03-1639/04-ORP, kterým deklaroval, že společnost Čas-Service tím, že bez objektivně ospravedlnitelných důvodů odmítla poskytovat přístup do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě, a to dne 25. 7. 2003 společnosti BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r.o., ve dnech 18. 6. 2003 a 25. 7. 2003 společně se společností Znojemska dopravní společnost-PSOTA, s.r.o., Břežanská dopravní společnost, s.r.o., a ve dnech 18. 6. 2003 a 28. 7. 2003 společně se společností BK BUS, s.r.o., zneužila svého dominantního postavení na trhu služeb poskytovaných dopravcům autobusovým nádražím ve Znojmě, tj. užívání odjezdových a příjezdových stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu cestujících veřejnou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou, čímž porušila ustanovení § 11 odst. 1 zákona k újmě společně se společností Znojemska dopravní společnost – PSOTA, s.r.o., BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r. o., Břežanská dopravní společnost, s.r.o. a BK BUS, s.r.o., které znevýhodnila v hospodářské soutěži.

Za porušení ustanovení § 11 odst. 1 zákona uložil Úřad účastníku řízení podle ustanovení § 22 odst. 2 téhož zákona pokutu ve výši 1 500 000,- Kč a jednání do budoucna zakázal.

Proti tomuto rozhodnutí podal účastník řízení rozklad. Dne 19. září 2005 bylo vydáno rozhodnutí č.j. R18/2004, kterým předseda Úřadu zrušil rozhodnutí Úřadu č.j. S 279/03-1639/04 ze dne 1. března 2004 a věc vrátil správnímu orgánu, který je vydal, k novému projednání a rozhodnutí. Při novém projednání věci byl správní orgán prvního stupně vázán právním názorem odvolacího orgánu, který byl vysloven v odůvodnění rozhodnutí.

V odůvodnění rozhodnutí předsedy Úřadu č.j. R 18/2004 je v první řadě prvostupňovému orgánu vytýkáno nedostatečné objasnění pojmu „autobusové nádraží“. Orgánu prvního stupně bylo uloženo, aby v rámci nového projednání šetřením na místě zjistil skutečný stav věci a jestliže bude předmětná lokalita shledána jako autobusové nádraží, aby pak zvážil, zda by jednání Čas-Service nemělo být posouzeno podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. f) zákona (tj. odmítnutí přístupu k infrastrukturnímu zařízení). Infrastrukturním zařízením ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona může být i prostor nesplňující sice všechny znaky stanovené příslušnými zvláštními předpisy pro jejich zřízení a provoz (v daném případě oborová norma), ale který svým „infrastrukturním“ charakterem může na daném trhu ovlivňovat hospodářskou soutěž.

Rozhodnutí odvolacího orgánu dále rozebírá správnost vymezení relevantního trhu po stránce geografické. Dle právního názoru odvolacího orgánu musí správní orgán prvního stupně buď přesvědčivě odůvodnit vymezení trhu na celé území města Znojma, anebo změnit toto vymezení pouze na prostor pronajatý účastníkovi řízení, neboť právě zde dochází ke střetu nabídky a poptávky.

Ohledně věcného vymezení trhu odvolací orgán dále konstatuje, že působnost účastníka řízení se dotýká dvou trhů, a to trhu služeb souvisejících s provozováním (možná) autobusového nádraží a trhu autobusové silniční dopravy. V této souvislosti se má Úřad (pokud i v novém projednání dospěje k závěru, že účastník řízení zneužil své dominantní postavení na trhu služeb spojených s provozem autobusového nádraží) zabývat skutečným dopadem na soutěžní prostředí na trhu autobusové silniční dopravy, a to nejen ve vztahu ke konkurujícím dopravcům, ale i spotřebitelům – cestujícím. Podle názoru správního orgánu druhého stupně Úřad nevěnoval patřičnou pozornost zjištění možné újmy cestujícím (spotřebitelům).

V rozhodnutí předsedy Úřadu je správnímu orgánu prvního stupně též vytýkáno nedostatečné odůvodnění pokuty.

V závěru svého rozhodnutí odvolací orgán konstatuje, že Úřad nedostatečně zjistil skutečný stav věci, což má z následků nepřezkoumatelnost rozhodnutí. Proto rozhodl o jeho zrušení a vrácení k novému projednání.

Úřad dokazování ve správním řízení doplnil podle pokynů odvolacího orgánu - provedl místní ohledání v prostoru tzv. autobusového nádraží ve Znojmě, vyslechl svědky, vyžádal písemné podklady, uskutečnil ústní jednání s účastníkem řízení. Seznámení s podklady pro rozhodnutí ve smyslu § 33 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se konalo dne 10.11. 2005.

### **Zjištěné skutečnosti**

Podnět k zahájení šetření Úřadu podal KÚ JMK dne 14. října 2003. KÚ JMK spatřoval porušení zákona ze strany společnosti Čas-Service v jednání, kdy odmítla poskytnout přístup některým provozovatelům veřejné linkové osobní dopravy do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě. Čas-Service se dle názoru KÚ JMK měl tímto jednáním dopustit zneužití dominantního postavení na trhu.

Účastník řízení, společnost Čas-Service, podniká dle výpisu z obchodního rejstříku zejména v silniční motorové dopravě, opravách motorových vozidel, kovoobrábění, opravách karosérií atd. Čas-Service byl na základě licencí udělených Okresním úřadem Znojmo provozovatelem vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy. Jednou z konečných/výchozích zastávek některých linek byla i zastávka Znojmo, autobusové nádraží (v jízdním řádu uvedena jako „Znojmo, aut.st., číslo nástupiště“). Účastník řízení provozoval do 31. 12. 2002 většinu své linkové dopravy v rámci zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby (tj. s dotací na úhradu prokazatelné ztráty). Po převzetí dopravní agendy KÚ JMK vypsal výběrové řízení na zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby na linkách, které provozoval Čas-Service a na kterých měl poskytnuté licence až do 31. 5. 2005 (pozn.: důvodem byl nesouhlas Čas-Service s částkou 26 Kč stanovenou na jeden vozokilometr). Na základě výběrového řízení KÚ JMK udělil na konci měsíce června 2003 licence na provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy ze Znojma mj. společnostem Znojmská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o., se sídlem Znojmo, Rudoleckého 25, IČ 63496283 (dále jen „Psota“), BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r. o., se sídlem Velká Bíteš, Vlkovská 334, IČ 46962816 (dále jen „BDS“), Břežanská dopravní společnost, s.r.o., se sídlem Břežany 103, IČ 25309315 (dále jen „BŘDS“) a BK BUS, s.r.o., se sídlem Moravské Budějovice, Jaroměřická 1120, IČ 25542141 (dále jen „BK BUS“). (Pozn.: pro uvedené dopravce souhrnně je dále používán termín „noví dopravci“.) Novým dopravcům byly uděleny licence s dobou platnosti od 1. 7. 2003 do poloviny roku 2008 a byly s nimi uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby. Noví dopravci začali provozovat od 1. 7. 2003 stejné linky (na stejných trasách), na něž měl licence i Čas-Service. Čas-Service na těchto linkách nadále provozoval autobusovou dopravu, avšak nikoli v závazku veřejné služby, ale ve svém komerčním režimu. Jízdní řády pro uvedené linky byly novým dopravcům schváleny v časech stejných, jako měl Čas-Service. Vzhledem k souběhu jízdních řádů později noví dopravci požádali o změnu jízdních řádů, takže odjezdy Čas-Service a nových dopravců byly od sebe posunuty o 5 – 10 min.

Čas-Service je na základě smlouvy se společností RING Inc. s.r.o. nájemcem pozemků, jejichž součástí jsou i parcely, označované ve smlouvě jako autobusové nádraží (konkrétně se jedná o 2 pozemky v k. ú. Znojmo-město). Nájemní smlouva byla sjednána na dobu od 1. 1. 2002 do 31. 12. 2005. Účelem pronájmu předmětných nemovitostí je provozování podnikatelské činnosti nájemcem. Smlouva neobsahuje žádná ustanovení omezující právo nájemce dát předmět nájmu do podnájmu, ani žádné ustanovení, které by omezovalo nájemce v užívacích právech.

Noví dopravci požádali společnost Čas-Service jako provozovatele tzv. autobusového nádraží ve Znojmě o umožnění vjezdu a užívání odjezdových stání. Účastník řízení na tyto žádosti dopisem ze dne 18. 6. 2003 odpověděl, že ve věci povolení užívání autobusového stanoviště ve Znojmě není vzhledem k vlastnickým a právním poměrům kompetentní. Na vlastníka pozemků pod tzv. autobusovým nádražím, společnost RING Inc. s.r.o., se obrátil přímo KÚ JMK s žádostí o vyjádření k udělení licencí pro nové dopravce. Společnost RING Inc. s.r.o. ve své odpovědi KÚ JMK uvedla, že je sice vlastníkem předmětných pozemků, avšak tyto pozemky přenechala do nájmu jinému subjektu, společnosti Čas-Service, která je na základě platné nájemní smlouvy oprávněna pozemky užívat. RING Inc. s.r.o. dle svého vyjádření není oprávněn činit žádné právní úkony, které by omezovaly nájemce ve výkonu jeho užívacího práva a tudíž nemůže umožnit držitelům licencí na provozování dopravy užívání předmětných nemovitostí. KÚ JMK vyrozuměl nové dopravce o vyjádření společnosti RING Inc. s.r.o., načež ti se obrátili znovu na společnost Čas-Service. Účastník řízení odpověděl na jejich žádosti dopisy ze dne 25. 7. a 28. 7. 2003 tak, že není oprávněn dotčené pozemky přenechat do podnájmu. Dále sdělil, že kromě již dříve uvedených právních překážek nelze žádosti vyhovět proto, že pohyb autobusů dalšího dopravce v lokalitě tzv. autobusového nádraží na ul. Dr. Milady Horákové ve Znojmě by ztížil a zkomplikoval řádný výkon jak práv, tak i povinností společnosti Čas-Service. Noví dopravci tak byli nuceni zřídit zastávky pro své linky ve Znojmě na ul. Dr. Milady Horákové, na zastávkách městské autobusové dopravy a před nádražím Českých drah. Vzhledem k tomu, že na těchto plochách nebylo možné dlouhodobější stání/čekání autobusů, noví dopravci si museli zajistit jiné prostory, kde by mohli autobusy odstavovat (např. formou pronájmu pozemků od Českých drah, a.s.).

Úřad v rámci řízení zjistil, že Čas-Service některým dopravcům vjezd na autobusové nádraží ve Znojmě umožnil (např. společností TRADO-BUS, s.r.o., ICOM transport a.s., Connex Morava a.s. a dalším). Jednalo se zejména o dopravce, kteří provozovali dálkové linky.

Podle vyjádření Čas-Service, která v průběhu řízení Úřadu poskytl, nebylo možné, aby z prostoru tzv. autobusového nádraží odjížděl téměř dvojnásobek vozidel ve stejnou dobu, a to z důvodu jak kapacitních, tak bezpečnostních a technických. Čas-Service rovněž uváděl, že tzv. autobusové nádraží ve Znojmě je tvořeno nejen pozemky, které má v pronájmu, ale i celou lokalitou ulice Dr. Milady Horákové. Dotčení dopravci podle jeho názoru tudíž nejsou nikterak znevýhodněni nutností zastavovat na stanovištích umístěných přes silnici.

Kapacitu autobusového nádraží ve Znojmě posuzovala studie zpracovaná společností ADIAS s.r.o. z října 2003 pro KÚ JMK. Ze studie vyplynulo, že autobusové nádraží ve Znojmě má 24 odjezdových stání. Při době odbavení 10 min. z něj může za hodinu odjet až 144 autobusů. Nejvíce autobusů odjíždí v době mezi 14.45 a 14.55 hod., avšak i v této době je volných 7 odjezdových stání. Studie závěrem uvádí, že autobusové nádraží ve Znojmě není

v průběhu pracovního dne plně využito. Dalšího navýšení kapacity lze dosáhnout zřízením dalších 2-3 odjezdových stání bez nutnosti stavebních úprav.

Po vrácení spisu správního řízení k novému projednání (dne 27. 9. 2005) provedl dne 10. října 2005 správní orgán prvního stupně nejprve místní šetření ve Znojmě v prostoru označovaném jako autobusové nádraží. Z tohoto šetření byla pořízena fotodokumentace (listy č. 512-515 spisu). Na žádost účastníka řízení bylo ve stejném prostoru provedeno dne 4. listopadu 2005 místní ohledání za účasti Čas-Service; rovněž z tohoto šetření byla pořízena fotodokumentace a též protokol s popisem jednotlivých fotografií (listy č. 636 – 640 a 656 - 662 spisu). Za účelem posouzení místní situace byly rovněž od účastníka řízení vyžádány pozemkové mapy zachycující situaci v předmětném prostoru v r. 2003/4 a v současnosti. Na základě shora uvedených podkladů je možno situaci na místě popsát následovně:

Autobusy regionální i dálkové dopravy ve Znojmě zastavují na ulici Dr. Milady Horákové mezi ulicemi Vídeňskou a 17. listopadu. Část této ulice tvoří účelová komunikace, na kterou je vjezd povolen pouze se souhlasem Čas-Service. Účelovou komunikaci, v jízdnicích řádech označovanou jako Znojmo, aut. st. (pozn.: zkratka „aut.st.“ podle tabulky standardizovaných zkratek znamená „autobusová stanice“), tvoří 2 pozemky pronajaté v r. 2002 účastníkovi řízení na základě nájemní smlouvy. V roce 2003 se zde nacházelo 24 odjezdových stání (viz studie ADIAS s.r.o., list č. 43 a násl. spisu). Tato část komunikace je krytá lehkou stříškou; na chodníku vedle autobusových stání, avšak již mimo část pronajatou účastníkovi řízení, se nacházejí provozovny obchodu a služeb (např. WC, bufet, pekařství, textil, drogerie, taxi atd.). Účastník řízení žádnou z těchto služeb neprovozuje. Pro tento prostor bude dále užíváno označení aut. st., stejně jako je tomu v jízdnicích řádech. Další 3 autobusové zastávky se nacházejí na ul. Dr. Horákové naproti aut. st. Tato část ulice je již veřejnou komunikací s provozem dopravy v obou směrech a 2 přechody pro chodce (tyto 3 zastávky jsou dále označovány v souladu s jízdnicími řády jako Znojmo, Dr. Horákové). Autobusy regionální dopravy mají další 2 stanoviště na opačné straně ul. Dr. Horákové, v blízkosti nádraží Českých drah; jsou to stanoviště užívaná též městskou autobusovou dopravou (v jízdnicích řádech a dále v rozhodnutí jsou tyto zastávky označeny jako Znojmo, žel. st. – MAD). Poslední zastávkou užívanou autobusovými dopravci je pak zastávka zřízená na ul. Dr. Horákové těsně před budovou Českých drah, v jízdnicích řádech a dále v rozhodnutí je označována jako Znojmo, Dr. Horákové – stanoviště u ČD. V prostoru dopravního přestupního uzlu ve Znojmě se dále nachází 5 zastávek městské dopravy, které však regionální autobusovou dopravou nejsou využívány. Dopravci usilovali o zvýšení počtu zastávek pro regionální dopravu na ul. Dr. Horákové (v sousedství zastávek Znojmo, Dr. Horákové), jejich zřízení však nebylo příslušnými orgány povoleno.

Všechny výše uvedené autobusové zastávky se nacházejí v jednom prostoru, na ul. Dr. Horákové. Docházkové vzdálenosti jednotlivých výše uvedených autobusových zastávek od nádraží Českých drah a od stanovišť městské dopravy činily v roce 2003 od několika desítek metrů až max. po 360 metrů (přesné vzdálenosti jsou uvedeny v mapě na č. listu 640). Jak již bylo uvedeno, zastávky na aut. st. jsou kryté, není zde provoz veřejné dopravy (jde o účelovou komunikaci se zákazem vjezdu). Na přilehlém chodníku jsou umístěny obchodní jednotky, občerstvení, WC, avšak není zde např. výpravní budova, čekárna, informační tabule, informační kancelář, předprodej jízdenek, zázemí pro řidiče atd. Zastávky na ul. Dr. Horákové (Znojmo, Dr. Horákové) jsou naproti horní části aut. st. ve vzdálenosti asi 50 m přes dělicí ostrůvek a přes silnici. Tato stanoviště jsou přímo na chodníku a nejsou krytá. Žádné služby pro cestující či řidiče zde nejsou poskytovány (kromě vylepených jízdnicích řádů na označících zastávek). Autobusová stanoviště Znojmo, žel. st. – MAD, leží v blízkosti

železničního nádraží s nově rekonstruovanou a modernizovanou budovou, která může poskytovat zázemí i cestujícím autobusovou dopravou (přístřeší, vytápění, lavičky, občerstvení, WC atd.). Zastávka Znojmo, Dr. Horákové – stanoviště ČD je umístěna nejbližší budovy drah; cestující z této zastávky mohou bez problémů využívat veškeré služby poskytované v budově ČD.

Úřad oslovil písemně všechny 4 nové dopravce a ústně, jako svědky, vyslechl jednatele dvou z nich. Dále byl jako svědek vyslechnut zástupce odboru dopravy KÚ JMK. Od účastníka řízení obdržel Úřad informace jednak písemně, jednak ústně při jednání na Úřadě a při místním ohledání ve Znojmě. Závěry, které Úřad učinil na základě provedení těchto důkazů, lze shrnout následovně:

Od 1. 7. 2003 začali na regionálních trasách v okolí Znojma jezdit 4 noví dopravci, kteří měli nově udělenou licenci od KÚ JMK, a to v závazku veřejné služby, tj. s dotací na úhradu prokazatelné ztráty. Platné licence na stejné trasy měl v té době i Čas-Service, který však autobusovou dopravu na daných linkách provozoval ve svém komerčním režimu (bez dotace). Čas-Service dopravu na linkách částečně omezil již koncem r. 2004 a úplně ji ukončil k 1. 5. 2005 (licence končily k 31. 5. 2005). Účastník řízení dle svého vyjádření musel autobusovou regionální dopravu omezit a posléze ukončit hlavně z ekonomických důvodů. Dne 28. 8. 2004 uzavřeli Čas-Service a RING Inc. s.r.o. (vlastník pozemků pod aut. st.) dodatek k nájemní smlouvě, jímž se dohodli na ukončení pronájmu části jedné parcely pod aut. st. Aktuální situace v roce 2005 je v prostoru aut. st. ve Znojmě taková, že Čas-Service (a někteří dopravci – provozovatelé dálkových linek) využívají pouze horní polovinu aut. st.; spodní polovina je prázdná, nevyužívaná. Žádný z odmítnutých nových dopravců se na vlastníka pozemku pod spodní částí aut. st. neobrátil s žádostí o umožnění vjezdu či s žádostí o pronájem této parcely. Rovněž Čas-Service později žádný z nových dopravců znovu nekontaktoval (pozn.: BDS předložila kopii dopisu ze dne 14. 7. 2004 adresovanou na Čas-Service s žádostí o užívání odjezdových stání, avšak dle vyjádření účastníka řízení doloženého knihou došlé pošty tento dopis nebyl nikdy Čas-Service doručen). Noví dopravci nadále odjíždějí ze zastávek na ul. Dr. Horákové a ze zastávek před nádražím ČD.

Na dotaz Úřadu, zda novým dopravcům či jejich zákazníkům byla jednáním Čas-Service způsobena nějaká újma, odpověděli dva z oslovených dopravců (Psota, BŘDS), že nepociťují ani oni, ani jejich cestující, vznik výrazné újmy či komplikací, byť pro cestující došlo k jistému snížení standardu na nástupištích (nezastřešená nástupiště, kumulace cestujících). Zástupci dalších dvou dopravců (BDS a BK BUS) byli po písemném vyjádření, že pociťují vznik újmy, vyslechnuti ústně. František Baštař, jednatel BK BUS, uvedl, že BK BUS užíval v r. 2003 a užívá dosud zastávky Znojmo, žel. st.-MAD. Za vjezd na tyto zastávky se neplatí (pozn.: za vjezd na aut. st. se platí poplatek společnosti Čas-Service ve výši 50,- až 150,- Kč za každý spoj v závislosti na vzdálenosti). I když svědek považuje užívání aut. st. za velmi důležité, po dvou žádostech v roce 2003 se již znovu od té doby až do současnosti na Čas-Service, příp. přímo na vlastníka pozemků, neobrátil. Újmu spatřuje v tom, že na zastávkách užívaných BK BUS nastupují i cestující na městskou autobusovou dopravu, takže dochází k různým kolizím nebo i ke zpoždění spojů. BK BUS zaznamenal i telefonické stížnosti cestujících ohledně umístění zastávek, neboť cestující jsou zvyklí užívat odjezdová stání na aut. st. BK BUS musel posunout odjezdy svých autobusů, aby nekolidovaly s městskou dopravou (posun do 15 min.). Svědek rovněž uvedl, že cestující užívali linek BK BUS v omezené míře, neboť část cestujících využívala i spoje Čas-Service. BK BUS byl takto dle názoru svědka finančně poškozen v podobě odčerpaných tržeb.

Svědék Ing. Miloslav Kliment, jednatel společnosti BDS, uvedl, že BDS užívá jednu ze zastávek na ul. Dr. Horákové (bezplatně). Tyto zastávky tam byly zřízeny již v r. 1998. Vzhledem k tomu, že jsou umístěny na veřejné komunikaci, je zde oproti aut. st. nižší kultura cestování, zastávky nevyhovují kapacitně i po stránce bezpečnosti. Z kapacitních důvodů musely být spoje BDS časově posunuty o 5 až 20 min. Cestující si v přepravní kanceláři BDS (umístěna v budově ČD, provozována společně pro BDS, BK BUS, BŘDS a Psota) stěžovali osobně a telefonicky na umístění odjezdových stání, na nedostatečné kapacity zastávek a kulturu cestování. Jak si lidé postupně zvykli, stížností ubylo. Nyní nejvíce poukazují na nevyužitou aut. st. Společnosti BDS se kvůli jednosměrnému vyjíždění ze zastávky na ul. Dr. Horákové zvýšila pojížděná vzdálenost asi o 1 km (pozn.: naproti tomu z aut. st. je možný výjezd do obou směrů). Újmu pro BDS představují zvýšené náklady způsobené objížděním, avšak větší újmou je podle vyjádření svědka nespokojenost cestujících.

## Relevantní trh

Relevantní trh je v § 2 odst. 2 zákona definován jako trh zboží, které je z hlediska jeho charakteristiky, ceny a zamýšleného použití shodné, porovnatelné nebo vzájemně zastupitelné, a to na území, na němž jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišitelné od sousedících území. Obecně je trh místem, kde se střetává nabídka s poptávkou. Trh se vymezuje z hlediska věcného, geografického a časového. Při vymezení trhu z hlediska věcného je třeba vycházet zejména z pohledu spotřebitele.

Po provedeném doplňujícím šetření dospěl Úřad k závěru, že jak z hlediska dopravců, tak z hlediska cestujících, neexistují významné rozdíly mezi jednotlivými zastávkami autobusové dopravy umístěnými v dopravním uzlu/terminálu ve Znojmě, tj. mezi stanovišti na pozemcích pronajatých společností Čas-Service (aut. st.) a dalšími stanovišti na ul. Dr. Horákové (Znojmo, Dr. Horákové; Znojmo, žel. st. – MAD a Znojmo, Dr. Horákové – stanoviště ČD). Ze všech uvedených stanovišť lze **přestupovat** na další autobusové linky, na dráhu či na městskou dopravu. Cestující mohou využívat doplňkové **služby** poskytované buď v budově ČD či v provozovnách umístěných u aut. st. (např. čekárna, WC, občerstvení atd.). Jedinou odlišností zastávek na aut. st. je střecha poskytující cestujícím ochranu před nepříznivým počasím. Čas-Service zajišťuje pro dopravce odjíždějící z aut. st. např. výlep jízdních řádů, poskytování informací cestujícím, úklid a údržbu stání, přičemž stejné služby (avšak jinými subjekty) jsou cestujícím poskytovány i na ostatních zastávkách v tomto dopravním uzlu. Autobusové zastávky v terminálu na ul. Dr. Horákové ve Znojmě odlišuje od ostatních zastávek autobusové dopravy ve Znojmě právě **možnost přestupovat a využívat zde poskytované služby**.

Při vymezení trhu **po stránce věcné** byl Úřad veden těmito úvahami: Působnost Čas-Service se dotýká autobusové silniční dopravy (účastník řízení je jedním z několika dopravců, jejichž autobusy regionální či dálkové dopravy mají výchozí/konečnou zastávku ve Znojmě) a taktéž služeb souvisejících s provozováním najaté aut. st. (účastník řízení je jediný oprávněný subjekt povolující užívání autobusových stanovišť na aut. st.). Čas-Service by tedy určitým svým jednáním mohl ovlivňovat soutěžní prostředí i na trhu autobusové silniční dopravy. (Pozn.: pro účely tohoto správního řízení nebylo třeba provádět segmentaci trhu dle jednotlivých linek). Předmětem správního řízení je možné zneužití dominantního postavení společnosti Čas-Service odmítnutím přístupu některým dopravcům do prostoru aut. st. ve Znojmě. S ohledem na výše uvedené je relevantním trhem po stránce věcné **trh služeb poskytovaných subjektům provozujícím veřejnou autobusovou dopravu**, tj. užívání autobusových stání pro účely nástupu, výstupu a **přestupu** cestujících, zajišťování

informačních služeb o odjezdech a příjezdech autobusů, zveřejňování mimořádných informací, úklid, údržba.

**Z hlediska geografického** se poptávka dopravců po službách užívání odjezdových stáních (typu výchozích a konečných zastávek) a nabídka provozovatelů těchto stání uskutečňuje na území města Znojma. V celém tomto prostoru jsou podle zjištění Úřadu soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišitelné od sousedících území. Úřad definoval trh **po stránce geografické trh jako trh místní, vymezený územím města Znojma**, neboť pro uspokojení dopravních potřeb občanů Znojma není možno využívat služeb autobusových nádraží v jiných obcích než ve Znojmě.

Po stránce časové jde o trh trvalý, charakterizovaný poskytováním pravidelně se opakujících služeb v průběhu celého roku.

Úřad uvádí, že přestupní uzel/terminál ve Znojmě je specifický svým charakterem (je odlišný od autobusových nádraží v jiných městech); Úřad na základě individuálního posouzení tohoto prostoru dospěl při vymezení relevantního trhu k závěru, který je uveden a odůvodněn výše.

### **Podíl účastníka řízení na trhu**

V přestupním uzlu/terminálu na ul. Dr. Horákové bylo v roce 2003 umístěno celkem třicet stanovišť autobusové regionální dopravy. Čas-Service z tohoto počtu provozoval (tj. měl oprávnění dát souhlas s jejich užíváním) celkem 24 autobusových stání na aut. st., dalších 6 stanovišť autobusové regionální dopravy bylo umístěno na ul. Dr. Horákové (k užívání těchto stanovišť dává souhlas dopravní úřad). V terminálu je umístěno dále 5 zastávek městské dopravy, které však nesloužily k odjezdům regionální dopravy. Podle studie společnosti ADIAS s.r.o. bylo možno na aut. st. zřídit bez stavebních úprav další až 3 odjezdová stání. Na některých zastávkách (s podélným stáním) mohly stát za sebou i dva či tři autobusy (a to jak na stanovištích Čas-Service, tak na dalších stanovištích), avšak v zásadě je jedno stání určeno pro jeden autobus. Úřad proto uvažoval pouze s jedním autobusem na jedno stání (podobně i studie ADIAS s.r.o. – Posouzení kapacity autobusového nádraží). Z počtu 30 autobusových stanovišť určených pro regionální dopravu v prostoru terminálu na ulici Dr. Horákové provozoval účastník řízení 24 stanovišť (přičemž jejich kapacitu mohl zvýšit až na 27 stání). Při zohlednění všech zastávek Čas-Service (včetně 3, které bylo možno zřídit) a všech ostatních zastávek v přestupním terminálu ve Znojmě (včetně zastávek městské dopravy, které by případně mohli regionální dopravci též využívat) měl účastník řízení na trhu služeb poskytovaných autobusovým dopravcům na místním trhu ve Znojmě v roce 2003 podíl cca **71 procent**.

### **Vyjádření účastníka řízení**

Seznámení účastníka řízení s výsledky šetření a podklady pro rozhodnutí se uskutečnilo dne 10. 11. 2005. Ve lhůtě poskytnuté pro vyjádření k těmto podkladům uvedl zástupce účastníka řízení následující námítky: Podle účastníka řízení nepřísluší KÚ JMK ani jeho odboru dopravy vyjadřovat se k pojmu „autobusové nádraží ve Znojmě“. K tomu Úřad uvádí, že odbor dopravy KÚ JMK je orgánem státní správy na úseku silniční dopravy dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění a jako dotčený dopravní úřad má v rámci své působnosti povědomost o skutečnostech týkajících se dané věci. Pokud jde o vymezení pojmu „autobusové nádraží ve Znojmě“, Úřad se podpůrně seznámil s obsahem



normy 73 6075, která vymezuje požadavky na autobusová nádraží, a současně provedl místní ohledání v předmětném prostoru. Úsudek o charakteru dané lokality si Úřad učinil sám – viz podrobný popis v příslušné části rozhodnutí. Účastník řízení dále vyjadřuje námitky procesního charakteru k výsledkům svědků. Úřad uvádí, že výpovědi svědků zvážil a akceptoval tvrzení skutečností, o kterých svědci měli povědomost na základě svých vjemů. Vzhledem k výroku tohoto rozhodnutí se Úřad nezabýval podrobněji každou jednotlivou námitkou účastníka řízení.

## **Právní a skutková posouzení**

Ochrana hospodářské soutěže proti jejímu narušování je ke dni vydání tohoto rozhodnutí upravena zákonem č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 340/2004 Sb., zákona č. 484/2004 Sb., zákona č. 127/2005 Sb. a zákona č. 361/2005 Sb. Správní řízení č.j. S 279/03 bylo zahájeno 31. prosince 2003 za účinnosti původního znění zákona č. 143/2001Sb., proto se v souladu s čl. III odst. 1 Přejícných ustanovení zákona č. 340/2004 Sb. dokončí podle dosavadních předpisů, tj. podle předpisů platných přede dnem 2. června 2004. Předpisem, podle kterého je rozhodováno v tomto správním řízení, je tedy zákon č. 143/2001 Sb. ve znění účinném do 1. 6. 2004 (dále jen „zákon“).

Zákon podle § 1 odst. 1 upravuje ochranu hospodářské soutěže na trhu výrobků a služeb proti jejímu vyloučení, omezení, jinému narušení nebo, za podmínek stanovených tímto zákonem, jejímu ohrožení dohodami soutěžitelů, zneužitím dominantního postavení soutěžitelů nebo spojením soutěžitelů.

Dominantní postavení na trhu má ve smyslu § 10 zákona soutěžitel nebo společně více soutěžitelů (společná dominance), kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích. Tržní sílu posuzuje Úřad podle několika ukazatelů, z nichž nejvýznamnější je podíl příslušného soutěžitele na trhu. Není-li podle ostatních ukazatelů prokázán opak, má se za to, že dominantní postavení nezaujímá soutěžitel, který ve zkoumaném období dosáhl na trhu menší než 40 % podíl (§ 10 odst. 3 zákona).

Podíl účastníka řízení na vymezeném relevantním trhu byl v roce 2003 podle zjištění Úřadu více než 70 %, což je podíl natolik vysoký, že jeho dominantní postavení není třeba prokazovat na základě dalších kritérií tržní síly.

Samotná existence dominantního postavení nemá protisoutěžní či protiprávní charakter. Správním deliktem ve smyslu § 11 zákona je zneužívání dominantního postavení na újmu jiných soutěžitelů nebo spotřebitelů.

Nejprve se Úřad při novém projednání věci zabýval ve smyslu pokynu druhostupňového orgánu posouzením, zda nepodřadit typ jednání účastníka řízení pod jednání popsané v ustanovení § 11 odst. 1 písm. f) zákona, tj. zneužití dominantního postavení formou odmítnutí přístupu jiným soutěžitelům mj. k infrastrukturním zařízením, které soutěžitel v dominantním postavení vlastní nebo využívá na základě jiného právního důvodu, pokud jiní soutěžitelé nemohou bez spoluužívání takového zařízení působit na stejném trhu jako dominantní soutěžitelé. Pod pojmem infrastrukturní zařízení lze rozumět telekomunikační sítě, poštovní sítě, přístav, letiště, autobusová nádraží apod. Úřad měl při novém projednání nejprve vyjasnit, zda je předmětná lokalita autobusovým nádražím.

Úřad především na základě místního ohledání dospěl k závěru, že daný prostor jako celek není klasickým uzavřeným ohraničeným místem - autobusovým nádražím (jak je popisuje např. platná, nikoli však závazná norma ČSN 73 6075 Navrhovanie autobusových staníc), ale spíše integrovaným dopravním uzlem – terminálem, na němž je možno využívat různé druhy dopravy – železniční, autobusovou a městskou. Na daném místě jsou poskytovány služby, které obvykle cestující požadují či potřebují v souvislosti s cestováním – např. čekárna a provozovny služeb v budově železničního nádraží, přístřešek nad aut. st., občerstvení a obchody u aut. st., informace o odjezdech autobusů v budově ČD, WC, stanoviště taxi, telefonní automaty atd. Aut. st. provozovaná účastníkem řízení je pouze částí tohoto dopravního terminálu/uzlu. Infrastrukturním zařízením (essential facility) se rozumí zařízení, bez jehož využití nemohou soutěžitelé poskytovat služby svým zákazníkům. V daném případě bylo posuzováno, zda lze provozovat veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu i bez toho, že by dopravce užíval služeb/zastávek na tzv. autobusovém nádraží ve Znojmě (tj. v přestupním uzlu na ul. Dr. Horákové). Po zvážení všech okolností dospěl Úřad k závěru, že autobusoví dopravci nemusí jako nutnou (esenciální) kvalitu využívat pouze služby/zastávky v přestupním uzlu/terminálu pro to, aby se mohli účastnit soutěže na trhu autobusové silniční dopravy. Dopravci by mohli provozovat své podnikání, i kdyby zastavovali na zastávkách mimo tento terminál. Z toho důvodu nelze přestupní uzlu/terminál (ani jeho součást – aut. st.) ve Znojmě považovat za infrastrukturní zařízení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona. Úřad na tomto místě obecně podotýká, že pokud by dopravci nemohli využívat zastávek/služeb v přestupním uzlu (resp. obecně na autobusovém nádraží), pak by byli znevýhodněni v soutěži na trhu a vznikla by újma jak těmto dopravcům, tak i jejich zákazníkům. Možnost využívat služeb poskytovaných v přestupních terminálech, příp. na autobusových nádražích, totiž představuje nezanedbatelnou kvalitu pro dopravce i cestující.

Základním předpokladem pro konstatování, že soutěžitel zneužil svého dominantního postavení ve smyslu § 11 odst. 1 zákona, je **prokázání způsobení újmy jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům** v souvislosti s jeho chováním v soutěži na trhu. Proto se Úřad při novém projednání věci (a v souladu se závěry orgánu druhého stupně) zabýval dokazováním, zda jiným soutěžitelům, tj. jiným dopravcům nebo spotřebitelům (cestujícím), byla v příčinné souvislosti s odmítnutím Čas-Service umožnit přístup do prostoru aut. st. ve Znojmě způsobena újma. Pojem „újma“ zákon nedefinuje, nelze jej však bez dalšího ztotožňovat s pojmem „škoda“. Újma v hospodářské soutěži je pojmem obsahově širším, spočívá již v samotném narušení soutěže, kdy protisoutěžní praktiky dominantanta zabraňují udržení nebo rozvoji soutěže na určitém trhu, což má konkrétní důsledky pro jiné soutěžitele či spotřebitele. V daném případě Úřad zjišťoval, zda noví dopravci (BDS, BŘDS, Psota a BK BUS) mohli za rovných podmínek provozovat svoje podnikání na trhu autobusové silniční dopravy, zda jim neubývali zákazníci, příp. zda v důsledku praktik dominantanta nemuseli svoje podnikání ukončit. Podobně byla zjišťována i možná újma vzniklá spotřebitelům.

Úřad uvážil o tvrzené újmě soutěžitelů a spotřebitelů takto: újma ve smyslu § 11 odst. 1 zákona nesmí být pouze hypotetická, ale jednání dominantního soutěžitele musí mít skutečný negativní dopad na soutěžní prostředí, v daném případě na jeho konkurenty na trhu autobusové silniční dopravy. Úřad při novém projednání mohl sledovat trh a vývoj na trhu v delším časovém úseku (více než 2 roky). Rozhodující pro posouzení újmy nových dopravců je sledování jejich konkurenceschopnosti na trhu. Všichni 4 noví dopravci nadále provozují regionální autobusovou dopravu na Znojensku; provozování dopravy naopak ukončil účastník řízení (jako dominantní soutěžitel na jiném trhu). K ukončení podnikání v oblasti regionální dopravy vedly Čas-Service jak ekonomické důvody (linky nebyly provozovány

v závazku veřejné služby, nebyla na ně tudíž poskytována dotace), tak skončení platnosti licencí (pozn.: Čas-Service nadále provozuje mj. dálkovou a městskou dopravu). Pokud jde o újmu v hospodářské soutěži způsobenou jiným soutěžitelům, lze konstatovat, že realizace odjezdů/příjezdů autobusů z jiných zastávek ležících v přestupním uzlu na ul. Dr. Horákové ve Znojmě než zastávek na aut. st. nové dopravce z hlediska jejich konkurenceschopnosti nijak neohrozila ani neomezila. Svědky uváděnou újmu v podobě nutnosti posunutí odjezdů autobusů nelze za újmu v hospodářské soutěži označit, neboť změny v jízdních řádech nových dopravců by podle zjištění Úřadu byly nutné i při realizaci odjezdů z aut. st.

Noví dopravci od roku 2003 až dosud autobusovou dopravu provozují (s výhodou závazku veřejné služby), i když jejich spoje neodjíždějí právě z aut. st. Podle závěru Úřadu, odůvodněného již shora, není významný rozdíl mezi zastávkami na ul. Dr. Horákové a na aut. st., neboť všechny tyto zastávky leží poblíž sebe v docházkové vzdálenosti, přičemž služby poskytované v souvislosti s cestováním lze užívat při cestě z/do kterékoli zastávky v tomto dopravním uzlu. Pokud jde o údajnou újmu způsobenou delší „pojízdnou“ vzdáleností autobusů, pak Úřad uvádí, že všechny zastávky mimo aut. st. užívají dopravci bezplatně, zatímco za vjezd na aut. st. se platí společností Čas-Service několik desítek korun (50,- až 150,- Kč). V tomto směru nejsou náklady na objíždění v délce asi 1 km (společností BDS vyčíslené na cca 26,- Kč) vyšší, než by dopravce musel platit provozovateli aut. st. Dále Úřad konstatuje, že v řízení nebylo prokázáno, že by odčerpané tržby u společnosti BK BUS vznikly v příčinné souvislosti s odmítnutím vjezdu na aut. st. Je přirozené, že po dobu, kdy jezdily na stejné trase autobusy dvou dopravců, se tržby od cestujících z daných linek dělily mezi oba dopravce. Dále Úřad poukazuje na skutečnost, že zastávky na ul. Dr. Horákové byly zřízeny již před rokem 2003, nešlo tedy o nějaké náhradní či provizorní řešení vzniklé situace. Cestující i dopravci tyto zastávky znali a využívali již v minulosti, neboť z nich autobusy běžně odjížděly.

Pokud jde o případnou újmu způsobenou cestujícím, Úřad zjistil, že jednotlivé zastávky umístěné v dopravním terminálu ve Znojmě na ul. Dr. Horákové se výrazně neliší (viz relevantní trh), pouze nad plochou aut. st. je přístřešek. Užívání zastávek mimo aut. st. tak nelze shledávat za újmu způsobenou cestujícím. Nedostatečnou kapacitu zastávek mimo aut. st. není možné považovat za újmu zapříčiněnou jednáním Čas-Service, neboť přetíženost zastávek běžně nastává v době dopravních špiček i na jiných zastávkách. Posun odjezdů autobusů rovněž není újmu pro cestující ani dopravce; jde spíše o výhodu pro cestující, kteří měli k dispozici v rozmezí 5 až 20 min. další spoj. Noví dopravci pak posunuli své odjezdy často před odjezdy Čas-Service, takže jejich spoje byly většinou více vytíženy. Vzhledem k souběhu jízdních řádů Čas-Service a nových dopravců by k úpravě časů odjezdů muselo dojít i v případě odjezdů nových dopravců ze zastávek na aut. st. Pasažéři jak z aut. st., tak z ostatních zastávek v prostoru dopravního uzlu/terminálu, mohli využívat zde poskytované služby za stejných podmínek, takže ani v tomto směru nebyli cestující ze zastávek mimo aut. st. znevýhodněni.

## **Závěr**

V řízení bylo prokázáno, že Čas-Service disponoval roce 2003 dominantním postavením na trhu služeb poskytovaných dopravcům v přestupním uzlu na ul. Dr. Horákové ve Znojmě. Bylo prokázáno, že Čas-Service odmítl poskytnout přístup k odjezdovým stáním na aut. st. čtyřem autobusovým dopravcům. Podle § 11 odst. 1 je základním předpokladem pro konstatování zneužití dominantního postavení prokázání újmy, která jednáním dominantního soutěžitele vznikla jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům. Ve správním řízení

č.j. S 279/03 však nebylo prokázáno, že by jednáním Čas-Service byla způsobena ostatním soutěžitelům nebo spotřebitelům újma. Z toho důvodu Úřad rozhodl správní řízení ve věci možného porušení § 11 odst. 1 zákona zastavit, neboť odpadl důvod řízení zahájeného z podnětu správního orgánu.

### **Poučení o opravném prostředku**

Proti tomuto rozhodnutí mohou účastníci řízení podle § 61 odst. 1 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů (správní řád), podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to do 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Včas podaný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Luděk Svoboda,  
ředitel sekce ochrany hospodářské soutěže I

Rozhodnutí obdrží:  
Mgr. Jarmila Janků, advokátka  
Advokátní kancelář  
Hakenova 21  
669 02 Znojmo