

Č.j.: S 279/03 – 1639/04–ORP

V Brně dne 1. března 2004

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 (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 21 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, s účastníkem správního řízení, společností ČAS – SERVICE a.s., se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ: 46346716, ve věci možného porušení ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, vydává toto

r o z h o d n u t í:

I.

Účastník řízení, společnost ČAS – SERVICE a.s., se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ: 46346716 tím, že bez objektivně ospravedlnitelných důvodů odmítl poskytovat přístup do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě, a to dne 25.7.2003 společnosti BÍTEŠSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, spol. s r.o., se sídlem Velká Bíteš, Vlkovská 334, IČ: 46962816, ve dnech 18.6.2003 a 25.7.2003 společností Znojemska dopravní společnost – PSOTA, s.r.o., se sídlem Znojmo, Rudoleckého 25, IČ: 63496283, Břežanská dopravní společnost, s.r.o., se sídlem Břežany 103, IČ: 25309315 a ve dnech 18.6.2003 a 28.7.2003 společností BK BUS, s.r.o., se sídlem Moravské Budějovice, Jaroměřická 1120, IČ: 25542141, **zneužil 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 dopravu, čímž porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, k újmě 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 znevýhodnil v hospodářské soutěži.

II.

Podle § 11 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jednání popsané pod bodem I. výroku tohoto rozhodnutí společnosti ČAS – SERVICE a.s. se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ: 46346716, do budoucna **zakazuje**.

III.

Za porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ukládá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže společnosti ČAS – SERVICE a.s. se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ: 46346716 dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, pokutu ve výši **1 500 000 Kč** (slovy: jeden milion pět set tisíc korun).

Pokuta je splatná do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže u České národní banky, pobočka Brno, č. účtu 3754-24825-621/0710, konstantní symbol 1148, jako variabilní symbol se uvede kmenová část daňového identifikačního čísla účastníka řízení.

O d ů v o d n ě n í:

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) obdržel dne 14. října 2003 stížnost Krajského úřadu Jihomoravského kraje se sídlem Brno, Žerotínovo nám. 3/5, PSČ 601 82, (dále jen „Krajský úřad“), na jednání společnosti ČAS – SERVICE a.s., se sídlem Znojmo, Dobšická 2, PSČ 670 17, IČ: 46346716 (dále jen „ČAS – SERVICE“), ve věci odmítnutí poskytování přístupu některým provozovatelům veřejné linkové osobní dopravy do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě. V příloze ke stížnosti byly přiloženy podklady dokládající dle Krajského úřadu jednání společnosti ČAS – SERVICE, mimo jiné odpovědi společnosti ČAS - SERVICE na žádosti o povolení vjezdu na autobusové nádraží ve Znojmě adresované jednotlivým dopravcům, kopie Územního plánu města Znojma s vyznačením plochy autobusového nádraží apod. (viz . str. 1 – 26 spisu).

Na základě výše uvedeného podání si Úřad vyžádal od společnosti ČAS - SERVICE sdělení důvodů k jednání uvedenému v podání Krajského úřadu a dále nájemní smlouvu uzavřenou mezi společnostmi ČAS – SERVICE a RING Inc. s.r.o., jejímž předmětem je pronájem pozemku, na němž se nachází autobusové nádraží ve Znojmě (viz str. 27 spisu). Za účelem objasnění některých skutečností obsažených v podání Krajského úřadu, zejména procesu vydávání licencí k provozování veřejné linkové osobní dopravy vnitrostátní, se dne 14.11.2003 konalo ústní jednání se zástupci Krajského úřadu, při němž byla Úřadu předána rovněž studie zpracovaná společností ADIAS s.r.o. „Znojmo – autobusové nádraží – Posouzení kapacity.“ (viz str. 40 – 43h).

Dne 18.11.2003 Krajský úřad doplnil své podání o zápisy z jednání Krajského úřadu se společností ČAS – SERVICE, Výzvu k podání nabídek na zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby na území okresu Znojmo ze dne 24.3.2003, zápis z výběrového řízení konaného v této věci a dopis Ministerstva dopravy adresovaný Krajskému úřadu, nazvaný Podněty k přezkoumání správních řízení mimo odvolací řízení ze dne 24.9.2003, který se týká přezkoumání rozhodnutí odboru dopravy Krajského úřadu o udělení licencí k provozování linkové osobní dopravy (viz 44 – 60 spisu).

Na základě skutečností zjištěných v předběžném šetření, ze kterého vyplynulo důvodné podezření na porušení § 11 odst. 1 zákona, Úřad zahájil dne 31. prosince 2003 z vlastního podnětu správní řízení č.j. S 279/03 se společností ČAS – SERVICE ve věci porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (dále jen „zákon“). Možné porušení zákona účastníkem řízení spatřoval Úřad v odmítnutí poskytování přístupu některým provozovatelům veřejné linkové osobní dopravy do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě.

V průběhu správního řízení si Úřad vyžádal podklady rozhodné pro posouzení dané věci, zejména rozhodnutí o udělení licence na linkách, které mají zastávku ve městě Znojmo, vydaná společnosti ČAS – SERVICE a společnostem, kterým byl odmítnut přístup na autobusové nádraží ve Znojmě a jízdní řády těchto společností. Dne 9.1.2004 se uskutečnilo v sídle Úřadu ústní jednání s účastníkem řízení. Dále byl proveden výslech svědka a v rámci ústních jednání za účelem poskytnutí informací vyslechnuti zástupci odmítnutých dopravců.

V souladu s § 33 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), v platném znění, bylo účastníkovi řízení umožněno seznámit se s podklady pro rozhodnutí a způsobem jejich zjištění dne 9.2.2004. Účastník řízení tohoto svého práva využil a ke shromážděným podkladům se vyjádřil v Úřadem stanovené lhůtě. Doplnění dokazování nenavrhoval. Námitky obsažené v jeho vyjádření jsou vypořádány níže. (protokol viz str. 399-400 spisu, vyjádření účastníka řízení viz str. 457- 461 spisu).

Charakteristika účastníka řízení

Společnost ČAS - SERVICE byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 741, dne 29.4.1992. Předmětem podnikání této společnosti je zejména silniční motorová doprava, opravy motorových vozidel, kovoobrábění, zámečnictví, opravy karosérií, půjčování a pronájem motorových vozidel, strojů, mechanismů, leasingová činnost, pronájem věcí movitých a poradenská činnost.

Popis rozhodných skutečností

Společnost ČAS – SERVICE je na základě smlouvy se společností RING Inc. s.r.o. nájemcem pozemků, jejichž součástí je i autobusové nádraží ve Znojmě. Tato 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.

Účastník řízení je provozovatelem vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy, a to na základě licencí udělených mu Okresním úřadem Znojmo. Jednou ze zastávek těchto linek je, resp. k 1.7.2003 byla i zastávka Znojmo, autobusové nádraží. Do 31.12.2002 zajišťovala společnost ČAS – SERVICE většinu linkové dopravy, ke které jí byla udělena licence, v rámci zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby uzavřeném s dopravním úřadem, resp. Okresním úřadem ve Znojmě. K 1.1.2003 převzal agendu dopravního úřadu podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“), Krajský úřad Jihomoravského kraje.

Po převzetí agendy dopravních úřadů provedl Krajský úřad vyhodnocení úrovně dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji, na základě čehož byla zahájena jednání

s dopravci o uzavření závazků veřejné služby na příslušné linky a stanovena částka 26 Kč na vozokilometr (jako maximální výše nákladů a přiměřeného zisku, kterou Krajský úřad uznává dopravcům zajišťujícím základní dopravní obslužnost v závazku veřejné služby). Vzhledem k tomu, že účastník řízení s takto stanovenou cenou nesouhlasil, vypsal Krajský úřad výběrové řízení na zajištění základní dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby na linkách, které provozoval ČAS – SERVICE. Do výběrového řízení vypsaného dne 24.3.2004 se kromě jiných společností přihlásila i společnost ČAS – SERVICE, která na některých linkách zvítězila. Vzhledem k tomu, že ani po výběrovém řízení nebyla ochotna akceptovat výše uvedenou částku, byly uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby na těchto linkách s jinými dopravci. Účastník řízení však nadále provozuje linky (pozn. linky, které byly předmětem výše uvedeného výběrového řízení), na které mu byly uděleny licence, nikoliv však v závazku veřejné služby, ale ve svém komerčním režimu.

Na základě výše popsaného výběrového řízení byly na konci měsíce června roku 2003 uděleny licence na provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy společností 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“), dále byly uděleny licence na 2 linky i společnosti TREDOS, spol. s r.o., ale tyto linky nemají zastávku ve Znojmě. Společnosti PSOTA, BDS, BŘDS a BK BUS jsou dále označovány také jako odmítnutí nebo uvedení dopravci.

Společnosti BŘDS byly uděleny licence na tři linky se zastávkou ve Znojmě na dobu od 1.7.2003 do 1.7.2008, společnosti BK BUS byly uděleny licence na pět linek se zastávkou ve Znojmě na dobu od 1.7.2003 do 30.6.2008. Společnosti BDS byly uděleny licence na tři linky se zastávkou ve Znojmě na dobu od 1.7.2003 do 1.7.2008 a Společnosti PSOTA byly uděleny licence na devět linek se zastávkou ve Znojmě na dobu od 1.7.2003 do 1.7.2008. Jízdní řády pro uvedené linky byly novým dopravcům schváleny v časech stejných se společností ČAS – SERVICE. Vzhledem k tomuto souběhu jízdních řádů si noví dopravci požádali o změnu jízdních řádů a po schválení těchto změn nejezdí spoje naprosto ve stejných časech, ale jsou od sebe odsunuty např. o cca 5 nebo 10 min.

Po obdržení licencí k provozování linek s jízdními řády, v nichž jako zastávka figurovalo Znojmo, autobusové nádraží, požádali výše uvedení dopravci společnosti ČAS – SERVICE o umožnění vjezdu a užívání autobusového stanoviště v prostoru autobusového nádraží ve Znojmě. Společnost BŘDS tak učinila dopisem ze dne 30.5.2003, společnost BK BUS žádala společnost ČAS – SERVICE dopisem ze dne 30.5.2003, společnost PSOTA dopisem ze dne 2.6.2003 a společnost BDS dopisem ze dne 2.6.2003.

Účastník řízení k těmto žádostem shodně odpověděl, že jejich žádosti nemůže vyhovět dopisem ze dne 18.6.2003, cit.: „**Ve věci povolení užívání autobusového stanoviště ve Znojmě Vám sdělujeme, že naše společnost není vzhledem k vlastnickým a právním poměrům kompetentní.**“ (viz str. 96, 104, 172 spisu)

Dne 8.7.2003 obdržel Krajský úřad odpověď RING Inc. s.r.o. (dále jen „RING“) k žádostem ze dne 28.5.2003 o vyjádření k udělení licencí výše uvedeným dopravcům. Společnost RING ve své odpovědi mimo jiné uvedla, že cit: „...**naše společnost RING Inc. s.r.o. je sice vlastníkem předmětných pozemků** (pozn. Úřadu – pozemků, na kterých se

nachází autobusové nádraží ve Znojmě), **ale významné části svého vlastnického práva – a to práva pozemky užívat – se vzdala tím, že je přenechala do nájmu jinému subjektu, tj. společnosti ČAS – SERVICE a.s. Jen tato společnost je na základě platné nájemní smlouvy oprávněna předmětné pozemky užívat; ...společnosti RING Inc. s.r.o. zůstalo z obsahu vlastnického práva k těmto pozemkům jen holé vlastnictví, zahrnující právo předmět vlastnictví zcizit.**“ RING dále uvedl, že vzhledem k uzavřené nájemní smlouvě není oprávněn činit žádné právní úkony, které by nájemce (společnost ČAS – SERVICE) omezovaly ve výkonu jeho užívacího práva a že by v žádném případě nemohl umožnit držitelům licencí žádné užívání předmětných nemovitostí (viz např. str. 97 spisu).

O vyjádření společnosti RING, uvedené v předchozím odstavci, Krajský úřad vyrozuměl účastníkem řízení odmítnuté dopravce, kteří opětovně požádali společnost ČAS – SERVICE o povolení vjezdu na autobusové nádraží a o možnost užívání autobusových stanišť.

Účastník řízení odpověděl na tyto žádosti dopisy ze dne 25.7. a 28.7.2003 (spis str. 8-9, 175, 231), ve kterých shodně uvedl, že cit.: **„...jak je Vám již známo, naše společnost není vlastníkem pozemků, na nichž se nachází účelová komunikace tvořící prostor tzv. autobusového nádraží na ulici Dr. Milady Horákové ve Znojmě.“** Společnost ČAS – SERVICE dále v dopisech sdělila, že není oprávněna přenechat uvedené pozemky do podnájmu a doplnila, že cit.: **„I kdyby tu nebyly shora zmíněné právní překážky, pak by naše společnost nemohla vyhovět Vaší žádosti ze dne 9.7.2003 též 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 a tak i povinností naší společnosti... S odkazem na shora uvedené tedy nemůžeme Vaší žádosti vyhovět.“**

S ohledem na skutečnost, že výše uvedená tvrzení obsažená v odpovědích účastníka řízení byla v rozporu s vyjádřeními Krajského úřadu a odmítnutých dopravců, z nichž vyplynulo, že v jiných případech společnost ČAS – SERVICE vjezd na autobusové nádraží ve Znojmě umožnila, vyžádal si Úřad od společnosti ČAS – SERVICE smlouvy, které má uzavřené s ostatními dopravci, kterým umožnila přístup na autobusové nádraží ve Znojmě. Úřad ověřil, že ČAS - SERVICE má uzavřenou Smlouvu o poskytování služeb se společnostmi Autobusy Karlovy Vary, a.s. ze dne 11.12.1997, TRADO – BUS, s.r.o. ze dne 1.7.1997, Třebíč, Connex Morava a.s. ze dne 1.9.1999, Connex Východní Čechy a.s. ze dne 26.4.2001, Connex Praha, s.r.o. ze dne 28.8.2003, Antonín Řezníček AN-CAR ze dne 14.6.2002, dále má tutéž smlouvu uzavřenu se společností Tourbus, a.s. ze dne 1.12.1997, která se však týká provozování mezinárodní linky. Se společností ICOM transport a.s., Jihlava má ČAS – SERVICE uzavřenou Dohodu o užívání autobusového nádraží, staniště a označnicků zastávek ze dne 14.4.2000. Jedná se zejména o dálkové linky zajišťované těmito společnostmi, přičemž linky společnosti TRADO – BUS a ICOM jsou svým charakterem linky místní (jejich trasa je kratší než 100 km).

Předmětem smluv o poskytování služeb, uzavíraných mezi společností ČAS – SERVICE a ostatními dopravci, je zabezpečení služeb na autobusovém nádraží ve Znojmě. Ve smlouvách je mimo jiné uvedeno, že se společnost ČAS - SERVICE zavazuje umožnit dopravci při dodržování sjednaných podmínek a za úplaty užívání příjezdového a odjezdového stání v prostoru autobusového nádraží, poskytovat informace cestujícím při jejich osobní návštěvě v informační kanceláři nebo telefonicky o odjezdu spojů smluvních linek, zveřejnit mimořádné informace dopravců o zajištění provozu na lince, zajistit úklid a údržbu prostoru autobusového nádraží včetně odjezdových stání.

Vzhledem k odmítnutí poskytování přístupu výše uvedeným dopravcům na autobusové nádraží ve Znojmě v současné době autobusy těchto dopravců zastavují na průjezdných zastávkách na ulici Dr. Milady Horákové, což je ulice přiléhající k autobusovému nádraží. Na základě jednání všech dopravců bylo mezi dopravci dohodnuto zajišťování obsluhy těchto odjezdových stání terminálovým způsobem, tj. příjezd autobusů, vystoupení nebo nastoupení cestujících a odjezd. Odstavování autobusů probíhá na pronajatých plochách od Českých drah.

Ústní jednání s účastníkem řízení

Dne 9.1.2004 se v sídle Úřadu uskutečnilo jednání s účastníkem řízení. K předmětu správního řízení zástupce společnosti ČAS – SERVICE mimo jiné uvedl, že mu byly vydány licence k provozování veřejné linkové osobní dopravy na dobu do roku 2005 a tuto dopravu provozuje v okrese Znojmo na linkách, které spadají pod režim závazku veřejné služby. Přestože byly uděleny licence na tyto linky účastníkovi řízení, byly následně uděleny licence na stejné linky rovněž dalším společnostem. K otázce svého právního vztahu k autobusovému nádraží ve Znojmě účastník řízení uvedl, že nemovitost, na kterém se nachází tzv. autobusové nádraží ve Znojmě je v LV označena jako ostatní plocha, respektive ostatní komunikace. Společnost ČAS – SERVICE je nájemcem této nemovitosti, a to na základě smlouvy se společností RING.

K otázce kapacity autobusového nádraží ve Znojmě účastník řízení sdělil, že v některých obdobích v závislosti na denní době, dni v týdnu apod., je autobusové nádraží vytíženo a v některých vytíženo není. Dle účastníka řízení není možné, aby z daného prostoru odjížděl téměř dvojnásobek vozidel ve stejnou dobu a to z důvodu jak kapacitních tak bezpečnostních nebo technických. Skutečnost, že některým autobusovým dopravcům umožnil vjezd na autobusové nádraží a jiným ne, odůvodnil účastník řízení s poukazem na výše uvedené (kapacitní důvody) a doplnil, že pokud jsou na nádraží umožněny vjezdy dalším subjektům, pak se jedná o jednotlivé jízdy dálkové dopravy, které jsou zcela nesrovnatelné s linkami regionální dopravy. Na závěr jednání účastník řízení uvedl, že se domnívá, že nemá dominantní postavení v souvislosti s předmětem správního řízení a že ve Znojmě je řada lokalit odkud odjíždějí autobusy veřejné linkové dopravy. Dále uvedl, že v žádném směru nezneužil dominantní postavení ani nijak neporušil zákon a navrhl, aby si Úřad pro posouzení celé věci vyžádal duplicitní licence a jízdní řády od uvedených dopravců.

Ústní jednání s odmítnutými společnostmi

Při jednání se zástupcem společnosti BŘDS p. Josefem Rebendou Úřad ověřil, že společnost BŘDS požádala společnost ČAS – SERVICE o umožnění přístupu na autobusové nádraží ve Znojmě. P. Rebenda předložil dopisy, které poslali společnosti ČAS-SERVICE v této věci a odpověď, kterou od ní obdrželi. (Dopisy jsou popsány výše.) P. Rebenda dále sdělil, že jejich autobusy zastavují ve Znojmě na ulici Dr. Milady Horákové, kde jsou od roku 1998 tři zastávky. Uvedl, že jednu využívali sami, další dvě společnost PSOTA. Na svoji zastávku museli přidat další tři linky a navíc tam zajíždí a zastavuje BDS. Pan Rebenda dále konstatoval, že pro větší přehlednost, pohodlí a orientaci cestujících by bylo lepší, kdyby jejich autobusy zastavovaly na autobusovém nádraží a kdyby měli k dispozici ještě alespoň jednu zastávku. K dotazu Úřadu zda má informace o tom, jak je autobusové nádraží ve Znojmě vytíženo, resp. zda by bylo fakticky možné, aby zde zastavovaly i autobusy jejich společnosti, odpověděl cit.: „Úplně bez problémů, zastávek je tam hodně a při tom způsobu dopravy, který provozujeme, bychom se tam bez problémů vešli. Ze Zvonářky, z brněnského

autobusového nádraží, odjíždějí všechny autobusy (všech dopravců) do Znojma z jedné zastávky a také se tam zvládneme odbavit.“ (protokol o ústním jednání viz str. spisu 84-86)

Pan František Baštář, jednatel společnosti BK BUS, na otázku Úřadu, zda žádali společnost ČAS-SERVICE o umožnění přístupu na autobusové nádraží ve Znojmě, odpověděl kladně a Úřadu doložil svoji žádost adresovanou ČAS - SERVICE ze dne 30.5.2003 – viz výše. Dále sdělil, že jejich autobusy zastavují ve Znojmě na ulici Dr. Milady Horákové a uvedl, že by bylo lepší, kdyby zastavovaly na autobusovém nádraží, vzhledem k tomu, že cestující jsou zvyklí cestovat právě z autobusového nádraží (protokol o ústním jednání viz str. spisu 99-101).

Karel Psota, jednatel společnosti PSOTA, na otázku Úřadu, zda žádali společnost ČAS-SERVICE o umožnění přístupu na autobusové nádraží ve Znojmě, odpověděl, že požádali ČAS-SERVICE o umožnění vjezdu a o přidělení 3 až 4 odjezdových stání a předložil dopisy k doložení těchto skutečností. Dále uvedl, že vzhledem k tomu, že nedostali povolení od společnosti ČAS-SERVICE k vjezdu na autobusové nádraží, vyřešili tuto situaci tím, že veškeré linky provozují na stávajících třech zastávkách, způsobem terminálu – z každé naší zastávky je zajištěn odjezd v průměru 5 linek, proto i odbavování a požadavky na technické zabezpečení provozu jsou náročnější, museli rovněž přizpůsobit odjezdové časy tak, aby byl zajištěn plynulý provoz a odbavování cestujících. (protokol o ústním jednání viz str. spisu 107-109, popis předložených dopisů viz výše)

Zástupce společnosti BDS, Pavel Joch na otázku Úřadu, zda žádali společnost ČAS-SERVICE o umožnění přístupu na autobusové nádraží ve Znojmě, odpověděl, že žádali hned když se dozvěděli, že uspěli ve výběrovém řízení a Úřadu předložil předmětnou korespondenci. (Popis dopisů viz výše) Dále sdělil, že autobusy jejich společnosti zastavují na ulici Dr. Horákové, přičemž cestující jsou dlouhodobě zvyklí používat autobusové nádraží ve Znojmě (což má návaznost i na České dráhy a na ostatní spoje). Dle jeho vyjádření se na ulici Dr. Horákové zřídila před několika lety 3 odjezdová stání, která se přidělila i pro jejich 3 nové linky. Dodal, že při odjezdu všech autobusů do všech směrů pouze ze 3 stání musí cestující více hlídat autobusy, což je pro ně nepohodlné. Na dotaz Úřadu, zda má informace o tom, jak je autobusové nádraží ve Znojmě vytíženo, odpověděl cit.: „V původním rozsahu duplicitních spojů by vzniknul problém zejména v časech kolem 3., případně 5. hodiny odpoledne. Vzhledem k tomu, že jsme museli díky omezenému počtu stání upravit své jízdní řády (ve spolupráci s ostatními dopravci), byl by tento způsob řešením i v případě autobusového nádraží ale při vyloučení odstavení autobusů na autobusovém nádraží, které může způsobit kapacitní problém. Pokud by tedy nedocházelo k odstavení autobusů a došlo by k přizpůsobení odjezdových časů, byla by kapacita autobusového nádraží dostatečná.“ (protokol o ústním jednání viz str. spisu 191-193)

Úřad vyslechl jako svědka Ing. Marka Veselého, pracovníka odboru dopravy Krajského úřadu. Svědek uvedl, že autobusové nádraží ve Znojmě je výchozím a přestupním uzlem ve Znojmě. K současnému stavu provozu veřejné autobusové linkové dopravy v okrese Znojmo sdělil, že z pohledu Krajského úřadu současný stav není vyhovující vzhledem k tomu, že rozdělením cestujících mezi dva různé dopravce dochází k rozměňování tržeb. S ohledem na omezenou výši dotace ze státního rozpočtu je nutné, aby se na ztrátách částečně podíleli i noví dopravci. Dále uvedl, že z pohledu cestujících jsou na autobusovém nádraží různá autobusová stání a je snadnější orientace cestujících, dalším faktorem je i bezpečnost cestujících, kdy ze zastávek na ulici Dr. Horákové musí při cestě na další autobusové linky, případně na vlak přecházet rušnou komunikaci. K dotazu Úřadu týkajícího se odstavení

autobusů společností ČAS – SERVICE na autobusovém nádraží (na které jako na skutečnost ovlivňující vytíženost autobusového nádraží poukázal zástupce společnosti BDS) Ing. Veselý odpověděl, že kdyby společnost ČAS – SERVICE neodstavovala autobusy na autobusovém nádraží, došlo by ke zvýšení kapacity autobusového nádraží a dodal, že autobusy je možné odstavovat i mimo odjezdová stání v prostoru autobusového nádraží (protokol o výslechu svědka viz. spis str. 269-271).

Kapacita autobusového nádraží ve Znojmě

Při posuzování kapacity autobusového nádraží ve Znojmě vycházel Úřad z informací poskytnutých Úřadu Krajským úřadem a z jím předložené studie Znojmo – autobusové nádraží – Posouzení kapacity zpracované společností ADIAS s.r.o. (spis str. 37-39 a 43-43h)

Ze studie vyplynulo, že autobusové nádraží ve Znojmě má 24 odjezdových stání, z nichž z každého může současně odjet jeden autobus. Autobus musí před odjezdem nechat nastoupit a odbavit cestovním dokladem všechny cestující, kteří budou odjíždějícím spojem cestovat. Na odbavení bere studie v úvahu dobu 10 min. (pozn. z výše uvedeného je možné dovodit, že za 1 hodinu může z jednoho odjezdového stání odjet 6 autobusů, tj. z celého autobusového nádraží může za hodinu odjet až 144 autobusů).

Z autobusového nádraží ve Znojmě odjíždí nejvíce autobusů mezi 14.45 a 14.55 h. I v tomto období nejvyšší dopravní vytíženosti je však volných 7 odjezdových stání. Na autobusovém nádraží ve Znojmě tedy stojí současně v jednotlivých pětiminutových intervalech následující počty odjíždějících autobusů.

Časový interval	Počet odjíždějících autobusů stojících na odjezdových stáních	Využití odjezdových stání v %
14.40 h – 14.45 h	6	25,0 %
14.45 h – 14.50 h	16	66,7 %
14.50 h – 14.55 h	17	70,8 %
14.55 h – 15.00 h	8	33,3 %
15.00 h – 15.05 h	1	4,2 %

Z výše uvedených údajů je možné dovodit, že autobusové nádraží ve Znojmě není v průběhu pracovního dne plně využito, a to ani v době nejvyšší vytíženosti. Studie dále konstatuje, že lze dosáhnout dalšího navýšení kapacity autobusového nádraží, a to zřízením dvou až tří odjezdových stání bez nutnosti stavebních úprav.

Vymezení relevantního trhu

Pro řádné posouzení jednání účastníka řízení je třeba vymezit relevantní trh. Trh je obecně místem, kde se střetává nabídka s poptávkou, relevantním trhem je potom trh zboží, které je z hlediska své 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.

Pro účely vymezení trhu z hlediska výrobního vycházel Úřad z následujících skutečností:

Předmětem správního řízení je zneužití dominantního postavení odmítnutím přístupu některým dopravcům do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě. Autobusové nádraží je dopravní stavba, zpravidla budova nebo komplex budov včetně zařízení a vybavení sloužící provozu autobusové dopravy a službám pro cestující. Autobusové nádraží zejména poskytuje dopravcům odjezdová a příjezdová stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu cestujících veřejnou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou. Ze smluv uzavíraných provozovatelem autobusového nádraží ve Znojmě s jinými dopravci vyplývá, že provozovatel autobusového nádraží umožní vjezd autobusů příslušných dopravců do prostoru autobusového nádraží a dále bude zajišťovat poskytování informací cestujícím, zveřejnění mimořádných informací dopravce, řádné užívání odjezdových stání, úklid a údržbu prostoru autobusového nádraží včetně odjezdových stání. Vzhledem k uvedeným skutečnostem Úřad definoval relevantní trh z hlediska **věcného** jako **trh 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.**

Geografický relevantní trh zahrnuje oblast, ve které jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišitelné od sousedních území. Z hlediska geografického se jedná o trh místní, neboť pro zajištění dopravní obslužnosti města Znojma není možné využívat obdobné služby v jiném místě. Z uvedeného důvodu Úřad vymezil relevantní trh z hlediska **geografického** jako **území města Znojma.**

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

Obdobně byl vymezen po stránce věcné i relevantní trh v rozhodnutí Úřadu č.j. S 27/99-950/99-210 ve znění rozhodnutí č.j.S 27/99-540/00-210.

Podíl společnosti ČAS – SERVICE na relevantním trhu

Na území města Znojma existuje pro provozovatele veřejné linkové osobní autobusové dopravy, a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní, pouze jedno zařízení plnící účel autobusového nádraží. Přestože autobusy některých dopravců zastavují na průjezdných zastávkách na ulici Dr. Milady Horákové, případně na jiných zastávkách ve městě Znojmě, nelze považovat využívání těchto zastávek z věcného hlediska za plně zastupitelné s využíváním služeb autobusového nádraží. Zejména je třeba uvést, že s užíváním odjezdových, příjezdových a přestupních stání na autobusovém nádraží je spojena celá řada dalších služeb poskytovaných provozovatelem autobusového nádraží, např. úklid a údržba, poskytování informací cestujícím, zveřejňování mimořádných informací dopravce, možnost uzavřít dohodu o předprodeji jízdenek a místenek.

Na autobusovém nádraží je zpravidla pro určité linky vyhrazeno jedno odjezdové stání, kam autobus najede již několik minut před odjezdem a má větší časový prostor pro odbavení cestujících, což pro cestující znamená snazší orientaci a větší pohodlí, naproti tomu při provozování veřejné linkové autobusové dopravy několika dopravci na třech zastávkách na ulici Dr. Milady Horákové musí být používán tzv. terminálový způsob odbavování cestujících (tj. příjezd autobusů, vystoupení nebo nastoupení cestujících a odjezd v krátkých časových intervalech), tedy způsob pro cestující náročnější a nepohodlnější. V tomto směru je třeba poukázat zejména na blízkost vlakového nádraží a skutečnost, že se cestující na toto

nádraží mohou dostat z autobusového nádraží ve Znojmě bez nutnosti přecházet rušnou komunikaci na ulici Dr. Milady Horákové.

Společnost ČAS – SERVICE je nájemcem tohoto jediného autobusového nádraží ve Znojmě a dle zjištěných skutečností je jediným oprávněným subjektem, který může umožnit užívání vyhrazených částí autobusového nádraží i dalším subjektům.

Na základě výše uvedených skutečností Úřad konstatuje, že společnost ČAS – SERVICE má **100% podíl na vymezeném relevantním trhu, tj. je soutěžitelem disponujícím dominantním postavením ve smyslu § 10 zákona.**

Právní a skutková posouzení

Ochrana hospodářské soutěže před jejím nedovoleným omezováním je upravena zákonem č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, který z dikce ustanovení § 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.

Při posuzování dominantního postavení, které zákon vymezuje jako postavení soutěžitele nebo soutěžitelů, kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích, je třeba důsledně rozlišovat mezi samotnou existencí dominantního postavení na relevantním trhu, které nemá protisoutěžní nebo protiprávní charakter, a to zejména v situaci, kdy bylo toto postavení dosaženo v řádném konkurenčním boji, a mezi zneužíváním dominantního postavení na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů, které má charakter zneužití účasti v hospodářské soutěži a je správním deliktem ve smyslu zákona.

Soutěžitel nacházející se v dominantním postavení na relevantním trhu má povinnost dbát zvýšené opatrnosti, aby svým jednáním nenarušil hospodářskou soutěž a nedopustil se tak správního deliktu zneužívání dominantního postavení, jehož se pojmově může dopustit právě jen soutěžitel v dominantním postavení a který je z dikce ustanovení § 11 odst. 1 zákona zakázán. Standart požadavků, jenž jsou na takového soutěžitele kladeny, je tedy nutně vyšší, což je dáno důrazem na tvorbu, zachování a ochranu zdravého soutěžního prostředí. Podobně z praxe orgánů ES např. rozhodnutí ECJ, případ č. 322/81 NV *Nederlandsche Banden Industrie Michelin v Commission of the European Communities*, cit.: „Zjištění, že je podnik v dominantním postavení, není samo o sobě rekriminací, ale znamená, že bez ohledu na důvody tohoto postavení, má tento podnik zvláštní odpovědnost v tom, aby svým chováním nenarušil transparentnost soutěže na společném trhu.“ Obdobné stanovisko přijal rovněž Vrchní soud v Olomouci např. v rozhodnutí 2 A 12/97: „Soud zastává stanovisko, že smyslem ochrany hospodářské soutěže je mimo jiné zajištění fair prostředí na trhu zboží tam, kde tržní mechanismy jsou potlačeny, deformovány, či jinak selhávají, přitom zvláštní důraz na ochranu tržního prostředí je třeba klást v případech absolutní koncentrace.“

Při posouzení jednání účastníka řízení Úřad vyšel ze skutečnosti, že účastník řízení je soutěžitelem v dominantním postavením 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. Není přitom rozhodující, zda se účastník řízení nachází

v dominantním postavení na základě vlastnického práva nebo na základě užívacích práv z titulu nájemní smlouvy.

Úřad vzal dále v úvahu skutečnost, že společnost ČAS – SERVICE odmítla poskytnout společnostem BDS, BŘDS, BK BUS a PSOTA, a to i přes jejich opakované žádosti, přístup do prostoru autobusového nádraží ve Znojmě. Toto jednání je dostatečně prokázáno jak korespondencí mezi těmito společnostmi, tak rovněž z ústních jednání realizovaných jak s jednotlivými dopravci, tak s účastníkem řízení. Společnost ČAS – SERVICE své jednání odůvodňovala zejména tím, že s ohledem na existenci nájemní smlouvy není kompetentní k povolení užívání autobusového nádraží ve Znojmě. Úřad proto ověřil, jaká práva z nájemní smlouvy je účastník řízení způsobilý vykonávat a rovněž zjistil, zda účastník řízení již v období předcházejícím žádostem dotčených dopravců o přístup na autobusové nádraží neumožnil jiným subjektům.

V této souvislosti je třeba uvést, že účastník řízení má se společností RING Inc. s.r.o. uzavřenou nájemní smlouvu, a to mimo jiné na prostory autobusového nádraží. § 666 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, v platném znění, uvádí, že nájemce je oprávněn dát pronajatou věc do podnájmu, nestanoví-li smlouva jinak. Z nájemní smlouvy mezi účastníkem řízení a společností RING přitom nevyplývá žádné takové omezení. Výše uvedené ostatně potvrzuje rovněž vyjádření společnosti RING k dotazu Krajského úřadu, v rámci kterého uvedla, že není oprávněna činit žádné právní úkony, které by nájemce pozemků dle předmětu smlouvy omezovaly ve výkonu jeho užívacího práva. O tom, že si účastník řízení byl vědom toho, že je oprávněn dále s pozemky, které jsou předmětem výše uvedené nájemní smlouvy nakládat svědčí rovněž skutečnost, že dne 14.6.2002 uzavřel s panem Antonínem Řezníčkem AN-CAR smlouvu o poskytování služeb, jejímž předmětem je zabezpečení služeb na autobusovém stanovišti ve Znojmě a na základě dříve uzavřených smluv poskytuje obdobné služby rovněž dalším dopravcům (viz výše, např. Autobu Karlovy Vary, a.s., TRADO – BUS, s.r.o., Connex Morava a.s., Connex Východní Čechy a.s. a Connex Praha, s.r.o.). Je tedy zjevné, že nelze přisvědčit důvodu účastníka řízení spočívajícím v domnělé nekompetentnosti k umožnění přístupu do prostor autobusového nádraží ve Znojmě, zdůraznit je přitom třeba skutečnost, že společnost ČAS – SERVICE si této skutečnosti byla vědoma.

Dalším důvodem, kterým účastník řízení zdůvodňoval své odmítnutí poskytnutí přístupu na autobusové nádraží výše uvedeným dopravcům byla kapacita autobusového nádraží. Účastník řízení v této souvislosti uvedl, že žádosti těchto dopravců o povolení přístupu na autobusové nádraží nemůže vyhovět nad rámec výše uvedeného důvodu také proto, že pohyb autobusů dalšího dopravce v lokalitě autobusového nádraží ve Znojmě by ztížil a zkomplikoval řádný výkon práv i povinností jeho společnosti.

Za účelem posouzení této skutečnosti Úřad zohlednil studii vypracovanou společností ADIAS s.r.o. zabývající se kapacitou autobusového nádraží ve Znojmě. Z této studie jednoznačně vyplynulo, že kapacita nádraží je dostatečná, a to i v době nejvyššího zatížení, kdy je obsazeno 17 z 24 stanovišť. Úřad dále uvádí, že i za předpokladu, že by docházelo ke zpožděním a nebylo možné dodržet interval mezi příjezdem autobusu a jeho odjezdem v rámci 10 minut předvídaných studií, zbýval by dostatek prostoru (volných stanovišť) a času (doba odjezdu a příjezdu), v rámci kterého by bylo možné služby nádraží poptávajícím dopravcům poskytovat, a to přinejmenším některým z nich. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že autobusové nádraží je po většinu času využíváno jen omezeně a v malé míře (viz studie) a že lepšího využití současné kapacity by mohlo být dosaženo lepším plánováním a koordinací odjezdů a příjezdů autobusů dopravců nádraží využívajících. Poukázat je třeba

také na skutečnost, že nelze vyloučit možnost rozšíření kapacity nádraží o další 2 až 3 stanoviště bez nutnosti stavebních úprav. Ostatně sám účastník řízení na ústním jednání připustil, že v některých obdobích, v závislosti na denní době a dni v týdnu apod., není autobusové nádraží vytíženo. Účastník řízení, vědom si této nevytíženosti autobusového nádraží (kterou sám uvedl) přitom odmítl povolit přístup na autobusové nádraží žádajícím dopravcům, a to bez toho, aniž by s nimi nebo alespoň s některými z nich jakýmkoliv způsobem jednal o podmínkách přístupu a používání autobusového nádraží a jejich možnosti začlenění do stávajícího provozu autobusového nádraží. Je tedy nutné mít za to, že postup účastníka řízení byl zaměřen proti soutěžitelům – dopravcům provozujícím autobusovou dopravu na obdobných linkách jako společnost ČAS – SERVICE, a že účastník řízení fakticky neposkytl žádnému z těchto dopravců přístup na autobusové nádraží, ani s nimi o tomto přístupu nejednal.

Úřad dále uvádí, že není možné akceptovat ani námitku účastníka řízení spočívající ve ztížení a zkomplikování řádného výkonu práv. Společnosti ČAS – SERVICE by totiž nebylo v důsledku umožnění přístupu na autobusové nádraží ve Znojmě znemožněno realizovat její práva a právem chráněné zájmy do té míry, že by je nemohla fakticky realizovat, ale naopak by došlo k využití kapacity autobusového nádraží a k plnění funkcí k jejichž realizaci bylo zřízeno a je jak účastníkem řízení, tak i dalšími subjekty, jimž společnost ČAS – SERVICE poskytuje služby, užíváno.

Úřad při svém posuzování zohlednil rovněž skutečnost, že jízdní řády schválené dopravním úřadem dopravců, kteří požádali o vstup na nádraží se časově kryly s jízdními řády schválenými pro účastníka řízení, a že tedy v praxi mohlo docházet k tomu, že by z jednoho nádraží, z různých míst, odjížděly autobusy na totožných linkách a v totožnou dobu. Tato situace od září roku 2003 neplatí, neboť z rozhodnutí dopravního úřadu došlo k posunům v jízdních řádech těchto dopravců, které se v současnosti od jízdních řádů účastníka řízení liší. Úřad však zohlednil situaci v době, kdy došlo k realizaci jednání účastníka řízení, které je předmětem tohoto řízení, tj. v době, kdy jízdní řády společnosti ČAS – SERVICE a žádajících dopravců byly stejné. Vzhledem k této skutečnosti se Úřad zabýval rovněž posouzením, zda by bylo možné pro žádající dopravce nebo alespoň pro některé z nich vyhradit část kapacity nádraží pro realizaci autobusové dopravy dle jim schválených licencí a jízdních řádů. V této souvislosti je třeba opětovně odkázat posouzení kapacity autobusového nádraží ve Znojmě, ze kterého vyplývá, že i v době největšího vytížení bylo k dispozici minimálně 5 volných stání (viz studie společnosti ADIAS s.r.o. a vyjádření výše).

Podstatným znakem naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení je újma způsobená jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům. Pojem „újma“ zákon nedefinuje, nelze jej však bez dalšího zaměňovat s pojmem „škoda“. Újma je pojem obsahově širší, který v sobě sice může zahrnovat škodu vyjádřitelnou obecným ekvivalentem peněz, z hlediska zákona však újma mimo jiné také spočívá v samotném narušení soutěže, kdy protisoutěžní praktiky dominantanta zabraňují udržení nebo rozvoji soutěže na určitém trhu, což má konkrétní důsledky pro jiné soutěžitele, případně rovněž spotřebitele.

Ve výše uvedeném smyslu Úřad konstatuje, že v důsledku jednání společnosti ČAS – SERVICE byly společnosti BDS, BŘDS, BK BUS a PSOTA znevýhodněny v hospodářské soutěži, neboť jim bylo znemožněno využívat jediného infrastrukturního zařízení poskytujícího služby autobusového nádraží, tedy zejména užívat odjezdová, příjezdová a přestupní stání, mít zajištěno poskytování informací cestujícím, a to i telefonicky, zveřejňování mimořádných informací dopravce, možnost uzavřít dohodu o předprodeji

jízdenek a místenek apod. Za významnou je přitom třeba vzít zejména skutečnost, že tak účastník řízení učinil v době, kdy tyto odmítnuté společnosti začínaly provozovat autobusovou dopravu na dotčených linkách, a že postup společnosti ČAS – SERVICE byl postupem zaměřeným vůči společnostem, které mu počínaly konkurovat na jím provozovaných linkách. V důsledku jednání účastníka řízení byli tito dopravci nuceni hledat alternativní řešení a nakonec zvolili terminálový způsob odbavování cestujících na zastávkách na ulici Dr. Milady Horákové, které však neplní a ani nemohou plnit veškeré funkce a služby autobusového nádraží. Nezanedbatelnou je rovněž újma způsobená spotřebitelům - cestující veřejnosti, které byla jednáním účastníka řízení ztížena orientace při nástupu, výstupu a přestupu z autobusů, snížena míra pohodlí při cestování a v neposlední řadě ztížena možnost získávat informace o navazujících spojích.

Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že tím, že účastník řízení odmítl dne 18.6.2003 a dále opakovaně ve dnech 25.7.2003 a 28.7.2003 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů odmítl umožnit společnostem PSOTA, BDS, BŘDS a BK BUS přístup na autobusové nádraží ve Znojmě, zneužil dominantní postavení na relevantním 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 tyto společnosti znevýhodnil v hospodářské soutěži a způsobil újmu rovněž spotřebitelům – cestujícím. Tímto jednáním porušil účastník řízení § 11 odst. 1 zákona.

Vyjádření účastníka řízení

Účastník řízení se dne 9.2.2003 seznámil s podklady pro rozhodnutí a se způsobem jejich zjištění. V rámci seznámení s podklady a dále v rámci písemného vyjádření k podkladům pro rozhodnutí uvedl následující námítky:

Společnost ČAS – SERVICE ve svém vyjádření uvádí, že nemá dominantní postavení v souvislosti s předmětem správního řízení, neboť ve městě Znojmě je řada lokalit, odkud mohou odjíždět autobusy veřejné linkové dopravy. K tomu Úřad uvádí, že s problematikou vymezení relevantního trhu, jakož i postavením účastníka řízení na tomto trhu se vypořádal v příslušné části rozhodnutí a na toto vyjádření v plném rozsahu odkazuje.

Společnost ČAS – SERVICE dále uvedla, že nelze umožnit uvedeným dopravcům užívání částí autobusového stanoviště ve Znojmě, neboť není možné, aby z jednoho místa v tutéž dobu mohly odjíždět autobusy společnosti ČAS – SERVICE, tak i těchto dopravců, protože to kapacita tohoto zařízení nedovoluje (str. 29 – 30 spisu). Dále uvedl, že smlouvy o užívání autobusového nádraží ve Znojmě se společnostmi PSOTA, BDS, BŘDS a BK BUS nebylo možné uzavřít vzhledem k tomu, že by to vedlo ke ztížení plnění povinností vyplývajících z licencí udělených společnosti ČAS – SERVICE. Pokud se jedná o kapacitu a vytíženost autobusového nádraží ve Znojmě poukázal účastník řízení na svůj nesouhlas se studií vypracovanou společností ADIAS s.r.o. s tím, že odjezdy autobusů jsou oproti 10 minutám, se kterými počítá tato studie, často opožděny, což zapříčiňuje vytíženost autobusového nádraží v tzv. „špičkách“.

K tomu Úřad konstatuje, že nelze akceptovat tvrzení, že není možné, aby v tutéž dobu odjížděly z jednoho místa jak autobusy společnosti ČAS SERVICE, tak i odmítnutých dopravců. Předně je třeba zdůraznit, že kapacita autobusového nádraží ve Znojmě je dostatečná, a to i s přihlédnutím k případným zdržením při odbavování cestujících a

zpožděním v odjezdech autobusů, což je možné mimo jiné demonstrovat na skutečnosti, že i v době nejvyššího vytížení autobusového nádraží je 7 ze 24 stání volných, a že 5 z těchto stání je volných i několik hodin před tímto obdobím nejvyššího vytížení. Dále je třeba uvést, že žádný z dopravců žádajících o poskytnutí přístupu nepožadoval zajištění odjezdů z určitého stanoviště nebo přímo ze stanovišť, ze kterých odbavuje svoje spoje společnost ČAS – SERVICE, ale toliko o umožnění přístupu na autobusové nádraží jako takové. Rovněž námitky týkající studie zaměřené na posouzení kapacity autobusového nádraží je třeba odmítnout, neboť Úřad při svém hodnocení podkladů zohlednil rovněž případné prodlevy v odjezdech autobusů a tyto skutečnosti zkonstatoval v části rozhodnutí Právní a skutková posouzení, na kterou v plném rozsahu odkazuje.

Účastník řízení dále uvedl, že nesouhlasí s množstvím kilometrů ujetých společností ČAS – SERVICE v roce 2003 obsažených v podnětu ředitele Krajského úřadu Jihomoravského kraje, a že předpokládá, že tyto údaje byly v podnětu uvedeny v zájmu prokázat, že společnost ČAS – SERVICE má na trhu dominantní postavení. Účastník řízení dále uvedl, že pro postavení na trhu není rozhodný počet ujetých kilometrů, ale spíše dosažené tržby z provozované dopravy. Účastník řízení také uvedl, že autobusové nádraží ve Znojmě je tvořeno nejen pozemky, které má tato společnost v nájmu, ale i celou lokalitou ulice Dr. Milady Horákové, a tudíž nejsou dotčení dopravci nijak znevýhodněni nutností zastavovat na stanovištích umístěných přes silnici. K tomu Úřad konstatuje, že počty kilometrů ujetých společností ČAS –SERVICE nebyly ve správním řízení žádným způsobem zohledňovány a ke způsobu vymezení relevantního trhu, jakož k vymezení postavení účastníka řízení na něm, odkazuje na příslušnou část rozhodnutí.

Ve svém vyjádření účastník řízení dále uvádí, že je třeba jako předběžnou otázku posoudit, zda byly společností, jimž byl společností ČAS – SERVICE odmítnut přístup na autobusové nádraží ve Znojmě, uděleny licence v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“). K tomu Úřad konstatuje, že udělení licencí dotčeným dopravcům, tj. společností PSOTA, BK BUS, BDS a BŘDS již bylo přezkoumáno příslušným orgánem, kterým je Ministerstvem dopravy ČR (viz str.spisu 60), přičemž nebylo shledáno porušení silničního zákona

Účastník řízení rovněž sdělil, že nebyla uzavřena žádná zakázaná dohoda mezi ním a společností RING Inc. s.r.o. K tomu Úřad konstatuje, že správní řízení se společností ČAS – SERVICE bylo vedeno pro možné porušení § 11 zákona jednáním účastníka řízení tak, jak bylo specifikováno v oznámení o zahájení správního řízení a nikoliv ve věci porušení § 3 odst. 1 zákona.

Ve svém vyjádření se společnost ČAS – SERVICE dále zabývá částkou 26 Kč na vozokilometr, maximální výší nákladů a průměrného zisku, kterou Krajský úřad uznává dopravcům zajišťujícím základní dopravní obslužnost v závazku veřejné služby. K tomu Úřad uvádí, že uzavírání smluv o závazku veřejné služby a výše úhrady prokazatelné ztráty dopravcům není pro posuzování jednání společností ČAS –SERVICE relevantním.

K možnosti přenechat část pozemků tvořících autobusové nádraží do podnájmu se společnost ČAS – SERVICE uvedla, že podnájemní vztah znamená, že nájemce ztrácí možnost předmět podnájmu sám užívat, neboť toto právo výlučně přechází na nájemce. Z tohoto důvodu také uzavřela společnost ČAS – SERVICE s ostatními subjekty, jež mohou využívat autobusové nádraží ve Znojmě, smlouvy inominátní. K tomu Úřad uvádí, že pro posouzení jednání účastníka řízení v tomto případě není rozhodující jakou formu společnost

ČAS – SERVICE zvolila pro umožnění ostatním subjektům užívat autobusové nádraží, ale skutečnost, že účastník řízení bez objektivně ospravedlnitelných důvodů odmítl konkrétním společenstvem na toto autobusové nádraží přístup.

Společnost ČAS – SERVICE rovněž poukázala na skutečnost, že jízdní řády dotčených dopravců byly změněny tak, aby se časy odjezdů autobusů dotčených dopravců a společnosti ČAS – SERVICE od sebe lišily. Tuto skutečnost ovšem považuje za „likvidační“, neboť dochází k tomu, že si cestující vybírají linky dotčených dopravců, které jezdí mnohdy dříve. K tomu Úřad uvádí, že změnu jízdních řádů zohlednil v rámci posouzení jednání účastníka řízení, přičemž byl zohledněn stav, který panoval v době, kdy došlo ze strany účastníka řízení k odmítnutí žádajících dopravců. K potenciální likvidačnosti nově schválených jízdních řádů Úřad konstatuje, že tyto byly schváleny k tomu příslušným orgánem státní správy – dopravním úřadem, že problematika jejich posouzení nespadá do působnosti Úřadu.

Závěr

Na základě posouzení všech výše uvedených skutečností rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

Odůvodnění výše pokuty

Podle ustanovení § 22 odst. 2 zákona může Úřad soutěžitelům uložit pokutu do výše 10 000 000 Kč nebo do výše 10 % z čistého obratu dosaženého za poslední ukončený kalendářní rok, jestliže úmyslně nebo z nedbalosti porušili zákazy stanovené v § 3 odst.1, § 4 odst. 1, § 11 odst. 1 a § 18 odst. 1 zákona nebo nesplnili povinnosti stanovené v § 15 odst. 2 zákona. Při rozhodování o výši pokuty Úřad přihlédne zejména k závažnosti, případnému opakování a délce trvání porušování zákona. Výše pokuty v mezích stanovených zákonem je věci správného uvážení Úřadu a je v konkrétním případě individualizována skutkovými okolnostmi daného případu, stavem soutěžního prostředí a v neposlední řadě zaměřením a cíly soutěžní politiky. Obdobně postupuje při ukládání sankcí i Evropská komise a Evropský soudní dvůr (např. rozsudek ESD ze dne 12.7.2001 ve věci Tate & Lyle pls., British Sugar and Napier Brown & Co, Ltd. V Commission of the EC).

Úřad tedy především konstatuje, že v průběhu správného řízení bylo prokázáno, že k jednání, které je popsáno v bodě I. výroku tohoto rozhodnutí skutečně došlo. Stejně tak má Úřad za prokázané, že tímto jednáním bylo porušeno ustanovení § 11 odst. 1 zákona, podmínky pro uložení pokuty jsou tedy dány.

Při úvahách o výši pokuty Úřad vycházel ze skutečnosti, že protisoutěžního jednání se dopustil subjekt, který na příslušném relevantním trhu zaujímá výrazné dominantní postavení. Je přitom třeba uvést, že tento trh je geograficky lokalizován a rovněž jednání společnosti ČAS – SERVICE má v tomto případě geograficky lokalizované dopady. Jednání účastníka řízení, které spočívalo v odmítnutí umožnění přístupu na autobusové nádraží bez objektivně ospravedlnitelných důvodů, přestože ve svém důsledku nevedlo k vyloučení společností PSOTA, BDS, BŘDS a BK BUS z možnosti poskytovat služby autobusové dopravy, bezesporu ztížilo jejich postavení při nabízení svých služeb a to zejména v období, kdy s poskytováním služeb autobusové dopravy na linkách, na kterých provozuje autobusovou dopravu rovněž účastník řízení, začínali.

Úřad dále zohlednil skutečnost, že účastník řízení si byl vědom skutečnosti, že zdůvodnění pro odmítnutí žádostí o vstup na autobusové nádraží je zjevně nepravdivé, zejména věděl, že je oprávněn poskytovat možnost užívat autobusové nádraží rovněž dalším subjektům, jak ostatně vyplynulo z jím uzavřených smluv s jinými dopravci. Účastník řízení si rovněž musel být vědom, že i v období maximálního vytížení autobusového nádraží bylo několik stání volných a že jím uváděné zdůvodnění není objektivním ospravedlněním pro jeho jednání. Ze všech výše uvedených důvodů nelze jednání společnosti ČAS – SERVICE hodnotit jinak než jako úmyslné, a to v podobě úmyslu přímého.

Úřad přihlédl rovněž k tomu, že výše uvedené společnosti požádaly společnost ČAS – SERVICE o umožnění přístupu opakovaně, a že byly opakovaně odmítnuty. V neposlední řadě Úřad zohlednil skutečnost, že v případě jednání účastníka řízení se jedná o první porušení zákona o ochraně hospodářské soutěže.

Úřad v rámci správního uvážení o výši pokuty přihlédl k základním funkcím pokuty, tj, k funkci preventivní a represivní a dále ověřil, zda pokuta nebude pro účastníka řízení ve svém důsledku likvidační. Po zohlednění všech výše uvedených skutečností dospěl Úřad k závěru, že pokuta ve výši 1 500 000,- Kč přispěje k naplnění obou výše uvedených základních úkolů a nebude pro účastníka řízení likvidační.

Poučení o opravném prostředku

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

Mgr. Vítězslav Šemora
pověřený řízením odboru

Rozhodnutí obdrží:

Statutární zástupce společnosti
ČAS – SERVICE a.s.
Dobšická 2
670 17 Znojmo