

Č.j.: S 12/05-3865/05-ÚHS

V Brně dne 6. června 2005

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení č.j. S 12/05 zahájeném dne 22. března 2005 z vlastního podnětu podle § 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, ve znění pozdějších předpisů, ve věci možného porušení ustanovení § 11 odst. 1 téhož zákona, s účastníkem řízení, kterým je společnost ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, ve správním řízení zastoupená na základě plné moci ze dne 29. března 2005 prof. JUDr. Zdeňkem Češkou, CSc., advokátem advokátní kanceláře Císař, Češka, Smutný a spol., se sídlem Praha 1, Dlouhá 39, PSČ 110 00, vydává toto

### **r o z h o d n u t í :**

#### **I.**

Účastník řízení společnost **ČSAD Liberec, a.s.**, se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, zneužil svého dominantního postavení na trhu služeb poskytovaných autobusovým nádražím v Liberci subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu tím, že v době přinejmenším od 24. ledna 2005 bez objektivně ospravedlnitelného důvodu odmítl vyjednávat o využívání jím provozovaného autobusového nádraží v Liberci se společností STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075, za účelem provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha – Liberec a zpět a následně od 1. února 2005 až dosud neumožnil řádné využívání jím provozovaného autobusového nádraží v Liberci společností STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075, za účelem provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy na lince Praha – Liberec a zpět.

Uvedeným jednáním účastník řízení porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, k újmě společnosti STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075, kterou znevýhodnil v hospodářské soutěži na trhu služeb poskytovaných

dopravci provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na trase Praha – Liberec, a rovněž k újmě konečných spotřebitelů - cestujících, kteří v inkriminovaném období poptávali služby vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy na trase Praha – Liberec.

## II.

Podle § 11 odst. 3 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jednání popsané v bodě I. výroku tohoto rozhodnutí účastníku řízení společnosti ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, do budoucna **zakazuje**.

## III.

Za porušení ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ukládá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže účastníku řízení společnosti ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, pokutu ve výši

**2 500 000,- Kč (slovy: dva miliony pět set tisíc korun českých).**

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.

## IV.

Dle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ukládá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže účastníku řízení společnosti ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, následující opatření k nápravě:

1. Transparentním způsobem stanovit pravidla využívání autobusového nádraží v Liberci provozovaného účastníkem řízení tak, aby byly zajištěny objektivní a rovné podmínky využívání tohoto autobusového nádraží i pro společnost STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075.
2. Umožnit společnosti STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075, řádně využívat autobusové nádraží v Liberci provozované účastníkem řízení na základě podmínek uvedených v odst. 1 tohoto bodu výroku rozhodnutí.

Pro splnění těchto nápravných opatření stanoví Úřad pro ochranu hospodářské soutěže účastníku řízení společnosti ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504, lhůtu 30 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí. O splnění nápravných opatření je účastník řízení povinen informovat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve lhůtě nejpozději do 30 dnů od uplynutí lhůty pro jejich splnění.

## **O d ů v o d n ě n í :**

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) obdržel dne 14. února 2005 **podnět** JUDr. Bc. Martina Kulhánka, Ph. D., advokátní kancelář Kulhánek & Kučera, se sídlem Brno, Příkop 8, PSČ 604 10, podaný v zastoupení společnosti STUDENT AGENCY, s.r.o., se sídlem Brno, Bašty 2, PSČ 602 00, IČ 25317075 (dále jen „STUDENT AGENCY“), ve věci možného zneužití dominantního postavení společnosti ČSAD Liberec, a.s., se sídlem Liberec 6, České mládeže 594/33, PSČ 460 06, IČ 25045504 (dále též jen „účastník řízení“ nebo „ČSAD Liberec“), spočívajícího v bránění autobusům společnosti STUDENT AGENCY ve vjezdu do areálu autobusového nádraží v Liberci provozovaného společností ČSAD Liberec (dále jen „Podnět“). Právní zástupce společnosti STUDENT AGENCY v Podnětu požadoval, aby Úřad zahájil správní řízení ve věci zneužití dominantního postavení společnosti ČSAD Liberec a zakázal jednání, jímž společnost ČSAD Liberec brání vjezdu autobusů společnosti STUDENT AGENCY do areálu autobusového nádraží v Liberci provozovaného společností ČSAD Liberec (dále též jen „AN Liberec“) a znemožňuje tak odbavení cestujících u označnicku zastávky. K Podnětu byly přiloženy podklady nasvědčující dle právního zástupce společnosti STUDENT AGENCY porušení zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon“), které byly v průběhu následného šetření Podnětu doplněny. Spis Podnětu Úřad doplnil rovněž o některé podklady zajištěné v průběhu šetření dalších souvisejících podnětů. Spis Podnětu se stal součástí spisu správního řízení č.j. S 12/05 po jeho zahájení.

Na základě skutečností zjištěných šetřením uvedeného Podnětu **zahájil Úřad dne 22. března 2005 z vlastního podnětu správní řízení č.j. S 12/05** se společností ČSAD Liberec ve věci porušení § 11 odst. 1 zákona. **Možné porušení zákona účastníkem řízení Úřad spatřoval** v neumožnění společnosti STUDENT AGENCY využívat za účelem provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha – Liberec a zpět autobusové nádraží v Liberci, které účastník řízení provozuje.

V průběhu správního řízení si Úřad vyžádal podklady pro posouzení dané věci týkající se zejména vzájemných jednání společností ČSAD Liberec a STUDENT AGENCY ve věci přístupu na AN Liberec a dále podklady vztahující se k licenčním řízením o vydání licence společnosti STUDENT AGENCY pro provoz vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Liberec – Praha, resp. Praha – Liberec ve smyslu § 10 a násl. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), včetně podkladů k vymezení relevantního trhu. Dne 13.4.2005 proběhlo **ústní jednání s účastníkem řízení** a dne 20.4.2005 se uskutečnilo zejm. pro účely vymezení relevantního trhu **místní ohledání ve městě Liberec**.

V souladu s § 33 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, bylo účastníku řízení umožněno **seznámit se s podklady pro rozhodnutí a způsobem jejich zjištění** dne 9.5.2005. Dokumenty, které se staly součástí správního spisu po tomto datu, byly účastníku řízení zaslány v kopii poštou v rámci lhůty pro vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí (dopisy č.j. S 12/05-3313/05-OHS ze dne 10.5.2005 a č.j. S 12/05-3381/05-OHS ze dne 13.5.2005). Účastník řízení svého práva využil a ke shromážděným podkladům se vyjádřil v Úřadem stanovené lhůtě (viz dále).

### **Charakteristika účastníka řízení**

Společnost **ČSAD Liberec** byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 1126, dne 1.1.1999. Majoritním vlastníkem této společnosti je Liberecká automobilová doprava, s.r.o., menší podíly akcií vlastní Statutární město Liberec a další města a obce regionu. Základní kapitál společnosti je 88 939 000,- Kč.

Jediným zakladatelem společnosti je Fond národního majetku České republiky. Předmětem podnikání ČSAD Liberec je mj. **provozování autobusových nádraží**, včetně odstavných ploch, předprodeje jízdenek a místenek v autobusové dopravě, silniční motorová doprava osobní, silniční motorová doprava nákladní, opravy karoserií, opravy silničních vozidel aj.

Společnost ČSAD Liberec je provozovatelem AN Liberec. Je rovněž vlastníkem převážné části pozemků, na nichž se AN Liberec nachází. Zbývá část pozemků využívaných k provozování AN Liberec je ve vlastnictví jiných subjektů a ČSAD Liberec je využívá na smluvním základě (str. 151 spisu Podnětu). Společnost ČSAD Liberec zároveň provozuje vnitrostátní veřejnou linkovou osobní dopravu na lince č. 540 001 Liberec – Praha na základě licence č.j. RD 2843/01-277/2-Kř (str. 32-35 spisu Podnětu). Výchozí zastávka této linky je na AN Liberec a cílová zastávka je v Praze (Černý Most). Společnost ČSAD Liberec se kromě těchto činností zabývá rovněž nákladní automobilovou přepravou, opravárenstvím a dalšími činnostmi dle výpisu z obchodního rejstříku. Areál společnosti ČSAD Liberec v místě jejího sídla zahrnuje i rozsáhlé parkoviště pro nákladní vozidla a autobusy účastníka řízení (lokalita je od AN Liberec vzdálena cca 5 km)<sup>1</sup>.

## Zjištěné skutečnosti

Společnost **STUDENT AGENCY** se dle výpisu z obchodního rejstříku zabývá mj. činnostmi cestovní kanceláře a osobní silniční motorovou dopravou. Proces získání licence k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na trase mezi Libercem a Prahou společností STUDENT AGENCY měl následující vývoj.

- **Licenční řízení u Krajského úřadu Libereckého kraje**

Dne 1.9.2004 byla Krajskému úřadu Libereckého kraje doručena žádost společnosti STUDENT AGENCY o udělení licence k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Liberec, autobusové nádraží – Praha, Černý Most – Praha, letiště Ruzyně s termínem zahájení provozu od 1.11.2004. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy, **požádal o stanovisko k udělení licence**<sup>2</sup> Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Magistrát města Liberec, Policii České republiky, dopravní inspektorát Liberec, Ředitelství silnic a dálnic České republiky, správa Liberec a společnost ČSAD Liberec. Magistrát hlavního města Prahy ve svém stanovisku určil trasu linky tak, aby byla ukončena již na zastávce Praha, Černý Most, a to z důvodu stavebních úprav na zastávce Praha, letiště Ruzyně. Platnost tohoto stanoviska byla omezena do 31.12.2006. **Společnost ČSAD Liberec ve svém vyjádření** ze dne 30.9.2004<sup>3</sup> (str. 133 spisu Podnětu a str. 390 spisu správního řízení – dále jen „spis“) uvedla, že podstatná část navržené trasy této linky je v souběhu s linkami zahrnutými v systému základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje. Dále uvedla, že v převážné většině časů koliduje i navržený jízdní řád přímo s odjezdy autobusů na lince 540 001 – tedy na lince kompletně zahrnuté v dotačním systému kraje (pozn. Úřadu: jedná se o linku Liberec – Praha provozovanou účastníkem řízení). Domnívá se tedy, že se zavedením výše požadované linky bude vždy docházet k odčerpávání tržeb, které by zvyšovalo úhradu prokazatelné ztráty na lince 540 001 a z tohoto důvodu nedoporučuje udělit licenci pro

<sup>1</sup> Viz fotografie č. 37 (str. 215 spisu správního řízení) pořízená při místním ohledání.

<sup>2</sup> Dle § 11 zákona o silniční dopravě předloží dopravní úřad žádost o udělení licence ke stanovisku dopravním úřadům, v jejichž územním obvodu budou umístěny zastávky (tzv. dotčené úřady). Dotčený úřad dále předloží žádost o udělení licence k vyjádření obci, v jejímž územním obvodu budou umístěny zastávky, příslušnému orgánu Policie České republiky z hlediska bezpečnosti silničního provozu, správci pozemní komunikace a **majiteli označnicku zastávky uvedené v žádosti o udělení licence.**

<sup>3</sup> Vyjádření bylo podepsáno Ing. Jiřím Řádkem, vedoucím pracovníkem divize osobní dopravy společnosti ČSAD Liberec.

navrženou trasu. Ostatní oslovené subjekty vydaly kladná stanoviska.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy rozhodnutím č.j. KULK 9479/2004 OD-277.2/NL, ze dne 14.10.2004 **neudělil** společnosti STUDENT AGENCY licenci k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Liberec, autobusové nádraží – Praha, Černý Most – Praha, letiště Ruzyně, a to z toho důvodu, že přepravní potřeby v přepravním spojení, kde má být linka vedena, jsou zajištěny provozem jiné veřejné osobní dopravy, která je dotována státem a část linky, která je vedena mezi zastávkami Praha, Černý Most – Praha, letiště Ruzyně nemůže být do 31.12.2006 provozována. Vůči tomuto rozhodnutí se společnost STUDENT AGENCY odvolala k Ministerstvu dopravy ČR, které rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje zrušilo a **vrátilo věc k novému projednání**. Novým účastníkem řízení se stala také společnost ČSAD Liberec. Na základě dopisu Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 9.4.2005 byla společnost ČSAD Liberec znovu vyzvána k vyjádření k žádosti o udělení licence společnosti STUDENT AGENCY. Společnost ČSAD Liberec ve svém stanovisku uvedla, že kapacita stání na AN Liberec je plně vytížena stávajícími spoji na základě jízdních řádů a v poslední době dochází ke značnému nárůstu počtu příjezdů a odjezdů dle požadavků dopravců, se kterými má společnost ČSAD Liberec uzavřen smluvní vztah. Kapacita AN Liberec je dle společnosti ČSAD Liberec naplněna. Uvádí, že nesouhlasí se zřízením cílové stanice linky Liberec – Praha provozované společností STUDENT AGENCY na AN Liberec. Z těchto důvodů nebude společnosti STUDENT AGENCY poskytovat ani další služby spojené s provozováním veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy. Při seznámení s podklady pro vydání rozhodnutí předseda představenstva společnosti ČSAD Liberec Ing. Petr Wasserbauer uvedl do protokolu, že vyjádření Ing. Jiřího Řádka ze dne 30.9.2004 (viz výše) je právně irelevantní a tudíž neplatné, neboť Ing. Řádek uvedl ve vyjádření nesprávné označení své funkce (ředitel divize osobní dopravy místo vedoucí divize osobní dopravy) a není zplnomocněn k samostatnému podepisování za společnost a není ani statutárním zástupcem společnosti. Ing. Wasserbauer požádal, aby k tomuto vyjádření Ing. Řádka nebylo v dalším průběhu řízení přihlíženo.

Skutečnosti uvedené společností ČSAD Liberec neměly vliv na výsledek rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje po novém projednání žádosti společnosti STUDENT AGENCY ze dne 1.9.2004 - rozhodnutím č.j. KULK 9479/2004 OD-277.2/NL ze dne 10.4.2005 tento úřad zamítl žádost společnosti STUDENT AGENCY o udělení licence k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Liberec – Praha a licenci **neudělil z důvodů, že pravomocným rozhodnutím ve stejné věci byla Magistrátem hlavního města Prahy, odborem dopravy udělena licence** k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha – Liberec č.j. MHMP-153054/2004/DOP-O3/Mi, a přepravní potřeby v přepravním spojení, kde má být linka vedena, jsou zajištěny provozem jiné veřejné osobní dopravy, která je finančně podporována Libereckým krajem.

- **Licenční řízení u Magistrátu hlavního města Prahy**

Dne 27.10.2004 obdržel Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, žádost společnosti STUDENT AGENCY o udělení licence k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha – Liberec. Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, **požádal o stanovisko k udělení licence** Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy (tzv. dotčený úřad). Tento dotčený úřad vyzval společnost ČSAD Liberec k vyjádření se k žádosti společnosti STUDENT AGENCY o udělení licence. **Společnost ČSAD Liberec zaslala vyjádření ze dne 24.11.2004 podepsané předsedou představenstva Ing. Petrem Wasserbauerem** (str. 142 spisu Podnětu a str. 392 spisu), **ve kterém nedoporučuje udělení licence společnosti STUDENT AGENCY** a nesouhlasí se zřízením cílové stanice předmětné

linky na AN Liberec. **Odůvodnění tohoto vyjádření je de facto shodné s odůvodněním uvedeným ve vyjádření společnosti ČSAD Liberec k žádosti o udělení licence podané společností STUDENT AGENCY u Krajského úřadu Libereckého kraje podepsaném Ing. Řádkem, ze dne 30.9.2004 (viz výše).** Navíc Ing. Wasserbauer ve vyjádření uvádí, že na AN Liberec by při event. udělení licence vznikly vážné problémy s přidělením stanoviště pro směr na Prahu, které je již dnes velmi obsazeno. Dotčený úřad ve svém stanovisku ze dne 6.12.2004 (str. 411 spisu) Magistrátu hlavního města Prahy sdělil, že **nesouhlasí** s udělením licence k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Liberec – Praha (Praha, letiště Ruzyně – Praha, Černý Most – Liberec, autobusové nádraží), neboť přepravní potřeby v přepravním spojení, kde bude linka vedena, jsou zajištěny provozem jiné veřejné osobní dopravy, která je dotována státem nebo v případě městské autobusové dopravy obcemi.

**Přes nesouhlasné stanovisko dotčeného úřadu vydal Magistrát hlavního města Prahy dne 3.1.2005 rozhodnutí č.j. MHMP-153054/2004/DOP-O3/Mi, kterým společností STUDENT AGENCY udělil licenci k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince č. 154 420 Praha – Liberec s termínem zahájení dopravy dne 1.2.2005 a platností licence do 31.12.2009 (dále jen „Licence“).** Rozhodnutí o udělení Licence **nabylo právní moci dne 12.1.2005** (následně došlo ke schválení jízdního řádu STUDENT AGENCY).

### **Průběh jednání účastníka řízení se společností STUDENT AGENCY**

Podle informací zaslaných Úřadu firmou STUDENT AGENCY tato společnost usilovala dne 17.1.2005 prostřednictvím svého jednatele Ing. Jančury o ústní jednání se zástupci účastníka řízení. Ing. Řádek sdělil telefonicky zástupci STUDENT AGENCY, že ČSAD Liberec nesouhlasí s užíváním zastávky v areálu AN Liberec touto společností. Na lince Liberec – Praha již operují tři dopravci (ČSAD Liberec, HOTLINER s.r.o. a Hofmann GmbH, organizační složka), což je dle názoru Ing. Řádky **dostatečný počet k uspokojování přepravních potřeb cestujících.** Předseda představenstva ČSAD Liberec Ing. Wasserbauer vzkázal společnosti STUDENT AGENCY, že je zaneprázdněn.

V rámci ústního jednání s účastníkem řízení byl Úřadu předán e-mail ze dne 21.1.2005 od Ing. Radima Jančury (jednatele STUDENT AGENCY) zaslaný mj. na e-mailovou adresu [reditel@csadlb.cz](mailto:reditel@csadlb.cz) (předmět: problém), ve kterém je mj. uvedeno (cit.): *„Dobry den pane Wasserbauere, asi vite, proc vam pisi. Jde o akci „zavora“ :-). Nebo spise nechat pana Radka k dohode na vjezd na nadržiti...“* STUDENT AGENCY ve svém e-mailu dále ČSAD Liberec sděluje, že schvaluje umístění závory<sup>4</sup> na AN Liberec, dále že (cit.): *„...dle zákona musíme linku spustit 1.2. což také uděláme a to za každou cenu. Jinak dostaneme pokutu a licenci nám vezmou... Vjezd na nadržiti zamezi zavora, takže nám nezbyvá, než nechat cestující nastupovat a vystupovat před zavorou. Což není z hlediska bezpečnosti silničního provozu nic moc ... Dnes pošlou oficiální žádost s jízdními řády. Předpokládám, že nás hodíte asi k Hotlinerovi na st. č. 4. Budete-li se chtít setkat, rád přijedu...“* Na tuto korespondenci reaguje e-mail Ing. Řádky zaslaný dne 23.1.2005 Ing. Wasserbauerovi, jednatelem ČSAD Liberec, v němž se uvádí, že licence nebyla vydána Krajským úřadem v Liberci a ČSAD Liberec se k zastávce nevyjadřovalo, dále se uvádí (cit.): *„Lze taky použít i pohled, že zákon 111 ukládá komu dotčený úřad předloží žádost o stanovisko nikoli však k čemu se má příslušný subjekt vyjádřit – možná trochu díra v zákoně, ale kdyby došlo ke*

---

<sup>4</sup> Účastník řízení dle svého vyjádření tuto „závoru“ začal budovat, aby zabránil pohybu cizích subjektů na AN Liberec (str. 576 spisu).

*střetu i toto je argument.“*

Dne 22.1.2005 zaslala společnost STUDENT AGENCY dopis na adresu sídla účastníka řízení a na adresu AN Liberec (jak je uvedeno i ve výše popsaném e-mailu). Dle informací získaných Úřadem od České pošty, s.p. byla zásilka doručena na obě místa s tím, že přijetí bylo potvrzeno razítkem ČSAD Liberec (viz str. 39 a str. 419 spisu).<sup>5</sup> V uvedeném dopise žádala společnost STUDENT AGENCY o návrh smlouvy o užívání AN Liberec, přidělení zastávky a vylepení jízdních řádů (k dopisu byla přiložena licence vydaná Magistrátem hl. m. Praha, jízdní řády společnosti STUDENT AGENCY a další dokumenty). Následně dne 24.1.2005 zaslal předseda představenstva ČSAD Liberec Ing. Wasserbauer jednatelem společnosti STUDENT AGENCY e-mail, kde se mj. uvádí, že tato společnost může požádat o změnu licence ve věci zřízení konečné zastávky v jiné lokalitě Liberce. Dále sděluje, že považuje Ing. Jančuru za prozíravého podnikatele, který si je dobře vědom toho, že **čtvrtý dopravce na lince Liberec – Praha již nic nového v nabídce přepravních služeb nepřinese a navíc, že odjezdy ve stejném čase a z jednoho stanoviště na AN v Liberci přinesou jen zmatek a chaos mezi cestujícími a nevráživost mezi dopravci** tak, jak se to již děje po vstupu stávajících dopravců na AN Černý Most a to nemůže žádnému z dopravců prospět a cestujícím to rovněž nic dobrého nepřinese, (cit.): „*Proto Vás nebudeme „házet“ ani k Hotlinerovi na st. č. 4, ani jinam. Myslím, že na mém místě byste se zachoval stejně. S ohledem na to, že momentálně nemám v úmyslu na svých názorech cokoli měnit, domnívám se (, že) naše případná schůzka by v dohledné budoucnosti nic nepřinesla. Naopak očekávám, že znovu zvážíte svůj záměr zřídit cílovou stanici na lince Praha – Liberec a to nikoli na AN, ale v jiné vhodné lokalitě Liberce...“* (str. 62 – 63 spisu).

Následně společnost STUDENT AGENCY dne 27.1.2005 opakovaně žádala o přidělení zastávky na AN Liberec a o umožnění vylepení jízdních řádů, přičemž zaslala na účet účastníka řízení 40 000,- Kč jako zálohu za užívání AN Liberec. Účastník řízení její žádost zamítl dopisem ze dne 31.1.2005 a částku vrátil. Od 1.2.2005 začala AN Liberec střežit bezpečnostní služba najatá účastníkem řízení. STUDENT AGENCY odbavovala cestující mimo prostory AN Liberec. Dne 23.2.2005 bylo účastníku řízení doručeno usnesení Krajského soudu Ústí nad Labem, pobočka Liberec č.j. Nc 102/2005-28 ze dne 21.2.2005 **o předběžném opatření, kterým se nařizuje společnosti ČSAD Liberec umožnit vjezd, odbavení a výjezd autobusů STUDENT AGENCY, provozovaných na lince Praha – Liberec, na AN Liberec dle platného jízdního řádu.** Dne 24.2.2005 společnost ČSAD Liberec stáhla bezpečnostní službu, která hlídala vjezd na AN Liberec a umožnila autobusům společnosti STUDENT AGENCY využívat prostor AN Liberec (s tím, že však neumožnila vylepení jízdních řádů). Dopisem ze dne 2.3.2005 společnost ČSAD Liberec oznámila společnosti STUDENT AGENCY, s ohledem na usnesení Okresního soudu v Liberci ze dne 21.2.2005<sup>6</sup>, že současná situace vyžaduje ze strany STUDENT AGENCY přijetí případných náhradních řešení, tj. umístění zastávky v jiných prostorách, a že ČSAD Liberec poskytuje STUDENT AGENCY lhůtu do 5.3.2005. Po tomto termínu obnoví střežení svých pozemků a nebude autobusům STUDENT AGENCY umožňovat vjezd na tyto pozemky (podobného znění je i dopis od ČSAD Liberec na STUDENT AGENCY ze dne 4.3.2005). **Od 6.3.2005 společnost ČSAD Liberec opět začala pomocí bezpečnostní služby bránit vjezdu autobusů STUDENT AGENCY na AN Liberec.** Dne 9.3.2005 byla Krajským soudem v Ústí nad Labem, pobočka Liberec č.j. Nc 102/2005-28 ze dne 21.2.2005 vyznačena na originálu usnesení o nařízení předběžného opatření doložka vykonatelnosti a ověřená notářská kopie tohoto dokumentu byla osobně předána Ing. Řádkovi - od tohoto data až do vydání rozhodnutí

<sup>5</sup> Účastník řízení při ústním jednání uvedl, že takový dopis od STUDENT AGENCY neobdržel (str. 133 spisu).

<sup>6</sup> Kterým byl zamítnut paralelně podaný návrh ze strany STUDENT AGENCY na vydání předběžného opatření, o kterém však již rozhodl Krajský soud (viz výše).

Úřadu ve věci byly autobusy společnosti STUDENT AGENCY vpouštěny pouze do prostoru vjezdu (resp. výjezdu) na AN Liberec (jde o část pozemku bezprostředně za počátkem plochy AN Liberec, který patří městu Liberec – navazuje pozemek vlastněný účastníkem řízení, který je hlídán bezpečnostní službou – viz níže). Následně ČSAD Liberec dopisem ze dne 21.3.2005 STUDENT AGENCY sděluje, že v současné době připravuje nový provozní řád AN Liberec včetně opatření k zabránění vjezdu nepovolaným subjektům do tohoto uzavřeného prostoru, uplatnění nového ceníku služeb a vydání nových smluv s autobusovými dopravci k vjezdu do prostoru AN Liberec a užívání služeb s tím spojených. Za tímto účelem jsou prověřovány kapacitní možnosti AN Liberec. Současně požádal účastník řízení o zaslání kopie licence č.j. MHMP-153054/2004/DOP-03/Mi ze dne 3.1.2005, kterou dle svého tvrzení **doposud neobdržel**. Na závěr účastník řízení uvádí, že bude časové i prostorové využití příjezdových stání i stanoviště č. 4 AN Liberec, tedy zastávku s označením PRAHA, odpovědně posuzovat a v době co možná nejkratší podá STUDENT AGENCY zprávu o rozsahu a způsobu využívání AN Liberec. Dopisem ze dne 4.4.2005 společnost STUDENT AGENCY opakovaně zaslala účastníku řízení kopii licence (viz výše) a další dokumenty (např. jízdní řád platný od 6.3.2005 apod.). Na závěr dopisu STUDENT AGENCY uvádí, že dle jejího názoru není AN Liberec zcela kapacitně využito, ale chápe, že **některé spoje STUDENT AGENCY by mohly odjíždět i z jiné zastávky než ze zastávky č. 4.**

### Ústní jednání s účastníkem řízení

Dne 13.4.2005 se v sídle Úřadu uskutečnilo ústní jednání se zástupci účastníka řízení (protokol viz str. 129 až 136 spisu). Jednání se zúčastnil předseda představenstva společnosti ČSAD Liberec Ing. Petr Wasserbauer, zaměstnanec společnosti JUDr. Jan Čejka a právní zástupce společnosti na základě substituční plné moci Mgr. Robert Pelikán a Mgr. Lucie Šebestová. K počtu autobusových nádraží/stání v Liberci zástupci účastníka řízení uvedli, že v Liberci jsou dva terminály autobusové dopravy (terminál je autobusové nádraží, které zabezpečuje i ostatní služby spojené s přepravou cestujících – je tam čekárna, zařízení pro prodej jízdenek, sociální zařízení, odpočívadla pro řidiče atd.), a to v Žitavské ulici provozovaný ČSAD Liberec a autobusové nádraží ve Fügnerově ulici provozované dopravním podnikem města Liberec. Zástupci účastníka řízení poukázali na to, že další odjezdová místa byla účastníkem řízení **vyznačena na mapě města Liberce** (viz podání účastníka řízení ze dne 1.4.2005, str. 27 spisu), a uvedli, že se jedná o tři stání poblíž vlakového nádraží Liberec, která by využívala zázemí tohoto nádraží, další ve středu města vyznačené nádraží MHD na Fügnerově ulici vybavené takovým zázemím (viz výše popsané jako terminál ve Fügnerově ulici), dvě stanoviště ve východní části města Liberec využívající zázemí studentských kolejí. Dle zástupců účastníka řízení rovněž přichází v úvahu autobusové nádraží Jablonec, neboť město Jablonec je spojeno s Libercem tramvajovou linkou<sup>7</sup>. K tomu zástupci účastníka řízení doplnili, že tzv. označnick je vlastník pozemku či komunikace povinen strpět na svém pozemku, tzn. je možné novou zastávku zřídit prakticky kdekoli na veřejných komunikacích. Toto vyplývá ze zákona.

Na otázku Úřadu, z jakých důvodů společnost ČSAD Liberec nedoporučila příslušným orgánům veřejné správy udělení licence společnosti STUDENT AGENCY pro provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha-Liberec a zpět, zástupci účastníka řízení odkázali na své vyjádření v řízení o udělení licence Magistrátem hl. m. Prahy a podotkli, že vzhledem k nedostatečnému poučení ze strany Krajského úřadu v Liberci se ČSAD Liberec vyjadřovalo jako jeden z provozovatelů veřejné linkové dopravy a nikoliv jako provozovatel předpokládané cílové stanice, a proto také ve vyjádření ČSAD Liberec nebylo

<sup>7</sup> Pozn. Úřadu: Spojení trvá cca 30 minut.



dostatečně zdůrazněno, že pro odbavování uvažované linky není na nádraží dostatečná kapacita a že ani neexistuje žádná dohoda mezi STUDENT AGENCY a ČSAD Liberec o užívání tohoto prostoru. Takové doporučení či nedoporučení je však soukromým názorem účastníka řízení a dle jeho názoru je relevantní skutečností to, že STUDENT AGENCY nebyla vpuštěna do prostoru AN Liberec z důvodu jeho kapacitní vytíženosti.

Zástupci účastníka řízení dále uvedli, že STUDENT AGENCY společnost ČSAD Liberec **poprvé informovala o udělení licence** k provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na trase Praha – Liberec a zpět dopisem (e-mailem), který obdržela dne 21.1.2005 (viz str. 141 až 142 spisu), licence byla doložena až 7.4.2005 (účastník řízení požadoval doložení licence, neboť to považuje za běžný postup). Rovněž podotkli, že STUDENT AGENCY **nikdy neoslovila společnost ČSAD Liberec se žádostí o umožnění využívat AN Liberec, ale pouze oznamovala, že společnost ČSAD Liberec je povinna jí toto užívání umožnit a že se tak stane od 1.2.2005.** K dotazu Úřadu, zda společnost STUDENT AGENCY současně s tímto sdělila ČSAD Liberec, kolik spojů STUDENT AGENCY a ve kterou denní dobu by mělo dle schváleného jízdního řádu přijíždět a odjíždět z AN Liberec, bylo zástupci ČSAD Liberec uvedeno, že společnost STUDENT AGENCY zaslala jízdní řády v příloze některého dopisu zaslání koncem měsíce ledna 2005, tyto měla společnost ČSAD Liberec vylepit na označníky. Zástupci účastníka řízení doplnili, že jízdní řády je možno v průběhu roku ve stanovených termínech měnit, první takový termín byl dne 6.3.2005, kdy také skutečně došlo ke změně jízdního řádu ze strany STUDENT AGENCY, která zvýšila frekvenci spojů zhruba na dvojnásobek.

Následně zástupci účastníka řízení popsali postup společnosti ČSAD Liberec po obdržení žádosti společnosti STUDENT AGENCY o umožnění využívat AN Liberec (cit.): *„Po obdržení požadavku spol. STUDENT AGENCY (21.1.2005) provedla naše společnost prověrku kapacitní vytíženosti AN – výsledkem této prověrky byla nedostatečnost AN pro požadavky STUDENT AGENCY, a to jednak na příjezdových stáních (jejich účelem je výstup pasažérů - na AN jsou 3) i na odjezdových stáních – na těchto však pouze v některých časech.“* Rovněž uvedli, že v této prověrce nebyly vůbec zohledněny potřebné rezervy provozovatele AN (za účelem elektronické komunikace – popsána v protokole, úklidu stání, včlenění posilových spojů, reakce na aktuální potřeby přepravců a cestujících) – dalším specifikem je, že dle uzavřených dohod s dopravci, kteří AN Liberec již využívali a využívají, není možno ze strany účastníka řízení ovlivňovat počet spojů těchto dopravců a časy příjezdů a odjezdů těchto dopravců. K dotazu, zda společnost ČSAD Liberec nabídla STUDENT AGENCY využívání AN Liberec v jiných časech, než by odpovídalo odjezdovým a příjezdovým časům dle jízdního řádu společnosti STUDENT AGENCY ze dne 13.1.2005, resp. využívání jiných stanovišť, zástupci účastníka řízení uvedli, že (cit.): *„Společnost ČSAD Liberec tak v první fázi neučinila, protože byla poněkud zaskočena přístupem společnosti STUDENT AGENCY, kde se nezdálo, že by se s námi chtěli o nějaké modifikaci svých požadavků bavit. V současné době po zpracování definitivních analýz vytíženosti AN jsme zpracovali rozbor možností využívání AN ze strany spol. STUDENT AGENCY – předkládáme Úřadu – 8 listů ... Tento rozbor hodláme zaslat i spol. STUDENT AGENCY... Volné časy je naše společnost ochotna nabídnout k využití spol. STUDENT AGENCY. Nalézt v době ranní a odpolední špičky časy pro odjezd této společnosti (resp. jakéhokoli dalšího dopravce) je obtížné, a muselo by být předmětem oboustranného konstruktivního jednání, ke kterému není ze strany spol. STUDENT AGENCY žádná vůle.“* Pro doplnění zástupci účastníka řízení uvedli, že specifikem provozování autobusového nádraží je, že pro určitý směr (v daném případě z Liberce na Prahu) lze vždy použít **pro odjezdy konkrétního dopravce pouze jedno konkrétní stání**, jde o běžnou praxi při provozování autobusových nádraží za účelem zajištění **správné orientace cestujících**. Ke kapacitě příjezdových stání zástupci účastníka řízení sdělili, že kapacita příjezdových stání je vytížena ještě daleko více – často ve

stejný čas přijíždějí k jednomu stání i dva autobusy zároveň, řešení zrušením jednoho odjezdového stání a jeho změnou na příjezdové je rovněž vzhledem k vytíženosti odjezdových stání nemožné, situaci rovněž komplikují současné větší rozměry autobusů, než pro které bylo autobusové nádraží postaveno.

K využívání AN Liberec cestovními kanceláři zástupci účastníka řízení uvedli, že stanoviště č. 4 bylo od počátku vyhrazeno cestovním kancelářím a jiné nepravidelné dopravě (na základě ústního závazku vůči městu Liberec). ČSAD Liberec nemá uzavřeny žádné smlouvy s cestovními kanceláři, které by specifikovaly dobu odjezdů, příjezdů a počet autobusů. Počet autobusů cestovních kancelář využívajících AN Liberec sezónně i meziročně kolísá. Přesunutí odbavování autobusů na jiné stanoviště by bylo obtížné vzhledem k objemu přepravovaných zavazadel apod. V roce 2004 toto stání začal využívat dopravce HOTLINER, s.r.o., postupně výrazně zvyšoval počet odbavovaných autobusů z tohoto stání – pro linku Liberec – Praha a počátkem roku 2005 tak bylo toto stanoviště téměř vytíženo tímto dopravcem.

Ke kapacitní vytíženosti AN v Liberci zástupci účastníka řízení odkázali na předložený rozbor (viz str. 162 až 170 spisu<sup>8</sup>) a uvedli, že výrazná vytíženost ve špičce je zřejmá. Vytížení se postupně zvyšuje.

Pro doplnění zástupci účastníka řízení uvedli, že ze strany společnosti STUDENT AGENCY považovali její jednání za formu určitého nátlaku, když sdělila, že z platné licence vyplývá, že účastník řízení je povinen umožnit využívání AN Liberec jako cílovou stanici. ČSAD Liberec přitom nebylo účastníkem řízení o udělení licence, podobná povinnost tedy této společnosti ani nemohla být uložena. Dále sdělili, že proti jednání společnosti ČSAD Liberec při nevpuštění společnosti STUDENT AGENCY na AN Liberec byl podán touto společností návrh k okresnímu soudu na vydání předběžného opatření – to bylo zamítnuto, i odvolání ke krajskému soudu bylo zamítnuto. Krajský soud vydal předběžné opatření, kterým společnosti ČSAD Liberec uložil umožnit společnosti STUDENT AGENCY vjezd, odbavení a výjezd na AN Liberec (probíhá odvolací řízení). Společnost ČSAD Liberec v současné době plní toto předběžné opatření, STUDENT AGENCY může vjíždět na AN, a to do prostor, které má ČSAD Liberec pronajaty od města Liberce, na stání nacházející se na pozemcích vlastněných ČSAD Liberec vjezd neumožňuje, a to z kapacitních důvodů.

K dotazu Úřadu, na základě jakého dokumentu využívají v současné době společnosti HOTLINER, s.r.o. a Hofmann GmbH, organizační složka (doba nájmu byla sjednána do 31.12.2003, resp. 31.12.2004), zástupci účastníka řízení uvedli, že smlouvy o nájmu byly **mlčky prodlouženy** do doby přípravy nového systému uzavírání smluv o využívání AN Liberec.

Dále bylo účastníkem řízení sděleno, že se v letošním roce **přizpůsobil konkurenci dopravců STUDENT AGENCY a HOTLINER s.r.o. na lince Liberec – Praha a zpět - co do rozsahu a kvality poskytovaných služeb**, tzn. zakoupil velkokapacitní zájezdové autobusy, které opatřil stewardkami, zdarma podává kávu, další nápoje, občerstvení, tiskoviny apod. Tento systém na lince Liberec – Praha jako první zavedla společnost HOTLINER, poté společnost STUDENT AGENCY a dále společnost ČSAD Liberec - zhruba v měsíci únoru 2005.

---

<sup>8</sup> Jde o rozbor zpracovaný dle jízdních řádů platných od 6.3.2005, tedy ne v době, kdy započalo inkriminované jednání účastníka řízení vůči společnosti STUDENT AGENCY. Rozbor kapacitní vytíženosti AN Liberec dle jízdních řádů platných v období ledna a února roku 2005 byl účastníkem zpracován a Úřadu zaslán dodatečně (rovněž Úřad zpracoval vlastní verzi tohoto rozboru za účelem objektivizace, viz dále).

## Skutečnosti zjištěné od společností provozujících autobusová nádraží

V rámci správního řízení Úřad oslovil některé provozovatele autobusových nádraží v ČR za účelem obeznámení se s fungováním autobusových nádraží, s jimi poskytovanými službami a s postupem dopravců před zahájením provozování nových linek na nádražích těchto společností.<sup>9</sup> Z informací a podkladů získaných od těchto provozovatelů vyplynulo, že **v praxi lze zajistit, aby určitá dopravní společnost odjížděla z autobusového nádraží pro stejný směr na jedné lince z více než jednoho stanoviště a nezřídka se tak také děje.** K tomu dochází v případech, kdy např. v důsledku změn jízdních řádů nebo zavádění nových linek kolidují nové spoje se spoji dříve zavedených linek, neboť kapacita konkrétního stání je již naplněna. V takových případech se přistupuje k opatření, že některé (kolidující) spoje odjíždějí z jiného vhodného stanoviště tak, aby nebyla ztížena orientace cestujících. Tato skutečnost je pak bez větších obtíží **zanesena do informačních systémů** na daném nádraží nebo **přímo do vyvěšeného jízdního řádu** (příklad viz str. 463 spisu). Společnost Pražská dopravní a.s. provozující autobusové nádraží Florenc v Praze v této souvislosti uvedla, že prioritou je v tomto případě vždy nutnost zajistit přidělení stání všem spojům linky tak, aby dopravce mohl zajistit provoz dle vydané licence a schváleného jízdního řádu od počátku jeho platnosti (str. 451 spisu).

Co se týče postupu dopravců, kteří hodlají zahájit provoz nové linky na určitém autobusovém nádraží, lze konstatovat, že v převážné většině případů dopravci tento záměr s příslušným provozovatelem autobusového nádraží nekonzultují a ani jej o něm neinformují. O této skutečnosti se provozovatel autobusového nádraží dozví obvykle až v průběhu řízení o udělení licence, kdy je příslušným orgánem veřejné správy vyzván k poskytnutí vyjádření k plánované lince.

## Ohledání na místě

Dne 20.4.2005 provedli pracovníci Úřadu místní ohledání ve městě Liberec ve smyslu ustanovení § 38 správního řádu. Cílem ohledání bylo zejména zajištění podkladů za účelem vymezení relevantního trhu, předmětem ohledání tedy bylo AN Liberec a lokality označené v průběhu správního řízení účastníkem řízení za využitelné k odbavování autobusových spojů – jedná se o plochy v ulici Žitavská, Nákladní, U Viaduktu, plochy v okolí Technické univerzity v Liberci a Terminál MHD ve Fügnerově ulici. V průběhu ohledání byla do protokolu zaznamenána vysvětlení podaná přítomnými zástupci účastníka řízení a byla pořízena fotodokumentace (str. 192-220 spisu).

Při ohledání **AN Liberec** bylo zjištěno, že cestujícím je na nádraží k dispozici informační tabule s odjezdy spojů, dále čekárna s informační přepážkou, přepážkou pro prodej místenek a stěnou s jízdními řády. V budově na AN Liberec se nachází také dispečink,

---

<sup>9</sup> Byly osloveny následující společnosti: Pražská dopravní a.s. (provozuje ústřední autobusové nádraží Florenc a autobusové stanoviště Holešovice v Praze), ČSAD BUS Chrudim a.s. (provozuje autobusová nádraží v Hradci Králové, Chrudimi, Pardubicích, Havlíčkově Brodě a Holicích), Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. (provozuje autobusové nádraží v Karlových Varech), ČSAD autobusy Plzeň, a.s. (provozuje autobusová nádraží v Plzni, Klatovech a Rokycanech), ICOM transport a.s. (provozuje autobusová nádraží v Jihlavě, Pelhřimově a Humpolci), ČSAD Vyškov a.s. (její nástupnická společnost VYDOS BUS a.s. provozuje autobusové nádraží ve Vyškově), ČSAD Vsetín a.s. (provozuje autobusová nádraží ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Rožnově pod Radhoštěm), ČSAD Jindřichův Hradec a.s. (provozuje autobusová nádraží v Jindřichově Hradci, Třeboni a Dačicích), ČSAD Karviná a.s. (provozuje autobusová nádraží v Karviné a Orlové) a TOURBUS, a.s. (provozuje ústřední autobusové nádraží Zvonarka v Brně).

sociální zázemí a odpočinková místnost řidičů<sup>10</sup> (viz fotografie č. 2-8, str. 197-200 spisu). Při místním ohledání bylo dále zjištěno, že autobus společnosti STUDENT AGENCY dočasně parkuje v prostoru výjezdu z AN Liberec, který je uzavřen z důvodu stavebních úprav (viz fotografie č. 11, str. 202 spisu); zde dochází i k nástupu cestujících (viz fotografie č. 25, str. 209 spisu). K výstupu osob cestujících se společností STUDENT AGENCY dochází v prostoru vjezdu na AN Liberec, kdy tato plocha je ohraničena zátarasy, za kterými **v první polovině výstupního (příjezdového) stanoviště č. 1 stojí automobil bezpečnostní agentury D & D, s.r.o.**, která je najata účastníkem řízení k ostraze AN Liberec (viz např. fotografie č. 15, str. 204 spisu, č. 1 a 2, str. 218 spisu). Ve středové části AN Liberec parkují autobusy účastníka řízení a dalších dopravců využívajících AN Liberec. Autobusy, které přijíždějí na AN Liberec využívají příjezdová stanoviště č. 2 a č. 3, na stanoviště č. 1 nevjíždějí, neboť je celé blokováno automobilem bezpečnostní služby a výše popsáním zátarasem (byť je jeho druhá polovina volná, autobus na toto stanoviště nemůže najet, ani na něm zastavit vzhledem ke svým rozměrům).

Plocha **v ulici Žitavská** označená účastníkem řízení jako využitelná k odbavování autobusových spojů se nachází na rušné ulici v blízkosti AN Liberec (viz fotografie č. 22, str. 207 spisu). Jde o parkovací místo při kraji vozovky, které není v současnosti využíváno k veřejné osobní linkové dopravě, ale dle sdělení zástupců účastníka řízení Magistrát města Liberce tuto plochu označil za využitelnou jako odjezdové stanoviště.

Úřad se v průběhu řízení dotázal Magistrátu města Liberce, zda se na území města Liberce nacházejí plochy vhodné jako stanoviště pro přepravu cestujících linkovou osobní dopravou a o které plochy se případně jedná. Z vyjádření Magistrátu města Liberce vyplynulo, že pro linkovou osobní dopravu regionálního charakteru jsou na území města Liberce využívány zastávky MHD, ovšem vzhledem k omezeným rozměrům nejsou vhodné pro odbavování většího počtu cestujících. Na těchto zastávkách nejsou poskytovány žádné doprovodné služby jako je informační přepážka, WC apod., některé zastávky však mají k dispozici krytou čekárnu. **Žádná jiná vhodná stanoviště**, jejichž rozměry by odpovídaly potřebám autobusů o délce 15 m, **dle sdělení magistrátu na území města k dispozici nejsou**. V centru města je dle vyjádření Magistrátu města Liberec problém zajistit i výstupní a nástupní zastávku pro zájezdové autobusy, natož zajistit zastávku pro osobní linkovou dopravu jakéhokoliv dalšího dopravce. Mimo centrum lze společnosti STUDENT AGENCY nabídnout k využití plochu **v ulici Nákladní** (viz fotografie č. 23 a 24, str. 208 spisu). Jedná se o zrušenou autobusovou zastávku, která se nachází v rušném uzlovém dopravním bodě a je dobře dosažitelná MHD. Její přesné umístění by však muselo být schváleno odborem dopravy Magistrátu města Liberec a Dopravním inspektorátem Policie ČR. Při místním ohledání bylo pracovníky Úřadu zjištěno, že tato plocha se nachází v blízkosti odbavovací budovy železniční stanice Nádraží Liberec a dle sdělení zástupců účastníka řízení byla v minulosti využívána cestovními kanceláři (v současnosti je bez využití). Jedná se o pruh dlouhý cca 30 m nacházející se při krajnici vozovky, k němuž přiléhá chodník (není vybaven žádnou čekárnou/stříškou), budovy vlakového nádraží se nacházejí na protější straně ulice Nákladní.

Jako další plocha využitelná dle názoru účastníka řízení k odbavování autobusových spojů byla označena tramvajová točna **U Viaduktu** (viz fotografie č. 26, str. 209). Toto místo bylo (a pravděpodobně dosud je) podle zástupců účastníka řízení využíváno společností Hofmann GmbH, organizační složka, jako průjezdní zastávka - autobusy projíždějí točnou. Točna je jednokolejná, není možno ji využívat pro průjezd autobusu, pokud v ní stojí tramvaj. Na zastávce tramvaje u točny je stříška pro cestující.

---

<sup>10</sup> Odpočinková místnost není dle sdělení zástupců účastníka řízení k dispozici řidičům společnosti STUDENT AGENCY.

V okolí Technické univerzity byly pořízeny snímky dalších alternativních ploch označených účastníkem řízení, a to prostoru **před Děkanátem Technické univerzity** (viz fotografie č. 28, str. 210 spisu), **Čížkovy ulice** s parkovacími plochami po jedné straně (viz fotografie č. 29, str. 211 spisu a č. 32, str. 212 spisu) a **Studentského náměstí**, které rovněž disponuje parkovacími plochami (viz fotografie č. 30, str. 211 spisu a č. 31, str. 212 spisu). Jedná se o součásti uliční sítě města Liberec, není vybavena čekárnami, sociálním zařízením apod. Tyto prostory nejsou využívány pro provoz veřejné linkové autobusové dopravy.

Poslední šetřenou lokalitou v Liberci byl **Terminál MHD ve Fügnerově ulici** (viz fotografie č. 33-36, str. 213-214 spisu). Podle informací zástupců účastníka řízení jsou okrajové části tohoto areálu využívány i jako průjezdní zastávky linkových autobusů. V budově Terminálu MHD je k dispozici odpočinková místnost pro řidiče linkových autobusů, ale, protože žádný linkový autobus zde nemá konečnou zastávku, není tato místnost využívána. U Terminálu MHD se nachází parkoviště (viz fotografie č. 24, str. 213 spisu), toto však ve třetím čtvrtletí roku 2005 zanikne v důsledku plánované investiční výstavby. Magistrát města Liberce sdělil, že **Terminál MHD je určen výhradně pro spoje městské hromadné dopravy města Liberce a nemůže sloužit k jiným účelům než městské dopravě, a to z důvodu nedostatku kapacity.**

Při místním ohledání bylo Úřadu zástupcem účastníka řízení sděleno, že za **nejvhodnější stanoviště pro odjezdy a příjezdy autobusů společnosti STUDENT AGENCY považuje stanoviště v Nákladní ulici.**

### **Kapacitní vytíženost AN Liberec**

Vzhledem k odůvodnění nevpouštění společnosti STUDENT AGENCY na AN Liberec kapacitou nádraží (které je dle účastníka řízení plně vytíženo stávajícími spoji dle jízdních řádů - str. 38 spisu Podnětu), zpracoval Úřad **analýzu kapacitní vytíženosti AN Liberec** vycházející z jízdních řádů všech dopravců využívajících toto nádraží, předložených účastníkem řízení (str. 486 a násl. spisu).<sup>11</sup>

Na AN Liberec je celkem 20 stanovišť, z nichž stanoviště č. 1–3 slouží jako stanoviště příjezdová (výstupní) a stanoviště č. 4–20 jako stanoviště odjezdová (nástupní). AN Liberec disponuje rovněž cca 28 parkovacími místy pro autobusy (jde zejm. o středové plochy AN Liberec), která jsou v průběhu dne využívána jako odstavné plochy. Všechna příjezdová i odjezdová stanoviště jsou dle sdělení účastníka řízení projektována pro jeden autobus, a tak jsou také provozována.

Z analýzy vytíženosti **příjezdových stanovišť** v průběhu jednotlivých dnů v týdnu vyplynulo, že tato stanoviště jsou vytížena, a to zejména v ranní (cca 6.30 až 9.00 hod.) a odpolední špičce (cca 14.30 až 17.00 hod.), kdy dle jízdních řádů na AN Liberec ve stejný čas přijíždí i více než 3 spoje. Při zohlednění časové rezervy k vystoupení cestujících (10 minut) garantované dopravcům nájemní smlouvou o užívání AN Liberec z analýzy vyplývá, že může dojít k situacím, kdy se ve stejný čas „kryje“ až 11 spojů. V případě, že není volné žádné příjezdové stanoviště, dle sdělení účastníka řízení **je cestujícím umožněn výstup v jiných**

---

<sup>11</sup> Analýza Úřadu vychází z jízdních řádů platných v období ledna a února 2005 (pozn. koncem ledna byl účastník řízení osloven STUDENT AGENCY ve věci využívání AN Liberec, dne 1.2.2005 nebyly autobusy společnosti STUDENT AGENCY poprvé vpuštěny účastníkem řízení na AN Liberec). V analýze Úřad zohlednil skutečnost, že nájemní smlouvy o užívání AN Liberec uzavírané účastníkem řízení s jednotlivými dopravci **garantují těmto dopravcům časovou rezervu** k zajištění nástupu a výstupu cestujících, a to vždy 15 min. před odjezdem příslušného spoje a 10 min. po jeho příjezdu.

**momentálně volných prostorách AN Liberec**, a to i mimo vyznačená stanoviště (str. 151 spisu Podnětu).<sup>12</sup>

Příjezdová stanoviště jsou **v časech příjezdů spojů společnosti STUDENT AGENCY** podle jízdního řádu platného od 1.2.2005 (jedná se o příjezdy v 7.10 hod. - jen v pracovní dny, 9.10, 11.10, 13.10, 15.10, 17.10, 19.10 a 21.10 hod.) dle analýzy Úřadu obsazena pro spoje přijíždějící v pracovní dny v 7.10 hod. (v tuto dobu se „kryje“ 5 příjezdů stávajících spojů), v 15.10 hod. (v tuto dobu přijíždí pouze 2 spoje a jedno příjezdové stanoviště by tak zůstalo teoreticky volné pro spoj STUDENT AGENCY, ale v 15.15 hod. přijíždí další spoj) a v pátek v 9.10 a v 17.10 hod. (se „kryjí“ 3 spoje jiných dopravců). V ostatních časech příjezdů spojů společnosti STUDENT AGENCY v pracovních dnech **není kapacita příjezdových stanovišť vyčerpána. O sobotách je v časech příjezdů spojů STUDENT AGENCY vždy alespoň jedno příjezdové stanoviště volné, to platí i o nedělích**, s výjimkou příjezdů v 19.10 hod. (kdy se „kryjí“ 3 stávající spoje jiných dopravců).

Co se týče kapacitní vytiženosti **odjezdových stanovišť**, lze na základě zpracované analýzy konstatovat, že tato disponují značnými rezervami. Mezi stanoviště, která jsou ve většině časů odjezdů autobusů spol. STUDENT AGENCY dle výše uvedeného jízdního řádu volná (jedná se o odjezdy v 6.00 hod. - jen v pracovní dny, 8.00, 10.00, 12.00, 14.00, 16.00, 18.00 a 20.00 hod.), patří např. stanoviště č. 4, č. 7, č. 8, č. 10, č. 16 nebo č. 17. K tomu je však nutno uvést, že stanoviště č. 4 je mj. využíváno na základě ústních dohod také autobusy cestovních kanceláří a realizuje se zde rovněž tzv. podniková doprava<sup>13</sup> - četnost této dopravy je dle účastníka řízení obtížně prokazatelná, v případě cestovních kanceláří se jedná o sezónní využití. Stanoviště č. 16, které se dle analýzy Úřadu jeví volné pro všechny odjezdy spojů společnosti STUDENT AGENCY, má navíc zvláštní využití – je vybaveno speciálním zařízením pro optický přenos dat z/do pokladen autobusů a autobusy společnosti ČSAD Liberec (cca 30 autobusů denně) musí na toto stanoviště najet a vyčkat 1-3 minuty, než dojde k přenosu těchto dat. **Ze stanoviště č. 14 v době odjezdů spojů společnosti STUDENT AGENCY podle jízdního řádu platného od 1.2.2005 neodjíždí v jednotlivé dny v týdnu žádné spoje**, až na výjimku, kdy v neděli z tohoto stanoviště odjíždí jeden spoj v 15.55 hod., který tak částečně koliduje s odjezdem spoje spol. STUDENT AGENCY v 16.00 hod. V čase 16.00 hod. jsou však volná například vedlejší stanoviště č. 13 a č. 15.

Součástí správního spisu jsou rovněž analýzy kapacitní vytiženosti AN Liberec zpracované účastníkem řízení a dále společností STUDENT AGENCY. Porovnáním analýzy Úřadu a analýzy účastníka řízení bylo zjištěno, že část údajů se neshoduje.<sup>14</sup> Zjištěné rozdíly se týkaly cca 9,6 % spojů odjezdových a 6,65 % spojů příjezdových. O konkrétních rozdílech byl účastník řízení informován v rámci seznámení s podklady pro rozhodnutí a způsobem

<sup>12</sup> Při místním ohledání se pracovníci Úřadu seznámili s podmínkami výstupu a nástupu cestujících – viz i protokol. Bylo zjištěno, že linkové autobusy zajišťující spojení v rámci regionu stojí na příjezdovém stanovišti pouze max. 2 minuty. Rovněž odjezdy těchto autobusů zabraly v průměru cca 3 až 5 minut. Tyto spoje jsou charakteristické tím, že cestující s sebou nevozí větší zavazadla, která se ukládají do zavazadlového prostoru ve spodní části autobusů.

<sup>13</sup> Jedná se o svozy zaměstnanců firem působících v Libereckém kraji.

<sup>14</sup> Zjištěné rozdíly byly následující:

- odjezdové spoje: stanoviště č. 4 - pondělí až neděle v 5.55 a v 16.30 hod., stanoviště č. 16 - pondělí až pátek v 5.10 a v 15.10 hod., stanoviště č. 17 – pondělí až pátek v 6.20, 12.05 a v 19.30 hod.;
- příjezdové spoje: pondělí v 5.40, 8.40, 11.15, 16.00 hod., úterý až čtvrtek v 5.50, 11.15, 15.40, 16.50, 17.00 hod., pátek v 5.50, 7.10, 11.15, 16.20 hod., sobota 10.18, 15.25, 17.18 hod., neděle v 10.18 a 17.18 hod..

(Pozn.: Úřad uvádí pouze spoje, které nezjistil dle jízdních řádů předložených účastníkem řízení; spoje, které naopak účastník řízení ve své analýze neuvedl, ale Úřad je z jízdních řádů vyčetl, do analýzy Úřadu zaneseny byly, ale nejsou zde uvedeny.)

jejich zjištění. Tyto rozdíly lze dle názoru Úřadu označit za marginální, netýkají se signifikantního počtu spojů využívajících AN Liberec, ani např. stanoviště č. 14 (účastník řízení tyto rozdíly nerozporoval v rámci seznámení s podklady pro vydání rozhodnutí).

## Shrnutí

Ze skutečností zjištěných v průběhu správního řízení vyplývá, že poté, co byla společnost STUDENT AGENCY udělena licence k provozování předmětné linky, obrátila se na účastníka řízení se žádostí o jednání za účelem umožnění využívání AN Liberec, které provozuje. Jak v průběhu obou popsaných licenčních řízení, tak později v rámci korespondence se STUDENT AGENCY dával účastník řízení najevo nespokojenost s možností zvýšení počtu subjektů provozujících pravidelnou osobní linkovou autobusovou dopravu na dané trase (příčemž argumentoval převísem nabídky nad poptávkou, vyvoláním chaosu a zmatku mezi cestujícími, nevráživostí mezi dopravci atd.). Následně argumentoval i kapacitní vytížeností AN Liberec. Bylo zjištěno, že účastník řízení obdržel od společnosti STUDENT AGENCY dopis obsahující jízdní řády (a to koncem měsíce ledna 2005), prokazatelně mu daný dopis doručila pošta do jeho sídla. Skutečnost, že obdržel zároveň kopii licence udělené společnosti STUDENT AGENCY Magistrátem hl. m. Prahy však účastník řízení popírá, ač byla dle STUDENT AGENCY obsažena v tomtéž dopise. Nicméně v následně vedené korespondenci společnost ČSAD Liberec na obsah licence odkazuje, aniž by žádala o její bezprostřední zaslání. Nebylo potvrzeno účastníkem řízení popisované jednání STUDENT AGENCY, které mělo spočívat v neochotě vyjednávat o podmínkách užívání AN Liberec. Nebyla prokázána vůle účastníka řízení, resp. kteréhokoli jeho zástupce, vyjednávat se společností STUDENT AGENCY o možnosti využívat AN Liberec – např. spočívající v umožnění konzultace o časech odjezdů a příjezdů autobusů STUDENT AGENCY ve vztahu k vytíženosti AN Liberec<sup>15</sup>. A to i přestože, jak bylo zjištěno analýzou provedenou Úřadem i účastníkem řízení z jízdních řádů, a rovněž šetřením Úřadu na místě, jsou v průběhu každého dne v týdnu na AN Liberec **k dispozici stanoviště s volnou kapacitou v časech avizovaných odjezdů a příjezdů autobusů STUDENT AGENCY**, a to i v tzv. špičkách (od zhruba 6.30 hod. do cca 9.00 a poté od zhruba 14.30 až cca 17.00 hod.)<sup>16</sup>. K situaci na příjezdových stáních, kdy v některých časech dochází ve špičkách k souběhu více autobusů na jednom stanovišti (viz výše), Úřad uvádí, že autobusy zdaleka **nevyužívají příjezdová stání po dobu 10 minut** (v této souvislosti účastník řízení sdělil, že cestující mohou vystupovat případně na jiných volných plochách AN Liberec). S tím úzce souvisí i shora popsaná skutečnost, že **přes kapacitní vytíženost příjezdových stání, je možno celé jedno stání dlouhodobě obsadit pro potřeby bezpečnostní agentury** najaté účastníkem řízení k ochraně vjezdu na AN Liberec, resp. na účastníkem řízení vlastněnou část tohoto nádraží. Z výše popsaných zjištěných skutečností (str. 14 tohoto rozhodnutí) rovněž vyplývá, že souběh autobusů na příjezdových stanovištích, který by způsoboval **kapacitní nedostatečnost** (tj. dva či více autobusů na jedno stanoviště) **pro využití autobusy STUDENT AGENCY, se vyskytuje pouze ve dvou časech denně**<sup>17</sup>.

Přes opakovanou snahu o vyřešení problému ze strany společnosti STUDENT AGENCY **nepřistoupil účastník řízení k žádnému konstruktivnímu jednání** se společností STUDENT AGENCY ve věci umožnění využívání AN Liberec. Usnesení

<sup>15</sup> Až z vyjádření účastníka řízení k podkladu pro rozhodnutí vyplývá vůle jednat se společností STUDENT AGENCY o možném nabídnutí/využití účastníkem zjištěných volných časů na AN Liberec (viz i dále).

<sup>16</sup> S výjimkou odjezdu jednoho spoje STUDENT AGENCY, což by bylo možno řešit využitím jiného stanoviště (viz informace od provozovatelů autobusových nádraží výše), dohodou o změně času odjezdu autobusu apod.

<sup>17</sup> V pátek jde o 4 časy, v sobotu o žádný a v neděli o jeden čas – viz výše.

Krajského soudu o nařízení předběžného opatření plní účastník řízení způsobem, který nadále **neumožňuje společnosti STUDENT AGENCY využívat AN Liberec za srovnatelných podmínek jako jiní dopravci** – včetně ČSAD Liberec. Co se týče účastníkem řízení avizované snahy dosažení transparentnosti smluvních vztahů s dopravci využívajícími AN Liberec (jak uvedl i v návrhu na přijetí opatření ze dne 1.4.2005) bylo zjištěno, že smluvní vztahy s dalšími subjekty provozujícími dopravu na lince Liberec – Praha žádným způsobem neupravoval, naopak smlouvy mlčky prodloužil za stávajících podmínek.

Rovněž bylo Úřadem zjištěno, že na území města Liberec se **nenachází žádné místo**, které by nabízelo služby srovnatelné se službami poskytovanými AN Liberec. Terminál městské dopravy ve Fügnerově ulici sice má dostatečné zázemí (včetně možnosti zakoupit jízdenky, občerstvení apod.), avšak slouží **výhradně městské hromadné dopravě v rámci Liberce**, v sousedství terminálu se nachází pouze několik průjezdných zastávek regionálních linkových autobusů, které ale nemohou samotný terminál využívat (viz výše). Na tomto místě **nemohou cestující až na výjimky přestupovat mezi linkovými spoji**. Místo v ulici Nákladní lze dle názoru Úřadu potenciálně využít jako stanoviště pro odjezd a příjezd autobusů, neproběhlo však žádné schvalovací řízení o takovém využití a rovněž na tomto místě nejsou k dispozici služby porovnatelného rozsahu s AN Liberec (byť je na protější straně komunikace umístěno vlakové nádraží, včetně určitého zázemí). K účastníkem řízení zmiňované využitelnosti autobusového nádraží v Jablonci nad Nisou osobami cestujícími z/do Liberce Úřad uvádí, že přes existenci propojení obou měst tramvajovou dopravou **nelze na spotřebitelích (cestujících) spravedlivě požadovat, aby tyto destinace využívali jako vzájemně plně zastupitelné**<sup>18</sup>.

### Vymezení relevantního trhu

Trh je obecně místem, kde se střetává nabídka s poptávkou. Dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona je pak relevantním trhem 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.

Při vymezení relevantního trhu z hlediska věcného je třeba vycházet zejména z pohledu spotřebitele.

Předmětem správního řízení je posouzení postupu společnosti ČSAD Liberec jako provozovatele AN Liberec v souvislosti se žádostí společnosti STUDENT AGENCY o využívání tohoto nádraží. **AN Liberec je významným dopravním uzlem města Liberce (mezi ulicemi Žitavská, Vaňurova a tř. 1. máje), který umožňuje cestujícím přestup mezi linkami veřejné linkové osobní autobusové dopravy a přestup na další druhy dopravy**, a to jak na železniční, tak i na městskou hromadnou dopravu (viz str. 228 a str. 245 spisu<sup>19</sup>). Na AN Liberec se nachází **výpravní a odbavovací budova s přepážkou pro prodej jízdenek, s informačním okénkem, čekárnou, zázemím pro řidiče** (WC, sprcha, odpočívárna, kuchyňka s příslušenstvím), **sociálním zázemím pro veřejnost** a personál a s pracovištěm dispečera. Na AN Liberec je dále k dispozici parkoviště pro autobusy odstavené mezi jednotlivými spoji, parkoviště taxislužby a osobních automobilů. Veškerá nástupiště jsou zastřešená a mají bezbariérovou úpravu. Na AN Liberec je pravidelně prováděn úklid a údržba. Využívání AN Liberec dopravními společnostmi je podmíněno uzavřením nájemní

<sup>18</sup> Cestující volí destinaci dle jejího názvu a mohou ji využívat zároveň jako možný přestupní uzel v rámci bezprostředně navazující regionální dopravy. Rovněž dopravci rozlišují v rámci jimi provozovaných linek výše popsané destinace (Jablonec je též spojen s Prahou systémem autobusových linek).

<sup>19</sup> Toto uvádí sám účastník řízení.



smlouvy o užívání autobusového stání a služeb s tím spojených s ČSAD Liberec (str. 230 spisu).

Autobusové nádraží je obecně pozemní komunikace nacházející se ve vymezeném prostoru, přičemž rozsah a způsob jeho využití stanoví vlastník, příp. provozovatel. Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jde o tzv. neveřejnou účelovou komunikaci. Autobusové nádraží je tvořeno plochou pro odbavování cestujících (nástupní a výstupní stanoviště), dále zpravidla budovou a odstavnou (parkovací) plochou pro autobusy.

Z hlediska spotřebitelů, tj. cestujících a dopravních společností využívajících autobusové nádraží, je třeba poukázat na jeho podstatné charakteristické rysy.

**Pro cestující** je autobusové nádraží významné z hlediska možnosti přestupu z jedné linky na jinou, neboť na autobusovém nádraží je koncentrováno velké množství linek veřejné linkové osobní dopravy a autobusové nádraží se tak stává **pro cestující nezastupitelným přestupním uzlem**. Autobusové nádraží dále nabízí cestujícím ve větším či menším rozsahu celou řadu **doplňkových služeb, jako mohou být např.** informační panely a přepážky, čekárna, úschovna zavazadel, sociální zařízení, předprodej jízdenek a místenek, krytá nástupiště, občerstvení, bankomat, telefon, prodejna tiskovin, směnárna, bezbariérová úprava nádraží, lokální rozhlas, parkoviště apod. Uvedené služby a možnost přestupu způsobují, že autobusová nádraží nejsou z pohledu cestujících plně zastupitelná s jinými místy, která slouží, resp. mohou sloužit jako autobusové zastávky apod. Tato skutečnost ve svém důsledku rovněž výrazně ovlivňuje vnímání zastupitelnosti autobusových nádraží s jinými místy ze strany společností provozujících veřejnou osobní autobusovou dopravu.

**Pro dopravní společnosti** je nejvýznamnější službou poskytovanou autobusovým nádražím možnost **využití odjezdových a příjezdových** stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu cestujících veřejnou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou (**s garancí minimální doby stání**), příp. možnost parkování v prostorách autobusového nádraží. Nezanedbatelná je rovněž služba **zveřejňování informací dopravce**. Pro dopravce, resp. jejich řidiče, bývá na autobusovém nádraží k dispozici dispečerská služba, úklid nádraží, odpočinková místnost, sociální zázemí, kantýna, mycí linka a další servisní služby, možnost doplnění PHM atd. Úřad konstatuje, že **ani z pohledu dopravních společností nejsou autobusová nádraží plně zastupitelná s jinými plochami**, které neposkytují služby spojené s provozem autobusových nádraží.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Úřad vymezil relevantní trh z hlediska věcného jako **trh služeb poskytovaných autobusovým nádražím subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu, tj. užívání odjezdových a příjezdových stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu cestujících veřejnou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní autobusovou 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 uspokojení dopravních potřeb občanů města Liberec není možné namísto AN Liberec využívat služeb autobusových nádraží v jiných městech<sup>20</sup>. Z uvedeného důvodu Úřad vymezil relevantní trh z hlediska geografického jako **území města Liberec**.

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

---

<sup>20</sup> K návrhu účastníka řízení zahrnout do relevantního trhu z hlediska geografického i město Jablonec nad Nisou odkazuje Úřad na příslušné části tohoto rozhodnutí.

Při vymezení relevantního trhu Úřad přihlédl ke své dřívější rozhodovací praxi (viz rozhodnutí č.j. S 134/96-143/97-210, č.j. S 27/99-950/99-210 ve znění rozhodnutí č.j. S 27/99-540/00-210 a č.j. S 279/03 – 1639/04–ORP).

### **Postavení společnosti ČSAD Liberec na relevantním trhu**

Na území města Liberce existuje pro provozovatele veřejné linkové osobní autobusové dopravy, a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní, pouze **jedno autobusové nádraží**. Alternativní plochy/místa na území města Liberce pro zastávky autobusů (včetně ploch označených účastníkem řízení - v ulici Žitavská, Nákladní, U Viaduktu, plochy v okolí Technické univerzity v Liberci a Terminál MHD ve Fügnerově ulici) nejsou autobusovými nádražími dle výše uvedených charakteristik a využívání těchto ploch/míst dopravci **nelze považovat za plně zastupitelné** s využíváním služeb AN Liberec.

V souladu s § 10 zákona hodnotil Úřad **tržní sílu účastníka řízení**. Konstatuje, že ČSAD Liberec není na výše vymezeném relevantním trhu vystavena účinné soutěži, pro vstup na tento trh jsou dány právní i ekonomické bariéry (výstavba nádraží v jiné lokalitě, získání potřebných souhlasů a povolení, včetně územního plánování) a **účastník řízení je z hlediska vertikální integrace rovněž účastníkem soutěže na následném trhu poskytování služeb dopravci** provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu. Společnost ČSAD Liberec je provozovatelem (z větší části i vlastníkem) AN Liberec a dle zjištěných skutečností je jediným oprávněným subjektem, který může umožnit užívání AN Liberec i dalším subjektům. Účastník řízení má možnost chovat se do značné míry nezávisle na jiných soutěžitelích či spotřebitelích.

Na základě výše uvedených skutečností Úřad konstatuje, že společnost ČSAD Liberec prokazatelně zaujímá **na vymezeném relevantním trhu dominantní postavení ve smyslu § 10 zákona**.

**Dopad jednání účastníka řízení na trh služeb poskytovaných autobusovým nádražím v Liberci subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu**, tj. užívání odjezdových a příjezdových stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu cestujících veřejnou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou, spočívá **v omezení/znemožnění společnosti STUDENT AGENCY využívat AN Liberec za podmínek srovnatelných s ostatními dopravci**, kteří tyto služby od účastníka řízení na daném trhu poptávají (resp. je využívají). Rovněž **osoby cestující se společností STUDENT AGENCY nemohly využívat AN Liberec za účelem výstupu, nástupu a přestupu** mezi jednotlivými linkami, resp. nemohly služby společnosti STUDENT AGENCY využívat v kvalitě, která by odpovídala úrovni služeb konkurenčních dopravců.

**Dopad jednání účastníka řízení se dále projevil na sekundárním (následném) trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na trase Praha – Liberec**. Na tomto trhu nemohla společnost STUDENT AGENCY nabízet a zajišťovat pro **zákazníky (cestující)** přepravní služby v kvalitě srovnatelné s konkurenčními dopravci (včetně účastníka řízení).

### **Vyjádření účastníka řízení**

V rámci **vyjádření k zahájení správního řízení** (dopisem ze dne 1.4.2005) účastník řízení poukázal na nevyhovující systém smluvních vztahů, na jejichž základě ČSAD Liberec poskytuje přístup jiným dopravcům k autobusovému nádraží. Tyto smlouvy neumožňují ČSAD Liberec kontrolovat, pro kolik spojů a v jaké časy bude AN Liberec využíváno.

S využitím faktu, že dosavadní smlouvy s dopravci skončily na počátku tohoto roku, hodlá účastník řízení dle svého vyjádření z 1.4.2005 přistoupit k zavedení nového systému, který bude natolik transparentní, aby vyloučil jakékoliv pochyby o rovném zacházení se všemi zájemci o přístup na AN Liberec. Účastník řízení navrhl, aby zavedení tohoto systému uložil Úřad jako opatření ve smyslu ustanovení § 11 odst. 3 a násl. zákona. Konkrétně společnost ČSAD Liberec navrhla, aby Úřad uložil opatření následujícího znění (cit.): „*Účastníkovi řízení, společnosti ČSAD Liberec, a.s., se ukládá, aby nejpozději do 13. června 2005 zavedl systém poskytování práva užívání Autobusového nádraží Liberec k odbavování autobusových linek s následujícími pravidly: 1. Smlouvy o užívání Autobusového nádraží Liberec budou uzavírány vždy na dobu platnosti jízdních řádů (první smlouvy nejpozději od 13.6.2005 do konce platnosti aktuálních jízdních řádů). 2. Ve smlouvách budou specifikovány spoje, pro které je právo poskytováno (časy příjezdů a odjezdů, linky, počet spojů); tyto údaje bude možno měnit pouze dohodou smluvních stran a při respektování zde uvedených pravidel. 3. Požadavky na jednotlivé časy na jednotlivých stanovištích (rozdělených podle směrů) budou uspokojovány až do vyčerpání kapacity v následujícím pořadí:*

- a) *Spoje provozované v závazku veřejné služby.*
- b) *Spoje provozované v předchozím období.*
- c) *Spoje zvyšující geografické pokrytí území.*
- d) *Nejdříve doručené požadavky.*

4. *Odstup jednotlivých spojů na jednom stanovišti bude stanoven podle charakteru spoje (lokální/dálkový/mezistátní) v rozmezí 10 min až 30 min pro odjezdy a 5 min až 15 min pro příjezdy.*“

Ve svém vyjádření účastník řízení dále uvedl, že dle jeho názoru jediným v úvahu přicházejícím typem zneužití dominantního postavení v probíhajícím správním řízení je odeprání přístupu k nezbytnému zařízení (essential facility) ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona. Domnívá se však, že podmínky této skutkové podstaty nebyly naplněny. Dle účastníka řízení ve městě Liberec existuje řada zařízení, jež jsou **plnými substituty autobusového nádraží spol. ČSAD Liberec, a.s.**, přičemž existuje řada volných ploch, na kterých by bylo možné zřídit nové autobusové nádraží a jeho zřízení nebrání faktické ani právní důvody. AN Liberec nedisponuje kapacitou, která by umožňovala řádné odbavování další linky Praha – Liberec v časech, které spol. STUDENT AGENCY požadovala. Z těchto důvodů se společnost ČSAD Liberec v žádném případě nemohla dopustit zneužití dominantního postavení.

Úřad ve své reakci předně konstatoval splnění 15denní lhůty pro navržené opatření účastníkem řízení. V souladu s ustanovením § 11 odst. 3 zákona (tj. stav před novelou zákona zákonem č. 127/2005 Sb.) Úřad účastníku sdělil, že navržená opatření **neshledává dostatečnými pro ochranu hospodářské soutěže a odstranění závadného stavu**, neboť navržená opatření **neřeší narušení soutěžního prostředí** na relevantním trhu, přičemž z vyjádření účastníka současně vyplývá, že si není tohoto narušení vědom. Účastník řízení byl informován o tom, že Úřad v řízení tak, jak bylo zahájeno, pokračuje. Co se týče vymezení relevantního trhu a postavení účastníka řízení na něm, Úřad se jím zabývá v části rozhodnutí „Vymezení relevantního trhu“ a v navazující části rozhodnutí pojednávající o postavení účastníka řízení na trhu. Naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení se Úřad věnuje dále v rozhodnutí.

Účastník řízení ve svém **vyjádření k podkladům pro rozhodnutí** a ke způsobu jejich zjištění, které bylo faxem Úřadu doručeno dne 17.5.2005, uvádí, že přes jeho námitku vznesenou na jednání konaném dne 13.4.2005 Úřad neshromáždil dostatek podkladů pro geografické vymezení relevantního trhu, zejména se nezabýval otázkou substituovatelnosti autobusových nádraží ve městech Liberec a Jablonec nad Nisou, jež spolu tvoří konurbaci

propojenou městskou hromadnou dopravou, proto účastník řízení navrhuje, aby bylo dokazování vhodným způsobem doplněno.

Dále účastník řízení sděluje, že z podkladů pro rozhodnutí, se kterými se seznámil, jednoznačně vyplývá, že se zneužití dominantního postavení nedopustil, a to z důvodu, že nebyla prokázána existence trhu „odbavování autobusových spojů“ na relevantním území měst Liberec a Jablonec nad Nisou, dále že autobusové spoje lze odbavovat z neomezeného okruhu vhodných míst na veřejných komunikacích v obou těchto městech (v této souvislosti účastník řízení odkazuje na odpověď Statutárního města Liberec na dotaz Úřadu, kdy pro odbavování spojů společnosti STUDENT AGENCY navrhuje prostor v ulici Nákladní). K tomu účastník řízení doplňuje, že je tak zřejmé, že účastník řízení může požadovat za odbavení autobusových spojů v prostorách svého nádraží pouze symbolický poplatek, který bude odpovídat zmíněné alternativě. Vzhledem k tomu, že v praxi účastník řízení využívá AN Liberec převážně pro svoji potřebu a pouze ve zbytku kapacity a v případě aktivního zájmu je poskytuje jiným dopravcům za poplatek, který zdaleka nedosahuje nákladů na provoz zařízení (dříve tak činil zdarma), je dle účastníka řízení zřejmé, že se **neúčastní hospodářské soutěže na produktovém trhu „odbavování autobusových spojů“** a že takový trh alespoň na území města Liberec ani neexistuje, na takovém trhu tedy účastník řízení nemůže mít dominantní postavení, které by mohl zneužívat.

Účastník řízení rovněž ve svém vyjádření uvádí, že, co se týče případného zneužití dominantního postavení na trhu „autobusové dopravy“, jež by mohlo spočívat v odmítnutí přístupu k zařízení nutnému pro efektivní účast v hospodářské soutěži na tomto trhu (tzv. essential facility), bylo v řízení dostatečně prokázáno, že přístup k zařízení, kterým disponuje účastník řízení, není nutný pro efektivní účast v soutěži na tomto trhu a že navíc účastník řízení nedisponoval dostatečnou kapacitou, která by mu umožňovala přístup k tomuto zařízení společnosti STUDENT AGENCY poskytnout (což dle účastníka řízení skutková zjištění, k nimž se v řízení dospělo, také potvrdila).

Na závěr svého vyjádření účastník řízení konstatuje, že v řízení bylo prokázáno, že v současné době ČSAD Liberec provádí reorganizaci právních i faktických vztahů týkajících se autobusového nádraží (přechod na nový systém smluvní fixace příjezdových a odjezdových časů), což je spravedlivým důvodem pro to, aby **odložil případné navázání smluvních vztahů se společností STUDENT AGENCY** na dobu, kdy bude tato reorganizace dokončena (nejpozději k letnímu termínu změny jízdních řádů).

**Doplnění svého vyjádření** účastník řízení zaslal Úřadu dne 18.5.2005, přičemž setrval na svém stanovisku obsaženém v předchozím vyjádření.

## **Právní hodnocení**

Dle § 11 odst. 1 zákona je zneužívání dominantního postavení na újmu jiných soutěžitelů nebo spotřebitelů zakázáno. Dominantní postavení má ve smyslu § 10 zákona soutěžitel, jemuž jeho **tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích**. Není tedy zakázána a sankcionována existence dominantního postavení soutěžitele jako takového, ale až jednání naplňující skutkovou podstatu zneužití tohoto postavení. Obdobně je posuzováno jednání dominantního soutěžitele v EU, viz např. rozhodnutí ESD: NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin v Commission of the European Communities, případ 322/81 (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 ... “

Autonomie vůle soutěžitele nacházejícího se v dominantním (popř. monopolním) postavení na trhu je **omezena**, neboť soutěžitel v dominantním postavení podléhá větší reglementaci z pohledu zákona než soutěžitel, který toto postavení na trhu nemá. Proto musí dominantní soutěžitel své obchodní chování regulovat tak, aby nepůsobil újmu jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům. Podstata zneužití dominantního postavení vychází ze zákazu chování, které by bylo za normálních soutěžních podmínek přípustné (činí-li je soutěžitel disponující tržní silou, která mu neumožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích); avšak, činí-li je soutěžitel s dominantním postavením na trhu, je jeho postup často nepřipustný vzhledem k jeho **zvláštní odpovědnosti za újmu**, kterou takové chování může způsobit soutěži obecně i zájmům ostatních soutěžitelů a **zejména spotřebitelů**. Zjistí-li Úřad, že došlo ke zneužití dominantního postavení, tuto skutečnost uvede v rozhodnutí a zároveň tímto rozhodnutím takové jednání do budoucna zakáže.

Úřad dospěl na základě provedeného šetření a vyhodnocení všech relevantních skutečností k závěru, že společnost ČSAD Liberec disponuje na trhu služeb poskytovaných autobusovým nádražím subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu, lokálně vymezeném městem Liberec, takovou tržní silou ve smyslu ust. § 10 zákona, která mu umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích či spotřebitelích (viz výše), je **tedy soutěžitelem nacházejícím se v dominantním postavení na relevantním trhu**.

Úřad se dále zabýval (mj. i s ohledem na výše citované vyjádření účastníka řízení) povahou AN Liberec provozovaného účastníkem řízení ve smyslu ustanovení § 11 odst. 1 písm. f) zákona, které je součástí příkladného výčtu skutkových podstat zneužití dominantního postavení následujících za tzv. generální klauzuli obsaženou v úvodní části § 11 odst. 1 zákona. Dle tohoto ustanovení zákona je zneužitím dominantního postavení **odmítnutí poskytnout jiným soutěžitelům** za přiměřenou úhradu **přístup k vlastním přenosovým sítím nebo obdobným rozvodným a jiným infrastrukturním zařízením**, které soutěžitel v dominantním postavení vlastní nebo využívá na základě jiného právního důvodu, pokud jiní soutěžitelé z právních nebo jiných důvodů nemohou bez spoluužívání takového zařízení působit na stejném trhu jako dominantní soutěžitelé, kteří přitom neprokáží, že takové spoluužívání není z provozních nebo jiných důvodů možné anebo je od nich nelze spravedlivě požadovat; totéž přiměřeně platí pro odmítnutí přístupu jiným soutěžitelům za přiměřenou úhradu k využití duševního vlastnictví nebo přístupu k sítím, které soutěžitel v dominantním postavení vlastní nebo využívá na základě jiného právního důvodu, pokud je takové využití nezbytné pro účast v hospodářské soutěži na stejném trhu jako dominantní soutěžitelé nebo na jiném trhu.

Úřad se neztotožnil s názorem účastníka řízení, že v daném řízení je jediným (cit.): *„...v úvahu přicházejícím typem zneužití dominantního postavení ... odepření přístupu k nezbytnému zařízení (essential facility)...“*. Po shromáždění všech relevantních podkladů pro rozhodnutí a jejich posouzení individuálně i ve vzájemných souvislostech dospěl Úřad k závěru, že společnosti provozující veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu nepotřebují jako **nutnou (esenciální) kvalitu** využívat konkrétní zastávku (byť by se jednalo o autobusové nádraží nacházející se v koncovém bodě dané linky) pro to, aby se mohly účastnit soutěže na trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu (tyto služby společnost STUDENT AGENCY poskytuje v podstatě nepřetržitě od zahájení provozu na dané lince). Na druhé straně bylo však zjištěno, že možnost využívat popsany koncový bod linky (v konkrétním případě AN Liberec) představuje **nezanedbatelnou součást činnosti dopravců a rovněž součást služeb, které nabízejí spotřebitelům – cestujícím**. Bez této kvality konkrétní dopravce, společnost

STUDENT AGENCY, může konkurovat svým soutěžitelům a nabízet služby zákazníkům – cestujícím, avšak obtížněji<sup>21</sup>, což vede **ke znevýhodnění této firmy v soutěži na trhu a současnému způsobení újmy** tomuto soutěžiteli i spotřebitelům – cestujícím (viz dále), pro které autobusové nádraží (tak jako pro dopravce) představuje jedinečný komfort spojený s cestováním. Účastník řízení disponuje dominantním postavením, neboť se nachází ve vztahu k danému dopravci v pozici jediného provozovatele autobusového nádraží ve městě Liberec. Toto autobusové nádraží pak **nemá na vymezeném místním trhu plný substitut**, který by mohla společnost STUDENT AGENCY využít.

Úřad shrnuje, že účastník řízení neprovozuje zařízení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zákona (tzv. essential facility), neboť i bez přístupu k tomuto zařízení může společnost STUDENT AGENCY (příp. jiný dopravce) působit v soutěži na trhu, tj. **může nabízet své služby zákazníkům**. Na druhé straně na trhu služeb poskytovaných v Liberci autobusovým nádražím subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu disponuje účastník řízení dominantním postavením, kterého nesmí zneužívat – neexistují-li pro jeho konkrétní jednání objektivně ospravedlnitelné důvody.

Úřad se vzhledem k výše uvedenému zabýval tím, zda se v době, kdy společnost STUDENT AGENCY požádala o umožnění využívat AN Liberec, účastník řízení nacházel v situaci, kdy by mu **objektivně ospravedlnitelné důvody** bránily poptávanou službu poskytnout. Obecně totiž platí, že ani od dominantního soutěžitele nelze spravedlivě požadovat, aby dodával své zboží za podmínek, které neodpovídají jeho možnostem či dokonce ohrožují jeho existenci. Obdobně Úřad odkazuje na rozhodnutí Evropského soudního dvora z 29.6.1978 (C 77/77, Benzine en Petroleum Handelsmaatschappij BV v EC Commission), z něž vyplývá, že dominantní podnikatel/dodavatel smí učinit rozumné kroky k ochraně svých hospodářských zájmů, ale taková opatření musejí být fair a úměrná hrozbě.

Ve správním řízení bylo prokázáno předloženými podklady i místním ohledáním, že v dané době (ve druhé polovině měsíce ledna a následně v měsíci únoru roku 2005) **umožňovala kapacita AN Liberec** využití tohoto nádraží pro účely provozování vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy na lince Praha – Liberec a zpět tak, jak požadovala společnost STUDENT AGENCY. O případných požadavcích provozovatele nádraží – účastníka řízení – ve vztahu k cca dvěma příjezdovým časům denně obsaženým v jízdních řádech předaných společností STUDENT AGENCY pak bylo možno jednat. Účastník řízení **společnost ČSAD Liberec však neumožnila jakékoli jednání** o využívání AN Liberec dopravcem STUDENT AGENCY. Pro toto chování byly zpočátku účastníkem řízení uváděny důvody spočívající ve zbytečnosti vstupu dalšího dopravce na předmětnou linku, ve vzniku možných sporů mezi jednotlivými dopravci a v dezorientaci cestujících. Na tomto místě je pak rovněž třeba poukázat na skutečnost, že účastník řízení je na následném trhu, tj. na trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu (na lince Praha – Liberec a zpět), **konkurentem společnosti STUDENT AGENCY**.

Účastníkem řízení uváděné důvody pro neumožnění dopravci STUDENT AGENCY využívat AN Liberec **neshledal Úřad objektivně ospravedlnitelnými**. Bylo zjištěno, že kapacita nádraží jeho další využití pro potřeby zmíněného dopravce umožňovala;

---

<sup>21</sup> Obdobně viz rozhodnutí EK ve věci Sea Containers v. Stena Sealink, případ 97/19/EC – essential facility je takové zařízení nebo infrastruktura, **bez jejíhož využití soutěžitelé nemohou poskytovat služby svým zákazníkům**. Viz i rozsudek ESD ve věci Oscar Bronner GmbH & Co. v Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GmbH & Co. KG, Mediaprint Zeitungsvertriebsgesellschaft mbH & Co. KG and Mediaprint Anzeigengesellschaft mbH & Co. KG., případ C 7/97. Bylo opakovaně judikováno, že se nejedná o zneužití dominantního postavení formou „odmítnutí přístupu k nezbytně nutnému zařízení“ (essential facility) v případě, že existují skutečné či potenciální substituty, i když mohou být méně výhodné. Konkrétní „zařízení“ potom nemá povahu zařízení nezbytného.

o podrobnostech tohoto využívání pak bylo možno vyjednávat. Rovněž zdůvodnění dostatečným počtem soutěžitelů na následném trhu není objektivní a ze strany konkurenta působícího v soutěži i na tomto trhu není fair. O dostatečném, resp. potřebném počtu soutěžitelů vždy rozhoduje především poptávka spotřebitelů, nikoli soutěžitelé, kteří své služby spotřebitelům nabízejí. **Takovým jednáním měl účastník řízení v úmyslu zvýhodnit se v soutěži oproti svému konkurentu, společnosti STUDENT AGENCY.** Bylo ověřeno, že stávající dopravci (konkrétně společnosti HOTLINER s.r.o. a ČSAD Liberec) považovali STUDENT AGENCY za výrazného konkurenta na trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na lince Praha – Liberec a zpět. Účastník řízení v měsíci únoru, tj. bezprostředně po vstupu STUDENT AGENCY na trh, modernizoval svůj vozový park, přistoupil k vybavení autobusů na dané lince obsluhujícím personálem a upravil způsob hrazení i výši jízdného (snížil cenu „obyčejné jízdenky“ od 1.2.2005 o cca 23%). Vstup STUDENT AGENCY na trh tak **vedl k nabídce lepších služeb**, z čehož v konečném důsledku **profitoval spotřebitel.** V praxi se tak ukázalo, že pouze konkurenční boj vedený fair prostředky má za následek zlepšení kvality nabízených služeb.

U subjektů v dominantním postavení nastavuje zákon hranice chování v soutěži na trhu **přísněji než u subjektů ostatních.** Smyslem této přísnější regulace je především vytvoření předpokladů pro to, aby i ostatní soutěžitelé, kteří se na příslušném trhu pohybují, mohli účinně konkurovat soutěžitelům v dominantním postavení (a to i např. na trhu následném, kde se chování dominanta projevívá). Jak z dikce zákona vyplývá, je průvodním znakem dominantního postavení to, že tržní síla, kterou soutěžitel v dominantním postavení má, umožňuje tomuto soutěžiteli chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích či spotřebitelích. Aby míra nezávislosti chování soutěžitele v dominantním postavení nepřesáhla hranice, které ještě zaručují, že hospodářská soutěž na příslušných trzích může a bude probíhat za standardních podmínek, je třeba, aby byly zákonem vymezeny hranice chování, které lze v případě soutěžitelů v dominantním postavení považovat za standardní. S ohledem na výše uvedené hodnotí Úřad chování ČSAD Liberec jako **zneužití dominantního postavení na trhu služeb poskytovaných autobusovým nádražím v Liberci subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu.**

Úřad doplňuje, že soutěžitel může zaujímat dominantní postavení na určitém trhu zboží, ale zneužívat tohoto postavení ve svůj prospěch může v souvislosti se svojí účastí v soutěži na trhu jiném - příbuzném. Tato skutečnost byla v evropském soutěžním právu opakovaně judikována<sup>22</sup>.

Úřad se rovněž blíže věnoval **újmě způsobené popsáním chováním** dominantanta. Pojem „újma“, jak je obsažen v ust. § 11 odst. 1 zákona, je třeba vykládat širěji než pouze ve smyslu materiální škody. Újma způsobená jednáním dominantanta jiným soutěžitelům spočívá v samotném narušení soutěže, kdy protisoutěžní praktika zabraňuje udržení či rozvoji soutěžního prostředí na určitém trhu (trzích), což má negativní důsledky pro jiné soutěžitele a konsekventně i pro spotřebitele.

Jednání ČSAD Liberec **způsobilo újmu** dvojího druhu. **Újmu utrpěla jednak společnost STUDENT AGENCY,** která byla znevýhodněna v hospodářské soutěži na trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na lince Praha – Liberec (viz i výše). Společnosti STUDENT AGENCY nebylo umožněno řádně a za podmínek srovnatelných s podmínkami ostatních dopravců využívat AN Liberec, čímž jí bylo znemožněno účinně konkurovat těmto společnostem v boji o konečné spotřebitele – cestující. **Újma byla způsobena také konečným spotřebitelům -**

<sup>22</sup> Viz např. rozhodnutí Soudu I. instance v případě Tetra Pak II a v případě British Plaster Board Industries.

**cestujícím**, kteří v inkriminovaném období poptávali služby vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy na lince Praha - Liberec. Tato újma byla zejména nemateriálního charakteru, spočívala ve snížené kvalitě přepravních služeb poskytovaných společností STUDENT AGENCY, a to především ve zhoršené orientaci, pohodlí a **bezpečnosti při cestování** spoji této společnosti na lince Praha - Liberec (s tím, že osoby cestující s touto společností byly a jsou nuceny nastupovat a vystupovat na nevyhovujících místech - v době místního ohledání provedeného Úřadem konkrétně v místě vjezdu/výjezdu z AN Liberec, kudy na/z nádraží proudí veškerá doprava<sup>23</sup>).

K námitce účastníka řízení, že relevantní trh není v daném řízení dostatečně vymezen dle shromážděných podkladů, Úřad uvádí, že považuje otázky trhu za dostatečně zodpovězené a věnuje se jim výše. Co se týče hrazení poplatku za užívání AN Liberec ze strany jednotlivých dopravců, který hodnotí účastník řízení jako nevýznamný a následně ve svém vyjádření zdůvodňuje neexistenci relevantního trhu vymezeného v tomto správním řízení, Úřad uvádí, že **AN Liberec není zdaleka využíváno pouze účastníkem řízení**, ale řadou jiných dopravců – pro účast v soutěži na konkrétním dotčeném trhu (na lince Praha – Liberec a zpět) je využíváno **celkem 4 různými dopravci**. Provoz autobusového nádraží je i z pohledu živnostenského práva **předmětem podnikatelské činnosti účastníka řízení**<sup>24</sup> a z hlediska soutěžního je pak předmětem činnosti na trhu, kde účastník působí na straně nabídky a poptávajícími jsou jednotliví dopravci, kteří za úhradu AN Liberec využívají (systém úhrad ostatně hodlá účastník řízení do budoucna zpřísnit).

Opatření, jejichž uložení účastník řízení navrhl dopisem ze dne 1.4.2005, **neřešila narušení soutěžního prostředí v daném případě**. Taková opatření přitom v souladu s ust. § 11 odst. 4 zákona musejí být dostatečná pro ochranu hospodářské soutěže a odstranit závadný stav. Účastník řízení však **neměl v úmyslu zahájit jednání se společností STUDENT AGENCY o podmínkách využívání AN Liberec, resp. toto využívání umožnit**. Navrhl pouze časově vzdálenou úpravu smluv o využívání autobusového nádraží dle shora popsanych pravidel – prospěšnou de facto především pro účastníka řízení. K tomu Úřad uvádí, že navržené opatření neřešilo bezprostřední stav soutěžního prostředí na trhu, které ostatně ani účastník řízení nehodnotil jako narušené. Zjištěný závadný stav napraví do budoucna plnění tohoto rozhodnutí Úřadu, včetně obou **uložených nápravných opatření**. Lhůta pro jejich splnění je pak stanovena v délce zohledňující možnou úpravu smluvních vztahů s dopravci.

Úřad se dále zabýval **subjektivní stránkou** jednání účastníka řízení a zkoumal, zda v daném případě porušil zákon úmyslně či z nedbalosti. V této souvislosti je třeba zopakovat, že společnost ČSAD Liberec působí zároveň jako horizontální konkurent společnosti STUDENT AGENCY při poskytování služeb vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy na trase Praha – Liberec. Z podkladů shromážděných Úřadem v průběhu správního řízení – zejm. z korespondence mezi účastníkem řízení a STUDENT AGENCY - vyplývá primárně **snaha konkurenta nepřipustit vstup nového soutěžitele na AN Liberec**. Účastník řízení neumožnil společnosti STUDENT AGENCY využívat AN Liberec, aby eliminoval případné dopady zostřené konkurence v důsledku vstupu STUDENT AGENCY na daný trh a riziko následného poklesu tržeb z jím provozované linky Liberec – Praha, čímž z jeho strany došlo k úmyslnému porušení zákazu obsaženého v § 11 odst. 1 zákona, byť **ve formě úmyslu nepřímého**.

<sup>23</sup> Ve shodné době bylo první výstupní stanoviště AN Liberec fakticky celé zabráno ve prospěch bezpečnostní agentury sítězíci vjezd na pozemky účastníka řízení a příjíždějící spoje ho nevyužívaly. Úřad neshledal důvod, proč by cestující STUDENT AGENCY místo výstupu ve vjezdu na nádraží nemohli vystupovat právě na popsaném stanovišti (určeném pro bezpečný výstup cestujících).

<sup>24</sup> Viz výpis z obchodního rejstříku cit. výše.



## Závěr

Po zhodnocení všech důkazů jednotlivě i v jejich vzájemné souvislosti Úřad konstatuje naplnění všech znaků skutkové podstaty zneužití dominantního postavení účastníkem řízení společností ČSAD Liberec a porušení zákazu stanoveného v § 11 odst. 1 zákona 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. a zákona č. 127/2005 Sb. Účastník řízení se na relevantním trhu služeb poskytovaných na území města Liberec autobusovým nádražím subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu **nachází v dominantním postavení, kterého svým jednáním prokazatelně a bez objektivně ospravedlnitelných důvodů zneužil k újmě společnosti STUDENT AGENCY**, kterou znevýhodnil v hospodářské soutěži na trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na trase Praha – Liberec, **a rovněž k újmě konečných spotřebitelů - cestujících**, kteří v inkriminovaném období poptávali služby vnitrostátní veřejné linkové osobní autobusové dopravy na trase Praha – Liberec.

## Odůvodnění výše pokuty

Podle ustanovení § 22 odst. 2 zákona může Úřad soutěžitelům, kteří úmyslně nebo z nedbalosti porušili zákaz zneužívání dominantního postavení stanovený v § 11 zákona, uložit pokutu do výše 10 000 000,- Kč nebo do výše 10 % z čistého obrátu dosaženého za poslední ukončený kalendářní rok. Při rozhodování o výši pokuty Úřad přihlédne zejména k závažnosti, případnému opakování a délce trvání porušování zákona. Výše pokuty v mezích stanovených zákonem je věcí správního uvážení Úřadu a je v konkrétním případě individualizována skutkovými okolnostmi daného případu, stavem soutěžního prostředí, a v neposlední řadě zaměřením a cíli 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 plc, British Sugar plc and Napier Brown & Co. Ltd v Commission of the EC).

Nejprve je třeba uvést, že v daném správním řízení jsou splněny podmínky předvídané zákonem pro uložení pokuty. Úřad konstatuje, že účastník řízení svým jednáním **porušil zákonem chráněný veřejný zájem a narušil hospodářskou soutěž** na trhu služeb poskytovaných v Liberci subjektům provozujícím veřejnou osobní autobusovou dopravu a na sekundárním trhu služeb poskytovaných dopravci provozujícími vnitrostátní veřejnou linkovou osobní autobusovou dopravu na trase Praha – Liberec.

Při rozhodování o výši pokuty vzal Úřad v úvahu zejména závažnost porušování zákona, subjektivní stránku jednání účastníka řízení, způsobenou újmu a délku trvání porušení zákona. Zohledněn byl rovněž dopad porušení zákona na hospodářskou soutěž na příslušných trzích a jeho závažnost.

V rámci hodnocení **závažnosti** porušení zákona, Úřad přihlédl zejména ke skutečnosti, že protisoutěžního jednání se dopustil subjekt, který na vymezeném relevantním trhu fakticky zaujímá monopolní postavení. Jak již bylo uvedeno výše, pro subjekty v dominantním postavení platí z pohledu zákona přísnější pravidla než pro subjekty ostatní, a pokud takové subjekty zákon poruší, je jejich jednání posouzeno vždy jako závažné porušení zákona. Je však třeba uvést, že jednání ČSAD Liberec má pouze lokální dopady.

Úřad dále přihlédl k délce porušování zákona, tj. od 24. ledna 2005 přinejmenším do doby vydání rozhodnutí, tedy cca 4 měsíce, což nelze označit za krátkodobé jednání (zejm. s ohledem na charakter poskytovaných služeb – přeprava cestujících). Úřad vzal rovněž v úvahu, že v případě jednání účastníka řízení se jedná o první porušení zákona. Jako k polehčující okolnosti bylo přihlédnuto k tomu, že společnost ČSAD Liberec v průběhu správního řízení aktivně spolupracovala s Úřadem a přispěla tak k rychlému objasnění celé

věci. Společnost ČSAD Liberec také avizovala záměr nabídnout společnosti STUDENT AGENCY k využití disponibilní časové prostory zjištěné po revizi kapacitní vytíženosti nádraží.

Úřad v rámci správního uvážení o výši pokuty přihlédl k základním funkcím pokuty, tj. k funkci preventivní a represivní. Při stanovení výše pokuty Úřad dále **vycházel z celkové výše obrátu** společnosti ČSAD Liberec za rok 2004, který činil cca 330 mil. Kč, a dále vzal na zřetel skutečnost, že tržby a výnosy účastníka řízení z autobusové dopravy tvořily v roce 2004 cca 50 % obrátu, kdy hospodářský výsledek z této činnosti činil cca 8 mil. Kč.

Po zohlednění všech výše uvedených skutečností dospěl Úřad k závěru, že pokuta ve výši 2,5 mil. Kč, která se nachází při dolní hranici zákonem předvídaného rozpětí pokuty, přispěje k naplnění obou výše uvedených základních funkcí, je přiměřená vzhledem k charakteru a délce trvání protisoutěžního jednání a nebude pro účastníka řízení likvidační.

### **Poučení o opravném prostředku**

Podle ustanovení § 61 odst. 1 správního řádu lze proti tomuto rozhodnutí do 15 dnů ode dne jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže prostřednictvím Úřadu. Včas podaný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Luděk Svoboda  
pověřený řízením  
odboru ochrany hospodářské soutěže

Rozhodnutí obdrží:

Prof. JUDr. Zdeněk Češka, CSc.  
Císař, Češka, Smutný a spol., advokátní kancelář  
Dlouhá 39  
110 00 Praha 1

ČSAD Liberec, a.s.  
České mládeže 594/33  
460 06 Liberec 6