Č.j. S 27/99-540/00-210 V Brně dne 4. dubna 2000

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jako orgán příslušný podle § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. podle ustanovení § 18 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, a v souladu s ustanovením § 12 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění, ve správním řízení č.j. S 27/99 zahájeném dne 26. března 1999 ve věci určení, zda jednání společnosti **ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s. se sídlem Křižíkova 4-6, Praha 8 - Karlín,** ve správním řízení zastoupené JUDr. Karlem Codlem, advokátem, Zborovská 11, Praha 5, na základě plné moci ze dne 31.3.1999, při poskytování služeb provozovatelům autobusové dopravy v prostoru Ústředního autobusového nádraží v Praze, má povahu zneužití dominantního postavení ve smyslu § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. vydává toto

rozhodnutí:

1. ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s., se sídlem Křižíkova 4-6, Praha 8 – Karlín, IČO: 45275190, tím, že od 1.1.1997 požadovala za užití autobusového stání a od 1.1.1998 za jednorázové povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání na Ústředním autobusovém nádraží Praha Florenc jiné (nižší) ceny od provozovatelů veřejné vnitrostátní autobusové dopravy a jiné (vyšší) ceny od provozovatelů mezinárodní autobusové dopravy, **zneužila dominantní postavení** ve smyslu ustanovení § 9 odst. 3 písm. c) zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. na trhu služeb poskytovaných dopravcům autobusovými nádražími, tj. užívání odjezdových a příjezdových stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu osob, cestujících veřejnou dálkovou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou, na újmu soutěžitelům - provozovatelům mezinárodní autobusové dopravy.

2. V souladu s ustanovením § 11 odst. 1 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. se zneužití dominantního postavení způsobem uvedeným v bodě 1. výroku zakazuje.

Odůvodnění

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zahájil dne 26. března 1999 z vlastního podnětu správní řízení ve věci určení, zda společnost ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s., se sídlem Křižíkova 4-6, Praha 8 - Karlín (dále jen „ČSAD“), porušila při poskytování služeb provozovatelům veřejné autobusové dopravy v prostoru Ústředního autobusového nádraží Praha Florenc (dále jen „ÚAN“) ustanovení § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění (dále jen “Zákon“). Správní řízení bylo zahájeno po zjištění, že ČSAD na základě „Ceníku smluvních cen za užívání prostor autobusových stání provozovaných ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s., platného od 1.1.1999“ (dále jen „Ceník“) uplatňuje ve smlouvách vůči provozovatelům autobusové dopravy rozdílné ceny (č.l. 1).

Úřad vydal dne 25.5.1999 pod č.j. S 27/99-950/99-210 rozhodnutí, v jehož výroku bylo uvedeno, že ČSAD tím, že od 1.1.1997 požadovala za užití autobusového stání a od 1.8.1998 za jednorázové povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání na Ústředním autobusovém nádraží Praha Florenc jiné (nižší) ceny od provozovatelů veřejné vnitrostátní autobusové dopravy a jiné (vyšší) ceny od provozovatelů mezinárodní autobusové dopravy, zneužila dominantní postavení na trhu služeb spojených s provozováním autobusového nádraží ve smyslu ustanovení § 9 odst. 3 písm. c) zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. Další zneužívání monopolního postavení bylo účastníku řízení zakázáno a byla mu uložena pokuta ve výši 1 milion Kč (č.l. 103 – 113). Proti prvostupňovému rozhodnutí podal účastník řízení včas rozklad dne 17.6.1999 (č.l. 114 – 120).

Dne 21.1.2000 vydal druhostupňový orgán rozhodnutí č.j. R 14/99, kterým uvedené rozhodnutí zrušil a vrátil věc orgánu prvého stupně k novému projednání a rozhodnutí (č.l. 129 – 131). Důvody pro zrušení byly shledány v postupu při zjišťování podílu účastníka řízení na relevantním trhu, kdy orgán prvního stupně při stanovení podílu vycházel z počtu autobusových linek, zatímco pro vymezení podílu účastníka řízení není rozhodující počet linek vedoucích přes autobusové nádraží, ale počet jednotlivých vjezdů autobusem do areálu autobusového nádraží a následných stání autobusů v tomto areálu. Dále bylo namítáno, že se prvostupňový správní orgán dostatečně nezabýval důvody, které vedly nebo mohly vést účastníka správního řízení k rozdílným cenám za poskytování služeb provozovatelům vnitrostátních a mezinárodních autobusových linek, resp. rozsah těchto služeb dostatečně nezjistil. Pochybení bylo spatřeno i v tom, že se prvostupňový správní orgán rovněž nezabýval dostatečně zjištěním důvodů rozdílných cen vůči provozovatelům mezinárodní autobusové dopravy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou a ostatními státy. Kromě šetření, zda je ze strany účastníka řízení při rozdílných cenách plněno vůči vnitrostátním a mezinárodním dopravcům rozdílně, shodně či srovnatelně, se měl prvostupňový správní orgán zabývat i důvody rozdílných cen, uplatňovaných vůči provozovatelům mezinárodních autobusových linek do jiných států než je Slovensko. Dále shledal druhostupňový správní orgán pochybení v nedostatečném odůvodnění výše uložené pokuty a postrádal specifikaci velikosti způsobené újmy.

Druhostupňový orgán uložil v rámci nového projednání věci, aby se prvostupňový správní orgán zejména znovu zabýval zjištěním podílu účastníka řízení na relevantním trhu, kdy výchozími údaji budou autobusové spoje, nikoliv autobusové linky, doplnil dokazování ohledně rozdílných cen ve vztahu k rozsahu služeb poskytovaných provozovatelům vnitrostátní a mezinárodní dopravy na Slovensko a do jiných zemí. Dospěje-li i po novém šetření k závěru, že účastník řízení zákon porušil a za uložení zákona mu uloží pokutu, musí výši pokuty řádně zdůvodnit.

Druhostupňový orgán akceptoval definici relevantního trhu po stránce věcné i geografické a potvrdil, že alternativou ke službám dopravcům poskytovaných na ÚAN mohou být pouze služby jiných autobusových nádraží na území hlavního města Prahy.

I. Účastník řízení

Účastníkem řízení je společnost ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s., Křižíkova 4 – 6, Praha 8, ve správním řízení zastoupená JUDr. Karlem Codlem, zástupcem účastníka řízení na základě plné moci ze dne 31.3.1999. ČSAD je vlastníkem areálu ÚAN, autobusových nádraží Praha - Holešovice a Praha – Na Knížecí a autobusové zastávky Praha - Červený vrch (včetně pozemků a budov). Provozování ÚAN je hlavním předmětem činnosti ČSAD. Při této činnosti poskytuje společnost dopravcům a cestujícím soubor obchodně – dopravních služeb. Tyto služby spočívají v tom, že ČSAD na základě smluvních vztahů umožňuje dopravcům na ÚAN a na autobusovém nádraží Praha - Holešovice užívání příjezdových a odjezdových stání, zajišťuje dispečerskou a informační službu a další služby – prodej a předprodej jízdenek, čekárny pro cestující, úschovnu zavazadel atd. - v různém rozsahu dle místa jejich poskytování (Příloha 1 str. 1 a 2). Lokality autobusového nádraží Praha - Na Knížecí a zastávka Praha - Červený vrch nejsou žádným dopravcem užívány. Akciová společnost byla založena Fondem národního majetku ČR (podle § 172 Obchodního zákoníku, na který přešel v roce 1993 majetek státního podniku Československá automobilová doprava, Ústřední autobusové nádraží) za účelem privatizace kupónovou metodou. V době správního řízení S 27/99 byla většinovým vlastníkem ČSAD společnost Financia, a.s. s 61,56 % podílem na základním jmění (Příloha 3 str. 4).

II. Podklady pro rozhodnutí

Podkladem pro rozhodnutí jsou především:

- „Ceník smluvních cen za užívání prostor autobusových stání provozovaných ČSAD od 1.1.1999“
- dopisy ČSAD ze dne 26.2. a 19.3.1999 s přílohami
- dopisy ČSAD ze dne 12.5. a 25.5.1999 s přílohou
- dopisy ČSAD ze dne 25.2., 7.3.2000 a 22.3.2000 s přílohami
- výpis z Obchodního rejstříku ČSAD ze dne 23.2.1999
- dopis Technické správy komunikací hlavního města Prahy ze dne 23.4.1999 s přílohami
- dopisy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 20.4. a 28.4.1999 s přílohami a ze dne 24.3.2000
- protokoly z výslechu svědků Karla Rojka dne 2.4.1999 a Ing. Řepy dne 16.4.1999
- protokoly z ústního jednání s účastníkem řízení dne 2.4.1999, 12.5.1999 a 1.3.2000
- „Výroční zpráva společnosti 1997“ ČSAD
- „Auditorská zpráva určená představenstvu a akcionářům účetní jednotky ČSAD“ ze dne 31.3.1999

a další informace získané v průběhu šetření výslechem svědků, prohlídkou autobusových nádraží na území hlavního města Prahy a dalšími způsoby.

Dalším podkladem je „Smlouva“, kterou provozovatelé veřejné autobusové dopravy (dále jen „dopravci“) uzavírají s ČSAD. Předmětem Smlouvy je úprava podmínek užívání odjezdových a příjezdových stání v objektech vlastněných ČSAD (Příloha 1 str. 12 až 20). Smlouva specifikuje povinnosti obou smluvních stran s tím, že ceny jsou stanoveny aktuálním Ceníkem. Nedílnou součástí Smlouvy jsou „Obecné podmínky užívání autobusových stání“ a „Dopravně provozní řád autobusového nádraží“ (Příloha 1 str. 14 - 20). Text Smlouvy je

shodný pro všechny dopravce, neboť ČSAD uzavírá s dopravci pouze jeden typ smlouvy. Z činností ČSAD jsou ve vztahu k předmětu řízení relevantní činnosti provozu autobusového nádraží. Náklady a výkony činností nedopravních provozů (úschovna, předprodejní kanceláře, restaurační provozovna, ubytovna a další) samostatně nákladově sleduje a zpoplatňuje ČSAD.

Dále se jedná o Ceníky smluvních cen za užívání prostor autobusových stání provozovaných ČSAD od 1.1.1997 a od 1.8.1998 jednorázové povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání na ÚAN (Příloha 1 str. 6 – 8), které rozlišují užití autobusového stání v lokalitě ÚAN spojem:

- veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy
- veřejné mezinárodní linkové osobní dopravy, kromě spojů vedených pouze mezi zastávkami na území ČR a SR
- veřejné mezinárodní linkové osobní dopravy provozované ze zastávek na území ČR pouze do zastávek na území SR nebo opačně (spoje vedené pouze mezi ČR a SR).

Ceník smluvních cen za užívání prostor autobusových stání provozovaných ČSAD, platný od 1.1.1999, obsahuje následující ceny (v Kč bez DPH):

Jednorázové povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání, opravňující jedenkrát užít jedno odjezdové stání nebo jedenkrát užít jedno příjezdové stání.

	Doprava vnitrostátní	**Doprava mezinárodní**	
		mezi ČR a SR	**ostatní**
jedním spojem s délkou autobusu max. 12,5 m na ÚAN Florenc	210,-	420,-	510,-
na AS Holešovice a AS Na Knížecí	50,-	420,-	510,-
Jedním spojem s délkou autobusu nad 12,5 m	260,-		
Jedním spojem příležitostné dopravy	210,-	510,-	510,-

Z Ceníku je zřejmé, že ČSAD stanoví výši finanční částky za jednorázové povolení k vjezdu do prostor autobusových stání <u>za cenu, která je rozdílná v případě použití ÚAN spoji veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy, spoji veřejné linkové dopravy mezinárodní</u> (kromě spojů mezi ČR a SR) a spoji veřejné linkové dopravy mezinárodní mezi ČR a SR.

Dle § 9 odst. 3 zákona nesmí být dominantní postavení zneužíváno soutěžitelem na újmu jiných soutěžitelů nebo spotřebitelů, ani na úkor veřejného zájmu; jednotlivé skutkové podstaty jsou uvedeny v demonstrativním výčtu pod písm. a) až d) citovaného ustanovení. S ohledem na uvedené zjištění Úřad v tomto správním řízení zkoumal, zda došlo ke zneužití dominantního postavení účastníkem řízení ve smyslu § 9 odst. 3 písm. c) Zákona, tj. uplatňováním rozdílných podmínek při shodném či srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž jsou tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni.

Podmínkou aplikace § 9 odst. 3 Zákona je, že účastník řízení má na trhu monopolní nebo dominantní postavení na trhu. V monopolním či dominantním postavení se soutěžitel nalézá v případě, kdy není vystaven soutěži vůbec, resp. soutěži podstatné (§ 9 odst. 1 Zákona). Soutěži podstatné není soutěžitel vystaven, pokud zajišťuje dodávkami na

relevantním trhu 30 % dodávek shodného, porovnatelného nebo vzájemně zastupitelného zboží (§ 9 odst. 2 Zákona).

III. Relevantní trh

Pro posouzení jednání účastníka řízení z hlediska Zákona se úřad zabýval vymezením relevantního trhu daného zboží, na němž se soutěžní účinky jednání soutěžitele projeví. Relevantní trh se obecně chápe jako místo, kde se střetává nabídka s poptávkou, přičemž z hlediska věcného (výrobkového) jsou do něho zahrnuty všechny výrobky nebo služby, které spotřebitel pokládá z hlediska jejich vlastností, ceny a zamýšleného způsobu použití za shodné, zaměnitelné nebo vzájemně nahraditelné. Spotřebitelské či uživatelské hledisko je rozhodující. Z hlediska geografického trh zahrnuje území, kde podmínky soutěže jsou dostatečně homogenní a které může být odlišeno od ostatních území zejména tím, že podmínky soutěže na těchto územích jsou zřetelně odlišné. Při vymezování trhu z hlediska časového je třeba vzít v úvahu minulý a očekávaný vývoj v čase, přičemž relevantní trh budou tvořit pravidelné, příp. relativně trvale opakující se dodávky.

Při vymezování relevantního trhu **po stránce věcné** vycházel úřad z informací a dokladů získaných během řízení a definoval relevantní trh jako trh služeb poskytovaných dopravcům autobusovými nádražími, tj. užívání odjezdových a příjezdových stání pro účely nástupu, výstupu a přestupu osob, cestujících veřejnou dálkovou vnitrostátní či mezinárodní linkovou nebo příležitostnou osobní dopravou. Na uvedeném relevantním trhu na území města Prahy působí dle zjištění správního orgánu ČSAD, společnost Technická správa komunikací hlavního města Prahy a firma Ivan Marinov – NERABUS. Z hlediska **geografického** se jedná o trh místní, a to o území města Prahy dostupné MHD, především metrem, neboť na takto vymezeném území lze realizovat přestup cestujících osob mezi jednotlivými linkami dopravců. **Časově** lze uvedený trh vymezit jako trvalý, neboť dlouhodobě existoval před zahájením tohoto řízení a nelze předpokládat jeho zánik nebo podstatné zúžení.

Správní orgán se dále zabýval zjištěním postavení ČSAD na příslušném relevantním trhu. Za tímto účelem realizoval ústní jednání s účastníkem řízení dne 2. dubna 1999 a 1. března 2000, vyslechl svědky (viz protokoly o výslechu svědků ze dne 2.4., 16.4.1999 – listy č. 19 – 20 a 37 - 43) a vyžádal poskytnutí informací a dokladů od ČSAD, od společnosti Technická správa komunikací hlavního města Prahy (dále jen „TSK“), od Magistrátu hlavního města Prahy – odboru dopravy a od společnosti TOURBUS, a.s., provozující pravidelné mezinárodní linky a vnitrostátní linky Praha – Brno.

Úřad v souladu s názorem druhostupňového orgánu vycházel při stanovení podílu účastníka na příslušném trhu z počtu jednotlivých vjezdů autobusů do areálu ÚAN, neboť toto kriterium odpovídá předmětu správního řízení, který se týká jednání, kdy s dopravci je sjednávána úhrada za vjezd do prostoru autobusových stání v rozdílné výši pro různé skupiny dopravců. Při stanovení podílu účastníka na relevantním trhu použil údaje o počtu spojů uvedených v příloze rozkladu (č.l. 120), a to po obdržení prohlášení účastníka, že způsob jejich zjištění odpovídá postupům, doporučených v dopise účastníka ze dne 22.3.2000 (č.l. 208). Při ústním jednání dne 1. března 2000 uvedl účastník řízení v protokolu, že údaje o počtu spojů v příloze rozkladu jsou údaje za průměrný den v březnu 1999 (č.l. 152).

Výpočet podílu společnosti ČSAD na relevantním trhu:

Autobusové nádraží	**Počet spojů v březnu 1999 odbavených za průměrný den**		
	ČSAD	**TSK**	**Celkem**
Florenc	800		800
AN Holešovice	276		276
Želivského		288	288
Černý most		772	772
Zličín		547	547
Celkem	1076	1607	2683
Podíl v %	**40,1**	**59,9**	**100**

Správní orgán dále požádal Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravy o ověření a upřesnění údajů o počtech vjezdů uvedených v příloze rozkladu. Dle sdělení vedoucího odboru dopravy Ing. Kotka ze dne 24.3.2000 (č.l. 218 a 219) nemá tento orgán k dispozici doklady, kterými by mohl tyto údaje ověřit. Pro porovnání poskytl údaje o počtech spojů za jeden pracovní den v březnu roku 2000, získané z aktuálního internetového zpracování CIS JR (Celostátní informační systém jízdních řádů). Prvostupňový orgán provedl srovnávací výpočet podílu účastníka na relevantním trhu rovněž s použitím těchto údajů.

Výpočet podílu společnosti ČSAD na relevantním trhu s použitím údajů Magistrátu hlavního města Prahy:

Autobusové nádraží	**Počet spojů za den (březen 2000 – pondělí)**		
	ČSAD ÚAN	**TSK**	**Celkem**
Florenc	689		689
AN Holešovice (ÚAN a Nerabus)	398		
z toho 60% ÚAN*	239		239
Želivského		148	148
Černý most		450	450
Zličín		427	427
C e l k e m	928	1025	1953
Podíl v %	**47,52**	**52,48**	**100**

*) podíl dle hodnot ČSAD v příloze rozkladu (č.l. 120)

Z výše uvedeného vyplývá, že ČSAD má na relevantním trhu dominantní postavení, neboť jeho podíl činí **40 %**. Při hodnocení postavení účastníka řízení na relevantním trhu je třeba přihlédnout i ke skutečnosti, vyplývající z „Výroční zprávy společnosti 1997“ (Příloha 2 str. 7), v níž ČSAD zdůrazňuje své zaměření na segment mezinárodní dopravy, ve kterém má určitou výhodu vyplývající z polohy. Výhodnou pozici ČSAD ještě zvýrazňuje to, že se jedná o trh s vysokými barierami pro vstup nových subjektů, s vysokou fondovou náročností a tedy vysokými investičními náklady na výstavbu autobusového nádraží a jeho

komunikačního napojení, schopného konkurovat ÚAN, a to jak v důsledku vysoké ceny pozemků tak i nákladného provádění stavebních prací v centru Prahy. Možnost vzniku účinné konkurence je tedy v případě ÚAN velmi omezená.

Jak bylo výše uvedeno, účastník řízení uplatňoval vůči účastníkům trhu rozdílné (cenové) podmínky. K naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení ve smyslu § 9 odst. 3 písm. c) Zákona může dojít pouze tehdy, pokud soutěžitel rozdílné podmínky uplatňuje při shodném nebo srovnatelném plnění. V dalším kroku tedy úřad zkoumal, zda plnění poskytované dopravcům je shodné či srovnatelné, případně zda jsou dány objektivně ospravedlnitelné důvody pro uplatňování rozdílných podmínek při shodném či srovnatelném plnění, neboť rozdílné podmínky jsou přípustné, pokud jsou věcně ospravedlnitelné.

IV. Skutková zjištění a právní posouzení

Jak vyplývá z výše uvedeného, byla úřadem zjištěna rozdílná výše poplatku (ceny) za jednorázové povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání ÚAN, opravňující jedenkrát užít jedno odjezdové stání nebo jedenkrát užít jedno příjezdové stání (dále jen „Povolení k vjezdu“), a to **210 Kč** pro 1 spoj veřejné **vnitrostátní** linkové dopravy a **510 Kč** pro 1 spoj veřejné **mezinárodní** linkové dopravy, resp. **420 Kč** u (mezinárodní) linkové dopravy mezi ČR a SR.

1. Rozdíl v ceně za Povolení k vjezdu mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou Účastník odůvodnil tím, že <u>k odbavení spoje na mezinárodní lince potřebuje dopravce zhruba dvojnásobek času než u spoje na lince vnitrostátní</u>, a to z důvodu řádného odbavení cestujících (č.l. 91, 117, 146, 151, 152 – 153, 184). Např. v písemném vyjádření ze dne 12.5.1999 účastník uvádí: “*Při stanovení rozdílné ceny jsme vycházeli zejména ze skutečnosti, že k odbavení spoje na vnitrostátní dálkové lince potřebuje dopravce zhruba polovinu času než u spoje mezinárodního. Na mezinárodní lince potřebuje dopravce dostatečný časový prostor umožňující řádné odbavení cestujících a jejich zavazadel. To je odlišné zejména ve způsobu odbavení zavazadel, která musí vyhovovat celním a pasovým podmínkám. Z důvodu celního a pasového odbavení je prováděna kontrola pasu event. dalších dokladů cestujícího a zpracováván seznam přepravovaných osob. Dostatečný časový prostor v zastávce umožňuje dopravci zabezpečit vyšší kvalitu služeb pro cestujícího a tedy vyšší spokojenost zákazníka dopravce. Ten takové služby od dopravce za nesrovnatelně vyšší jízdné, v porovnání s vnitrostátními regulovanými cenami, oprávněně očekává.*“ (č.l. 91).

V dopise ze dne 25. února 2000 (č.l. 146 a 147) účastník řízení dále uvádí, že „*důvodem stanovení rozdílné ceny uplatňované ve smluvních cenách veřejné linkové dopravy vnitrostátní a mezinárodní je zejména doba užívání autobusového stání. K odbavení spoje na mezinárodní lince potřebuje dopravce jedenkrát tolik času než je tomu u spoje linky vnitrostátní. To je dáno zásadně odlišným postupem při odbavování cestujících a jejich zavazadel, podle příslušných obecně právních předpisů a zažité dlouholeté praxe rozhodující části relevantního trhu v České republice. Na mezinárodní lince totiž potřebuje dopravce větší časový prostor umožňující pohodové odbavení cestujících a jejich zavazadel. K tomu patří kromě jiného individuální přístup v jednání s jednotlivými klienty vedoucí k nestresujícímu pocitu cestujícího. Dopravce má jednoznačný zájem aby jeho klient mohl absolvovat někdy i několik desítek hodin trvající přepravu v plné pohodě a bez zbytečné únavy. Nervozita, napjatost a pocit únavy vyplývající ze stresů v důsledku časové tísně u citlivějších jedinců způsobuje žaludeční nevolnosti, které obtěžují ostatní cestující, znečišťující vozidlo a zatěžující řidiče, odvádějí dokonce jeho pozornost od řízení vozidla. V krajní situaci to může vést až k ohrožení bezpečnosti přepravovaných osob. Klienti na mezinárodních linkách od dopravce za nesrovnatelně vyšší jízdné, v porovnání s vnitrostátními regulovanými cenami,*

oprávněně očekávají odpovídající péči…… Užívaný způsob odbavování spoje mezinárodní linky musí vyhovovat celním a pasovým podmínkám. Časově náročnější je zejména způsob odbavení zavazedel spojený pouze v mezinárodní dopravě se řádnou identifikací zavazadla a prokazatelnou evidencí cestujícího, se kterým je zavazadlo přepravováno. Vyšší nároky na odbavení zavazadel v porovnání s vnitrostátní přepravou jsou dány také jejich většími rozměry, limity pro přepravu zavazadel vyhlášenými v smluvních přepravních podmínkách a tarifu dopravcem i vyšším oceněním hodnoty zavazadel cestujícími. Z důvodu celního a pasového odbavení je prováděna kontrola pasu event. dalších dokladů cestujícího a vypracováván seznam přepravovaných osob. V mnoha případech je v souvislosti s obchodní činností dopravců nutná asistence uniformovaných i tajných složek Policie ČR, případně jiných bezpečnostních složek státu, se kterými v zájmu bezpečnosti občanů úzce spolupracujeme. Jistě víte, že výjimkou není ani přestřelka. Stanovený a praxi odpovídající časový prostor v zastávce mezinárodního spoje umožňuje dopravci také zabezpečit vyšší kvalitu služeb pro cestujícího a tedy vyšší spokojenost zákazníka dopravce. Oprávněnost standardně užívaného třicetiminutového limitu vyhrazeného pro odbavení spoje mezinárodní linky potvrzuje skutečnost, že dosud nikdy nebyl žádným smluvním partnerem zpochybněn a zároveň nemáme evidován požadavek na jeho zkrácení, který by uplatnili alespoň ti dopravci, kteří chtějí užívat autobusová stání, platit se jim však nezamlouvá a tak, než by o svých pocitech čestně jednali se svým smluvním partnerem, raději píší alespoň udání.“

Při ústním jednání dne 1. března 2000 uvedl účastník řízení v protokolu, že *„dopravce nemusí požadovat vytvoření 30 minutového prostoru pro to, že mu tento prostor společnost vytváří sama, na základě smluvních podmínek. Za celou dobu provozu společnosti si nevzpomínám, že by byl dopravce nucen tento požadavek vznést. Je to dáno smluvními podmínkami a provozním řádem autobusového nádraží.*“ (č.l. 153).

Pokud jde o rozdíl v ceně za Povolení k vjezdu mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, který byl účastníkem řízení odůvodněn dvojnásobnou dobou k odbavení cestujících, správním orgánem bylo zjištěno, že podle „Dopravně provozního řádu ÚAN“, článku IV. odst. 3., jsou provozovatelé autobusů veřejné linkové osobní dopravy povinni zajistit, aby **odjezd** po řádném odbavení cestujících byl uskutečněn včas a nebylo omezováno odbavení předchozího ani následného spoje vypravovaného ze stejného nebo sousedícího odjezdového stání. V této souvislosti určuje uvedený řád povinnost řidiče autobusu oznámit neprodleně dozorčímu, není-li předmětné odjezdové stání pro odbavení spoje uvolněno nejpozději 15 minut před odjezdem spoje u vnitrostátních linek a 30 minut před odjezdem spoje u mezinárodních linek (Příloha 2 str. 18) . Podle článku IV. odst. 6 „Dopravně provozního řádu ÚAN“ jsou povinni všichni provozovatelé autobusů při užívání **příjezdového** stání zastavit v tomto prostoru vozidlo jen na dobu nezbytně nutnou k vystoupení cestujících (Příloha 1 str. 19). Dle Přílohy 2 čl. II. odst. 1 Smlouvy je dopravce povinen dodržovat podmínky „Dopravně provozního řádu ÚAN“. Ze znění „Dopravně provozního řádu ÚAN“ v souvislosti s vyjádřením účastníka řízení (č.l. 153) lze dovodit, že ČSAD vytváří prostor pro delší pobyt autobusu spoje mezinárodní linky mezi ČR a SR i mezi ČR a ostatními státy v prostorách odjezdových stání, aniž by se však jednalo o smluvně zajištěnou delší dobu stání vozidla na autobusovém stání.

Jak je již konstatováno výše, dopravci uzavírají s ČSAD „Smlouvu na užívání autobusových stání“. ČSAD přitom používá pouze jediný typ smlouvy jak pro dopravce provozujícího vnitrostátní dálkovou autobusovou dopravu, tak i pro dopravce s mezinárodní autobusovou dopravou.

Z provedeného šetření vyplynulo, že ČSAD účtuje dopravcům za povolení k vjezdu na ÚAN stejnou částku bez ohledu na to, zda se jedná o vjezd za účelem použití odjezdového nebo příjezdového stání. Pokud jde o vjezd za účelem použití příjezdového stání, nebyly

zjištěny žádné rozdíly v plnění ze strany ČSAD ve prospěch dopravců na mezinárodních linkách ve srovnání s dopravci na vnitrostátních linkách, přičemž ani účastník řízení žádné rozdíly neuvedl. Ve vztahu k vjezdu za účelem použití odjezdového stání účastník řízení poukázal na rozdílný obsah v plněních u mezinárodní a vnitrostátní přepravy poskytnutím možnosti dvojnásobné doby pro odbavení cestujících autobusového spoje na mezinárodní lince. Jakýkoliv další rozdíl ve službách ČSAD pro dopravce, provozující dálkovou vnitrostátní nebo mezinárodní autobusovou dopravu, nelze Smlouvou či jinými doklady dokumentovat. Úřad i v tomto případě dospěl k závěru, že se jedná jak u mezinárodních , tak i vnitrostátních spojů o shodné plnění. Účastník řízení zpoplatňuje **vjezd** na ÚAN a nikoliv skutečnou dobu použití odjezdového stání, přičemž dopravce na mezinárodní lince nemá možnost v případě, že by mu postačovalo použít odjezdové stání kratší dobu, vyjednat si nižší cenu. Kromě toho je délka použití odjezdového stání podmíněna skutečností, zda – respektive kdy - po daném spoji následuje spoj další (č.l. 210 – 214). K tomu je třeba poznamenat, že ze Smlouvy uzavřené mezi dopravcem a ČSAD nevyplývá právo dopravce mezinárodní přepravy na delší, tj. třicetiminutové užití odjezdového státní.

Na základě výše uvedeného úřad konstatuje, že účastník řízení poskytuje minimálně srovnatelné plnění za různé ceny. V souvislosti s tím úřad zkoumal, zda jsou dány důvody, které by ospravedlňovaly účastníka řízení k rozdílnému uplatňování cen. Za **ospravedlnitelné důvody** lze zejména považovat případy, kdy soutěžitel musí při plnění různým účastníkům (příp. skupinám účastníků) trhu nést rozdílné náklady. Důvody musí být objektivní povahu.

V této souvislosti úřad požádal účastníka řízení o předložení podrobných kalkulací všech cen uplatněných v Ceníku, dále o podrobné zdůvodnění rozdílů ve smluvních cenách veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy, veřejné mezinárodní linkové osobní dopravy (mimo SR) a veřejné mezinárodní linkové osobní dopravy provozované pouze mezi ČR a SR a další informace (č.l. 133 a 134). Účastník řízení předložil "Prvotní kalkulační interní doklady" (č.l. 148–151 a 185-187) doplněné o dokumenty, které vysvětlují a dokumentují postup ČSAD při tvorbě Ceníku platného od 1.1.1999 (č.l. 188–192). Jedná se o „Návrh cen za užívání prostor autobusových stání autobusového nádraží Praha, Florenc k ceníku platnému od 1.1.1999, vytvářejících předpoklad zbrždění trendu poklesu podílu společnosti na trhu" (č.l. 188 a 189) a „Rozbor k návrhu cen za užívání prostor autobusových stání autobusového nádraží Praha, Florenc pro ceník platný od 1.1.1999, s předpokladem zbrždění trendu poklesu podílu společnosti na relevantním trhu" (č.l. 191 - 192).

Uvedené doklady pouze potvrzují přímou závislost rozdílů v poplatcích za povolení k vjezdu do prostor autobusových stání na ÚAN pro spoje veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy (**210,-** Kč) a pro spoje veřejné mezinárodní linkové osobní dopravy (**420,-** Kč spoje mezi ČR a SR a **420** + 90 Kč pro ostatní mezinárodní spoje) na skutečnosti, zda se jedná o dopravu vnitrostátní nebo mezinárodní. Z uvedených dokladů však nevyplývá, že by ČSAD vznikaly u mezinárodních spojů vyšší náklady než u spojů vnitrostátních.

Úřad si dále pro účely zjištění možných dopadů stanovení delší doby použití odjezdového státní mezinárodním dopravcem vyžádal výpis autobusových linek užívajících prostory ÚAN Praha Florenc, stanoviště 1 až 10, které jsou používány i pro odjezdy mezinárodních spojů, a to v době zahájení správního řízení. Z dokladů, které účastník předložil 22.3.2000 vyplývá následující časové využití autobusových stání dle jízdních řádů platných ke dni 1. března 1999 (č.l. 215):

Stanoviště 1	16%	Stanoviště 6	24%
Stanoviště 2	18%	Stanoviště 7	27%
Stanoviště 3	21%	Stanoviště 8	9%

Stanoviště 4	10%	Stanoviště 9	13%
Stanoviště 5	27%	Stanoviště 10	16%

Na základě uvedených údajů dospěl úřad k závěru, že zajištění delší doby pobytu autobusu mezinárodní linky je z důvodu dostatečné kapacity ÚAN organizační záležitostí; ze zjištěných skutečností nelze dovozovat, že v důsledku umožnění vjezdu autobusům mezinárodní dopravy za účelem odjezdového státní vznikaly ČSAD další náklady.

Z provedeného šetření vyplynulo, že účastník řízení uplatňoval rozdílné podmínky (ceny za Povolení) vůči jednotlivým účastníkům trhu, a to nižší cenu 210 Kč pro 1 spoj veřejné vnitrostátní linkové dopravy a vyšší ceny 420 Kč (nebo 420 + 90 Kč) pro 1 spoj veřejné mezinárodní linkové dopravy. Jako plnění poskytl účastník dopravcům, provozujícím spoje na lince mezinárodní pouze nezávaznou možnost dvojnásobně dlouhé doby pobytu autobusu na odjezdovém stání, a to na ÚAN s poměrně velmi nízkým časovým využitím jednotlivých stání. V případě použití příjezdového stání již účastník Povolení k vjezdu s různou cenou požaduje pro všechny spoje (vnitrostátních i mezinárodních linek) shodně zastavení na příjezdovém stání jen na dobu nezbytně nutnou k vystoupení cestujících (Příloha 1 str. 19). Obdobně i ostatní „vedlejší“ služby, tzv. vybavenosti autobusového nádraží (Příloha 1 str. 1) poskytuje ČSAD dopravcům i cestujícím v rozsahu, který nesouvisí s teritoriálním umístěním zastávek autobusových linek. Závěrem lze konstatovat, že účastník řízení uplatňoval rozdílné (cenové) podmínky při shodném nebo srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu ve smyslu § 9 odst. 3 písm. c) Zákona.

2. Rozdíl ve výši **90 Kč** mezi cenou za povolení k vjezdu spojů na linkách mezinárodních (mimo SR) a cenou za povolení k vjezdu spojů na linkách mezi ČR a SR účastník v příloze dopisu z 25.2.2000 (č.l. 151 a 184) zdůvodňuje takto: „*Dopravci umožněno provádět svoji doplňkovou obchodní činnost spojenou s prodejem a zejména předprodejem a rezervací jízdenek (např. pro zpáteční cestu s využitím soukromého majetku společnosti. Dopravci umožněno nejméně 60 minut před zahájením, nejméně 60 minut po ukončení a po celou dobu odbavování spoje bezplatné užití vyhrazeného místa (RESERVÉ) na odstavné ploše vpravo za vjezdem z ulice Prvního pluku do AN Florenc jedním osobním a jedním dodávkovým automobilem.*“

Dále účastník řízení uvádí, že s výjimkou spojů provozovanými mezi zastávkami na území ČR a SR je dopravcům na mezinárodních spojích umožněna při odbavení autobusu obchodní činnost spojená s prodejem a zejména s předprodejem a rezervací jízdenek (např. pro zpáteční cestu) a dalších služeb, které dopravce pro cestující příslušného spoje zajišťuje (open jízdenky, zpáteční jízdenky, jízdenky na trajekty, ubytování apod.). Taková obchodní činnost je obvykle zajišťována v prostoru autobusového stání kromě řidičů dalšími pracovníky dopravce (č.l. 91).

Správní orgán v souvislosti s otázkou rozdílu ve výši **90 Kč** mezi cenou za Povolení k vjezdu spojů na linkách mezinárodních (mimo SR) a cenou za povolení k vjezdu spojů na linkách mezi ČR a SR dospěl k závěru, že obsah plnění ČSAD pro účastníky trhu je v těchto případech různý. Dopravce mezinárodního spoje (s výjimkou do spoje do SR) je oprávněn využít parkovacího místa osobním a dodávkovým automobilem. Stejnou službu jsou ostatní dopravci povinni platit dle Ceníku ve výši 50 Kč za každých započatých 15 minut (č.l. 1) nebo mohou použít placené parkoviště v okolí ÚAN. Lze tedy konstatovat, že v tomto případě nedošlo k naplnění § 9 odst. 3 písm. c) zákona, neboť sice došlo k uplatňování rozdílných podmínek vůči ostatním účastníkům trhu, avšak při rozdílném plnění.

Dále úřad zkoumal, zda posuzovaným jednáním ČSAD byla ve smyslu § 9 odst. 3 způsobena **újma** soutěžitelům, spotřebitelům nebo toto jednání bylo na úkor veřejného zájmu. Za újmu v daném případě lze považovat skutečnost, že došlo k diskriminaci skupiny soutěžitelů – dopravců na mezinárodních linkách, přičemž velikost újmy způsobené těmto dopravcům vyplývá z rozdílu v poplatcích za užití autobusových stání. Účastník sdělil, že přibližný celkový počet jednorázových povolení k vjezdu do prostor autobusových stání ÚAN (viz příloha dopisu ze dne 7.3.2000 – č.l. 184) byl v roce 1999 200 765 kusů. V dopise ze dne 25.2.2000 poskytl účastník informace o celkovém počtu jednorázových povolení k vjezdu do prostor odjezdových a příjezdových stání spojem veřejné mezinárodní linkové dopravy. Dle kvalifikovaných odhadů ČSAD bylo v roce 1999 vydáno cca 13 192 kusů jednorázových povolení pro spoje na linkách mezinárodních a cca 15 898 kusů jednorázových povolení pro spoje provozované mezi ČR a SR, tj. celkem 29 090 kusů povolení s rozdílem v ceně 210 Kč/ks (č.l. 147). Celkovou újmu, způsobenou jednáním účastníka v roce 1999, lze vyjádřit částkou 6 108 900 Kč.

Úřad tím má za prokázané, že účastník řízení uplatňoval vůči účastníkům trhu rozdílné (cenové) podmínky při shodném nebo srovnatelném plnění, čímž došlo k naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení ve smyslu § 9 odst. 3 písm. c) Zákona, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí (bod 1). Současně úřad zakázal ve smyslu § 11 odst. d) Zákona zneužívání dominantního postavení na trhu. V souvislosti s tím úřad upozorňuje, že podle § 14 odst 3 Zákona za nesplnění vykonatelného rozhodnutí úřadu může uložit pokutu až do výše 1 mil. Kč.

Pokud se týká možnosti **uložení pokuty** za zjištěné porušení zákona účastníkem řízení, je nutno vycházet ze znění § 14 odst. 5 Zákona, podle kterého pokutu může úřad uložit do jednoho roku od zjištění porušení povinnosti, nejpozději však do tří let následujících po roce, ve kterém byla tato povinnost porušena. S ohledem na to, že porušení povinnosti účastníkem řízení bylo zjištěno dne 8. 2. 1999, subjektivní lhůta k uložení pokuty uplynula dne 8. 2. 2000. Z uvedených důvodů nelze tedy účastníku řízení za zjištěné porušení Zákona uložit v současné době pokutu.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí je možno podat rozklad ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho doručení k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, Joštova 8, Brno prostřednictvím I. výkonného odboru Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Podání rozkladu má odkladný účinek.

Mgr. Štěpán Bubník
pověřený řízením I. výkonného odboru

Rozhodnutí obdrží:

ČSAD ÚAN Praha Florenc, a.s.
Křižíkova 4 – 6, 186 00 Praha 8
prostřednictvím:

JUDr. Karel Codl, advokát
Zborovská 11, 150 00 Praha 5