

*Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 9.7.2007 a stalo se vykonatelným dne 9.10.2007.*

Č.j. R 138/2006/01- 12460/2007/310

4. července 2007

V řízení o rozkladu, který proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. S 227/06-19569/06-SOHS II ze dne 6. 11. 2006 ve věci porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, podal jediný účastník řízení **Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s.**, se sídlem Praha 5, Lumiérů 41, IČ 25497961, právně zastoupený JUDr. Mikulášem Touškou, se sídlem Praha 1, V Celnici 4, jsem podle § 25a zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 90 odst. 5 a § 152 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a na základě návrhu rozkladové komise,

### **rozhodl takto:**

Podaný rozklad **z a m í t á m** a rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. S 227/06-19569/06-SOHS II ze dne 6. 11. 2006 **p o t v r z u j i**.

### **Odůvodnění:**

#### **I. Napadené rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže**

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „Úřad“) vydal dne 6. 11. 2006 rozhodnutí č.j. S 227/06-19569/06-SOHS II (dále též „napadené rozhodnutí“), v jehož první výrokové části deklaroval, že účastník řízení, společnost Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s., se sídlem Praha 5, Lumiérů 41, IČ 25497961 (dále též „účastník řízení“ či „účastník“), tím, že dne 1. 8. 2006 přerušil provoz 2135 spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje, přičemž svůj úmysl přerušit provoz těchto spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje k 1. 8. 2006 oznámil Ústeckému kraji teprve dne 26. 7. 2006, čímž neposkytnul dostatečný časový předstih umožňující včasnou adaptaci Ústeckého kraje a spotřebitelů na nastalou situaci, zneužil ve smyslu § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon“), své dominantní postavení na trhu poskytování

dopravních služeb v regionální linkové autobusové dopravě na území Ústeckého kraje, a to k újmě spotřebitelů poptávajících služby veřejné linkové regionální autobusové dopravy na území Ústeckého kraje.

2. Ve druhé výrokové části napadeného rozhodnutí správní orgán prvního stupně dle § 11 odst. 3 zákona účastníku řízení jednání uvedené v první výrokové části do budoucna zakázal. Ve třetí výrokové části napadeného rozhodnutí prvostupňový orgán uložil za porušení § 11 odst. 1 zákona účastníkovi řízení pokutu ve výši 700.000,-Kč. Ve čtvrté výrokové části pak správní orgán prvního stupně deklaroval, že porušení § 11 odst. 1 zákona jednáním účastníka řízení spočívajícím v přerušení provozu 2135 spojů veřejné linkové autobusové dopravy na území Ústeckého kraje dne 1. 8. 2006 bez objektivně ospravedlnitelného důvodu nebylo ve správním řízení prokázáno.

## **II. Rozklad**

3. Proti všem výrokovým částem napadeného rozhodnutí podal účastník řízení včas rozklad. Podle rozkladu není Úřad příslušný k rozhodování v dané věci, výrok napadeného rozhodnutí je postaven na řadě nesprávných skutkových zjištění a rovněž na nesprávném právním posouzení učiněných skutkových závěrů.

### ***Nepříslušnost Úřadu***

4. Účastník řízení předně namítá, že oblast zajišťování dopravní obslužnosti formou závazku veřejné služby nespadá pod obecná soutěžní pravidla, a Úřad tak není příslušný k projednávání a rozhodnutí věci. Ekonomická povaha zajišťování dopravní obslužnosti formou závazku veřejné služby podle rozkladu principiálně hospodářskou soutěž vylučuje, a proto se na jednání účastníka řízení soutěžní právo vztahovat nemůže.
5. Účastník řízení v této souvislosti poznamenává, že zajišťování dopravní obslužnosti formou závazku veřejné služby je činnost, která je ve všech ohledech regulována státem. V rozkladu jsou zmiňovány aspekty činnosti dopravců, na něž regulace dopadá, např. cena služby, místo a čas jejího poskytování, kvalita poskytovaných služeb, výše „přiměřeného zisku“ apod. Účastník řízení poukazuje na trvalou ztrátovost (ekonomickou neživotaschopnost) touto formou provozovaných linek, které se tak neobejdou bez průběžného hrazení prokazatelné ztráty z veřejných rozpočtů. Takovou veřejnou službu není ochoten poskytovat trh, a standardní principy ochrany hospodářské soutěže se proto nemohou uplatnit. Účastník řízení má za to, že z výše uvedených důvodů Úřad není příslušný k projednání celé záležitosti a je jeho povinností správní řízení zastavit.

### ***Nesprávná skutková zjištění***

#### ***Možnost účastníka řízení informovat Ústecký kraj v dostatečném předstihu***

6. Účastník řízení odmítá závěr správního orgánu prvního stupně, že měl dostatečnou časovou rezervu pro zhodnocení své finanční situace pro informování Ústeckého kraje (dále též „Kraj“) a disponoval již „minimálně od konce června“ roku 2006 znalostí o konkrétním datu přerušení konkrétních spojů na vybraných autobusových linkách. V časovém předstihu zmiňovaném prvostupňovým orgánem (tj. od konce června) nebylo dle účastníka řízení možné odhadnout nutnost přerušení spojů, a to např. z důvodu velké

volatility tržeb, jež je pro letní prázdninové měsíce typická. V časovém předstihu jednoho měsíce bylo podle něj možné odhadovat nutnost bezprostředního přerušení spojů nanejvýš s přesností v řádu týdnů, a to ještě bez možnosti přesného určení konkrétních spojů, kterých se takové přerušování bude týkat, přičemž zcela shodným odhadem disponoval Kraj na základě svých vlastních informací. Kraj měl dle účastníka řízení jednat tak, aby k přerušování dopravy nedošlo, nebo měl o něm občany předem informovat. Vzniklou újmu je tedy nutné dávat do příčinné souvislosti s jednáním a neplněním povinností Kraje, a nikoli účastníka řízení.

#### *Kraj mohl a měl činit kroky*

7. Účastník řízení má za to, že Kraji muselo být známo, že bude nucen provoz autobusových spojů přerušit, a to s ohledem na jeho povědomost o ztrátovosti spojů a finanční situaci účastníka řízení. Kraj tak měl k dispozici všechny potřebné údaje pro učinění kvalifikovaného odhadu ohledně data, ke kterému nebude účastník řízení nadále schopen dopravní obslužnost zajišťovat bez dalšího uhrazení prokazatelné ztráty z jeho strany. Kraj s dostatečnou jistotou věděl, jakých spojů a linek se bude přerušování provozu týkat, neboť spoje svým rozhodnutím do systému základní dopravní obslužnosti zařadil.
8. Účastník řízení tedy setrvává na svém stanovisku, že Kraj měl dostatek informací k tomu, aby mohl aktivně činit kroky, jenž by zamezily vzniku krizové situace na počátku srpna 2006. Kraj pro případ ukončení provozu autobusových spojů vypsal koncesní řízení a následně s jeho vítězem ČSAD Česká Lípa a.s., se sídlem Praha 5, Lumiérů č. p. 181, č. or. 41, IČ 25497987 (dále též „ČSAD Česká Lípa“) uzavřel rámcové smlouvy o závazku veřejné služby. Přestože koncesní řízení i uzavřené smlouvy z pohledu účastníka řízení vykazovaly mnoho právních vad, byla ČSAD Česká Lípa připravena provoz spojů zahájit po podpisu příslušných smluv, ale Kraj byl nečinný. Nejenže byl nečinný při vydávání licencí ČSAD Česká Lípa, nýbrž situaci neřešil ani včasným vydáním vrchnostenského nařízení, které by tyto smlouvy nahradilo a vyřešilo by situaci ve vztahu k vydání nulitních licencí.
9. Ze zadávacích podmínek koncesního řízení účastník řízení dovozuje, že Kraj věděl, v jakém rozsahu bude potřeba jím provozované spoje nahradit novým dopravcem, proces nahrazení sám inicioval a stanovil jeho termín na 9. 6. 2006. Kraj měl tedy možnost objednat služby od ČSAD Česká Lípa. Účastník řízení se domnívá, že Kraj byl záměrně nečinný s úmyslem prodlužovat dobu, po kterou bude poskytovat ztrátovou dopravu Kraji účastník fakticky zadarmo. Vědom si své povinnosti dopravu v závazku veřejné služby nepřerušovat, účastník řízení opakovaně urgoval uhrazení ztrát u Kraje do chvíle, kdy se pro něj stala situace nadále finančně neúnosnou. Účastník řízení i po, dle jeho slov, právně neplatném pokusu Kraje ukončit Smlouvu o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje (dále též „Smlouva“, srov. odst. 15 napadeného rozhodnutí), jednal v dobré víře a nepředpokládal, že jej Kraj nechá v této situaci finančně „vykrváčet“. Kdyby účastník řízení věděl, že se Kraj zachová tímto protiprávním způsobem, ukončil by zajišťování ztrátové dopravy ke dni Krajem tvrzeného skončení Smlouvy s Krajem bez ohledu na to, zda Kraj náhradního dopravce včas zajistil či nikoli. Účastník řízení zastává názor, že v takové situaci by přerušování dopravy nebylo zapotřebí dopředu Kraji oznamovat, neboť Kraj sám vypověděl Smlouvu k určitému dni s vědomím, že jejím předmětem je státem dotovaná veřejná služba, kterou nelze bez finanční pomoci státu provozovat, a vypsal výběrové řízení na dopravce, který měl od stejného dne účastníka řízení

nahradiť. Účastník řízení je přesvědčen, že Kraj kromě toho, že celou situaci svým jednáním sám způsobil, také veškerý vývoj situace ohledně zajišťování dopravní obslužnosti v rámci svého územního obvodu sám řídil od podání výpovědi Smlouvy, přes vypsání koncesních řízení a výběr alternativního dopravce, až po uzavření rámcových smluv o závazku veřejné služby (s tímto dopravcem) a objednání služeb. Kraj si musel být vědom, že k přerušení provozu spojů dojde a měl zajistit plynulou dopravní obslužnost v Ústeckém kraji. Avšak navzdory výzvě účastníka řízení ani část dluhu neuhradil, nijak nereagoval na deklaraci ČSAD Česká Lípa ohledně připravenosti zajistit dopravní obslužnost v požadovaném rozsahu. Kraj společnosti ČSAD Česká Lípa ani nevydal licence v zákonem předpokládané 45 denní lhůtě, která uplynula dne 24. 7. 2006. Naopak prodlužoval období, kdy odebíral od účastníka řízení služby, za něž měl platit. V této souvislosti účastník řízení uzavírá, že Kraj měl k dispozici veškeré právní i faktické prostředky a dostatek informací k tomu, aby vzniku nepříznivé situace v oblasti autobusové dopravy v Ústeckém kraji zabránil.

#### *Připravenost ČSAD Česká Lípa k zahájení provozu*

10. Správní orgán prvního stupně podle účastníka řízení pochybil, když nedostatečně porozuměl situaci a okolnostem, za kterých ČSAD Česká Lípa vydala jím opakovaně citované vyjádření (viz Vyjádření ČSAD Česká Lípa z 2. 8. 2006). Účastník řízení ve svém rozkladu uvádí, že ČSAD Česká Lípa byla připravena, jak deklarovala svým dopisem ze dne 27. 7. 2006, zahájit dne 1. 8. 2006 provoz na všech spojích, které Kraj zařadil do systému základní dopravní obslužnosti a které jako veřejnou službu poskytoval účastník řízení. Vyjádření ČSAD Česká Lípa ze dne 2. 8. 2006, citované Úřadem, bylo vydáno v odlišné situaci v rámci řízení týkajícího se vydání licencí, a Úřad toto vyjádření nesprávně interpretoval. Účastník řízení namítá, že ČSAD Česká Lípa ve vyjádření ze dne 2. 8. 2006 reagovala na usnesení Kraje o možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí ze dne 1. 8. 2006, kde oznámil úmysl vydat licence na dobu delší, než na kterou by byly objednány služby, a poté návrh upravil tak, že „licence je vydávána na dobu plnění závazku veřejné služby na příslušné lince“. Takové licence by byly podle účastníka řízení časově neurčité, a proto neplatné. ČSAD Česká Lípa by tak neměla právní jistotu ohledně rozsahu dopravy v závazku veřejné služby. Účastník řízení se domnívá, že k tomuto stavu nejistoty směřují všechny výroky ČSAD Česká Lípa v citovaném vyjádření a dále podotýká, že tyto výroky nelze interpretovat tak, že by ČSAD Česká Lípa nebyla připravena v požadovaném rozsahu zajistit dopravní obslužnost v Ústeckém kraji v případě, že by se tak stalo na základě standardního postupu. ČSAD Česká Lípa tedy byla připravena a měla k dispozici veškeré technické i personální zázemí potřebné k tomu, aby dne 1. 8. 2006 nahradila v plném rozsahu dopravu zajišťovanou do té doby účastníkem řízení. K tomuto dni zejména přešli všichni zaměstnanci účastníka do ČSAD Česká Lípa. Účastník řízení zdůrazňuje, že pětidenní lhůta byla pro fyzické zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje jiným dopravcem objektivně dostačující a Kraj měl možnost nahradit dopravní služby poskytované účastníkem řízení jiným dopravcem.

#### *Výjimečná situace si žádá výjimečná opatření*

11. Další pochybení správního orgánu prvního stupně spatřuje účastník řízení v tom, jak tento posoudil možnost Kraje řešit nastalou situaci. Zpochybňuje zejména závěr napadeného rozhodnutí, podle něhož *Kraj měl být ze strany účastníka řízení informován v takovém předstihu, aby byl schopen zajistit dopravní obslužnost v Ústeckém kraji prostřednictvím jiného poskytovatele autobusových dopravních služeb, případně jiným*

*standardním způsobem.* Účastník řízení má za to, že situace v oblasti dopravy v Ústeckém kraji byla výjimečná a vyžadovala si řešení i za cenu dočasného použití nestandardních opatření (např. zajištěním dopravních služeb od stávajícího dopravce). Rozklad dále konstatuje, že Kraji ani správnímu orgánu prvního stupně nepřísluší posuzovat standardnost možného řešení krajně nestandardní situace, která nastala bez zavinění účastníka řízení. Účastník řízení je toho názoru, že Kraj mohl zajistit náhradu provozu spojů i prostřednictvím jiného dopravce či prostřednictvím vydání vrchnostenského nařízení dopravy, které nakonec i použil. Jednoměsíční lhůta zakotvená v čl. 14 odst. 5 Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69, v platném znění (dále též „Nařízení“), je podle tvrzení účastníka řízení stanovena na ochranu práv dopravce, a není s ní možno operovat v případě, kdy dopravce deklaruje připravenost zajistit dopravní služby. Na závěr tohoto souboru námitek účastník řízení opětovně uvádí, že Kraj měl k dispozici prostředky, které mu umožňovaly dočasně řešit výjimečnou situaci a ochránit zájmy občanů, měl dostatek času tyto prostředky použít, a je proto nesprávné konstruovat příčinnou souvislost mezi jednáním účastníka řízení a újmou konečných spotřebitelů, neboť správním orgánem prvního stupně tvrzená objektivní nemožnost zajistit dopravní obslužnost ze strany Kraje neexistovala.

### ***Nesprávné právní posouzení***

#### *Existence závazku veřejné služby*

12. Účastník řízení se neztotožňuje se stanoviskem Ministerstva dopravy k výkladu zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále též „silniční zákon“), které spojuje vznik a zánik závazku veřejné služby s platností a účinností smlouvy o závazku veřejné služby (Smlouvy), přičemž zmiňuje jeho nezávazný charakter. Účastník řízení tuto otázku považuje za otázku prejudiciální ve smyslu § 64 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“). Správní orgán prvního stupně přitom neshledal důvody pro přerušování řízení do doby rozhodnutí soudu o žalobě na určení právního vztahu a práva ve vztahu ke Smlouvě a její výpovědi, ačkoli v případě neplatnosti výpovědi by nebylo možno, jak dovozuje účastník řízení, shledat z jeho strany zneužití dominantního postavení.

#### *Údajné dominantní postavení účastníka řízení*

13. Správní orgán prvního stupně dle rozkladu opomíjí skutečnost, že tržní síla soutěžitele musí být prostředkem, který soutěžiteli umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích a dosahovat obchodního zisku. Koncept dominance proto předpokládá možnost volby soutěžního chování, přičemž tam, kde tato možnost z principu věci chybí, nemůže být uplatněn ani koncept dominance. Jak účastník řízení opakovaně uvádí, v důsledku regulace v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti formou závazku veřejné služby nelze v této oblasti hovořit o soutěžitelích, kteří mají možnost svobodně volit své soutěžní chování, natož možnost určovat takové chování ve značné míře nezávisle na ostatních soutěžitelích nebo spotřebitelích.

### ***Petit rozkladu***

14. Ze všech výše uvedených důvodů účastník řízení navrhuje, aby předseda Úřadu napadené rozhodnutí zrušil a správní řízení zastavil.

### III. Řízení o rozkladu

15. Správní orgán prvního stupně neshledal důvody pro postup podle § 87 správního řádu, a proto v souladu s § 88 odst. 1 správního řádu předal spis orgánu rozhodujícímu o rozkladu.
16. Podle § 89 odst. 2 správního řádu jsem přezkoumal v celém rozsahu soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy, jakož i správnost napadeného rozhodnutí, tu však toliko v rozsahu námitek uplatněných v rozkladu, přičemž jsem dospěl k závěrům uvedeným v dalších částech odůvodnění tohoto rozhodnutí.

### IV. Přezkum napadeného rozhodnutí

#### *Nepříslušnost Úřadu*

17. Ke skupině námitek účastníka řízení poukazujících na nepříslušnost Úřadu k projednání a rozhodnutí věci uvádím následující. Zákon se zásadně vztahuje na všechny subjekty (a dokonce i na non-subjekty, jak vyplývá z § 2 odst. 1 zákona), které lze subsumovat pod pojem *soutěžitel*. Ustanovení § 1 odst. 3 zákona zužuje osobní působnost zákona vůči těm soutěžitelům, kteří na základě zvláštního zákona nebo na základě rozhodnutí orgánu veřejné správy, které bylo vydáno v souladu se zákonem, poskytují služby obecného hospodářského významu, avšak pouze za předpokladu, že by uplatnění soutěžních pravidel znemožnilo těmto soutěžitelům právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, jež jim bylo administrativně svěřeno. Nejde tedy o úplné vynětí soutěžitelů, kteří uvedené podmínky splňují, z osobní působnosti zákona, ale toliko o vynětí *v míře nezbytné*, jež je ještě způsobilá zajistit těmto soutěžitelům možnost plnění svěřených úkolů. Vynětí z působnosti zákona přichází v úvahu za kumulativního splnění dvou základních podmínek. První z nich spočívá v nutnosti kvalifikovat příslušného soutěžitele jako soutěžitele poskytujícího služby obecného hospodářského významu. Druhá z podmínek pak spočívá v prokázání skutečnosti, že úplná aplikace soutěžních pravidel by takovému soutěžiteli zcela znemožnila činnost, v níž služba obecného hospodářského významu spočívá a jejíž plnění mu bylo uloženo (srov. bod 31 rozhodnutí Úřadu č.j. R 3/2005 ze dne 4. 1. 2006 ve věci *INTERGRAM*, či bod 77 rozhodnutí Úřadu č.j. R 98/2006/01-05326/2007/300 ze dne 12. 3. 2007 ve věci *RWE Transgas*). Na stejné situace míří i čl. 86 Smlouvy o založení Evropských společenství (dále též „Smlouva ES“), který se uplatní v řízeních vedených o jednání s komunitárním prvkem; proto lze podpůrně přihlídnout i k judikatuře evropských soudů (zejména Evropského soudního dvora a Soudu prvního stupně) vztahující se k tomuto článku.
18. Pokud jde o první podmínku, soutěžitelem poskytujícím služby obecného hospodářského významu je takový soutěžitel, jenž ve prospěch státu tyto služby dodává za určitých administrativně stanovených kvalitativních, množstevních či jiných podmínek a zpravidla za administrativně stanovené ceny. To přitom platí v zásadě bez ohledu na to, zda je stát odběratelem dodávané služby nebo zda má stát toliko zájem na tom, aby služba byla na trhu poskytována. Poskytování služeb obecného hospodářského významu musí být uskutečňováno kontinuálně, realizováno na celém administrativně vymezeném území vůči všem odběratelům a za jednotných cenových podmínek při udržení dlouhodobé konstantní kvality (srov. rozsudek Evropského soudního dvora C-393/92 ve věci *Municipality of Almelo v NV Energiebedrijf Ijsselmij*, [1994] ECR I-1477; rozsudek Evropského soudního dvora C-320/91 ve věci *Corbeau v Belgian Post Office*,

[1993] ECR I-2533). Jedná se tedy o administrativním způsobem uložené poskytování zcela specifických služeb, u nichž veřejný zájem na jejich řádném, včasém a úplném poskytnutí převažuje nad zájmem ochrany hospodářské soutěže a jejichž poskytování zachování jinde vyžadovaných férových soutěžních podmínek na trhu alespoň zčásti vylučuje (srov. bod 32 rozhodnutí Úřadu ve věci *INTERGRAM*, či bod 78 rozhodnutí Úřadu ve věci *RWE Transgas*).

19. K tomu, aby se na poskytování takových služeb výjimka podle § 1 odst. 3 zákona vztahovala, je nicméně dále třeba prokázat, že omezení aplikace soutěžního práva je pro poskytování těchto služeb nezbytné a tomuto účelu úměrné, přičemž posouzení, zda jsou tyto podmínky splněny, musí být velmi přísné (viz rozsudek Soudu prvního stupně T-60/94 ve věci *Air Inter v Komise*, [1997] ECR II-997).
20. Co se týče druhé podmínky aplikace § 1 odst. 3 zákona, tj. prokázání skutečnosti, že úplná aplikace soutěžních pravidel by takovému soutěžiteli zcela znemožnila činnost, v níž služba obecného hospodářského významu spočívá a jejíž plnění mu bylo uloženo, jsem toho názoru, že ověření jejího naplnění vychází z testu nezbytnosti a přiměřenosti vynětí z dosahu zákona. Vynětí z působnosti zákona je nezbytné a zároveň přiměřené pouze tam, kde samotné administrativně realizované uložení plnění určitého úkolu přímo nebo nepřímo stanoví pravidlo, jež soutěžitel musí splnit a jež by jinak mohlo být posuzováno jako problematické z pohledu soutěžního práva (srov. bod 80 rozhodnutí Úřadu ve věci *RWE Transgas*).
21. S ohledem na výše uvedená zákonná východiska a závěry relevantní rozhodovací praxe Úřadu a evropské judikatury jsem předně dospěl k závěru, že poskytování dopravních služeb účastníkem řízení ve veřejné linkové dopravě, o nichž bylo vedeno toto správní řízení, nelze považovat za poskytování služeb obecného hospodářského významu ve smyslu § 1 odst. 3 zákona. Poskytování služeb obecného hospodářského významu ve veřejné autobusové dopravě je totiž neodmyslitelně spojeno s trváním právního vztahu založeného smlouvou o závazku veřejné služby. Pouze za trvání tohoto vztahu současně přísluší takovému dopravci náhrada za vzniklé ztráty. Pokud Krajský úřad tuto smlouvu vůči účastníkovi řízení vypověděl, což považuji za prokázané, pak se účastník řízení za situace, kdy nepožádal o odejmutí licence, stal poskytovatelem autobusové dopravy čistě komerčního charakteru, tj. dopravcem, který své služby neposkytuje ve prospěch státu (Kraje) a jemuž proto ani nepřísluší náhrada ztrát z provozu předmětných linek.
22. Závěr, že závazek veřejné služby je pevně spjat s trváním právního vztahu založeného existující Smlouvou o závazku veřejné služby, vyplývá přitom nejen ze stanoviska Ministerstva dopravy, které si správní orgán prvního stupně v průběhu správního řízení zajistil a které správně vyhodnotil (viz dále), lze jej však nepochybně dovést též z evropské judikatury, na kterou bylo ostatně v napadeném rozhodnutí odkazováno v bodě 91 (srov. např. rozsudek Soudu prvního stupně T-157/01 ze dne 16. 3. 2004 ve věci *Danske Busvognmaed v Komise*, [2004] ECR II-917).
23. Nad rámec již uvedeného však neshledávám naplnění ani druhé ze zákonných podmínek pro vynětí z působnosti zákona dle § 1 odst. 3 zákona, a to znemožnění poskytování těchto služeb v důsledku uplatnění zákona. Vytýkané jednání bylo, jak vyplývá z dále uvedených úvah, účastníkem realizováno zcela autonomně, a nikoli v důsledku plnění administrativně uloženého úkolu, tj. závazků uložených silničním zákonem, koncesí, licencí, schváleným jízdním řádem apod. Konkrétní jednání, jež je předmětem tohoto správního řízení, nebylo důsledkem veřejnoprávní regulace poskytování přepravních

služeb ve veřejné autobusové linkové dopravě, ani nebylo touto veřejnoprávní regulací natolik úzce podmíněno. Proto aplikace zákona na takové jednání, resp. poměření tohoto jednání z pohledu jeho souladu s § 11 odst. 1 zákona, a vyvození s tím souvisejících právních důsledků, neznemožňuje poskytování těchto služeb (viz rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 62 Ca 5/2006 ze dne 26. 9. 2006 ve věci *Telefónica O2 Czech Republic*). Jinými slovy, účastník řízení mohl v daném případě jednat v souladu s příslušnou regulací autobusové dopravy, aniž by se dostal do rozporu s právní úpravou zakazující zneužití dominantního postavení obsaženou v § 11 odst. 1 zákona.

24. Pokud jde o účastníkem řízení tvrzenou neexistenci hospodářské soutěže, kteroužto dovozuje z vysoké míry reglementace veřejné linkové osobní dopravy, úvodem poznamenávám, že pojem „hospodářské soutěže“ zahrnuje jak soutěžní vztahy *stricto sensu*, tedy soutěžní vztahy mezi přímými konkurenty, tak soutěžní vztahy *lato sensu*, tedy soutěžní vztahy mezi subjekty, které v rámci svých aktivit na sebe navazují, tj. mezi soutěžiteli ve vertikálním vztahu. Jednotčím prvkem obou pojetí soutěžních vztahů je antagonismus zájmů jak přímých konkurentů, tak tržních protistran – subjektů v postavení dodavatelsko-odběratelském.
25. Vysokou míru regulace činnosti účastníka řízení obecně žádným způsobem nezpochybňuji. Účastník řízení skutečně disponoval vysokým tržním podílem právě na základě regulace veřejné linkové dopravy, zejména v důsledku systému udělování licencí ve vztahu k systému úhrady prokazatelné ztráty plynoucí ze závazku veřejné služby. Licence udělená jednomu subjektu na předemných ztrátových linkách (viz níže) fakticky vylučuje poskytování přepravních služeb na takových linkách ze strany jiného soutěžitele, jelikož poskytování takových služeb ze strany dalšího subjektu na takto nasyceném trhu nemůže být rentabilní. Navíc, jak se podává z § 12 odst. 3 písm. a) silničního zákona, v případě, že je v souvislosti s provozem určité linky uzavřena smlouva o závazku veřejné služby, na základě které je z veřejných rozpočtů hrazena prokazatelná ztráta, nelze pro totožnou linku udělit další licenci vůbec. Zmíněná licence v takovém případě představuje pro jejího držitele jistotu odbytu jím poskytovaných služeb, zatímco pro jeho potenciální konkurenty nepřekonatelnou bariéru vstupu na daný trh.
26. Přestože je ve veřejné linkové osobní dopravě, v případě provozování ztrátových spojů, limitována příležitost soutěže na horizontální úrovni trhu, není vyloučeno, aby soutěžitel zneužil své dominantní postavení (tržní sílu), nabyté v důsledku jemu udělených licencí, k újmě soutěžitelů či spotřebitelů, a narušil tak hospodářskou soutěž. Argumentace žalobce o neexistenci hospodářské soutěže dovedená *ad absurdum* znamená, že by dle zákona nebylo možné postihovat vykořisťovatelské praktiky monopolisty, a to s odkazem na neexistenci hospodářské soutěže na horizontální úrovni relevantního trhu, což je závěr, který je ve světle jak domácí, tak komunitární rozhodovací praxe, z hlediska doktrinnálního i samotné konstrukce zákona, zcela neudržitelný.
27. Shrnuji tedy, že účastník řízení není ve vztahu k jednání, jež je předmětem správního řízení, vyňat z osobní působnosti zákona, a to i za předpokladu, že by poskytoval služby obecného hospodářského významu, jelikož aplikace zákona na jeho soutěžní jednání za žádných okolností neznemožňuje poskytování jím zajišťovaných služeb. Úřad je příslušný k projednání a rozhodnutí věci, neboť deficit soutěže na horizontální úrovni trhu plynoucí z regulace veřejné linkové dopravy neznámá, že by nemohlo dojít k narušení soutěže na navazujících trzích, resp. k újmě jiných soutěžitelů působících na těchto trzích či spotřebitelů. Aplikace zákona na jednání účastníka řízení tudíž není



vyloučena. Naopak, jelikož zmíněná regulace představuje bariéru vstupu na trh pro potenciální konkurenty účastníka řízení, fixuje tržní strukturu na relevantním trhu, a posiluje tak dominantní postavení účastníka řízení, které může být ze strany soutěžitele zneužito. Stane-li se tak, je výsostnou sférou soutěžního práva a jeho aplikace, aby na takovou situaci adekvátně reagovaly.

### *Nesprávná skutková zjištění*

28. Po vyřešení základní námitky nepříslušnosti Úřadu k projednávání dané věci jsem přistoupil k přezkoumání důvodnosti celé série námitek, kterými účastník řízení poukazuje na to, že správní orgán prvního stupně nesprávně, resp. nedostatečně zjistil skutkový stav věci, což se pak mělo projevit v nesprávném, resp. nezákonném právním hodnocení jeho jednání. Svou argumentaci ve prospěch souladu svého jednání se zákonem opírá účastník řízení zejména o několik jím tvrzených skutečností. Předně se domnívá, že o ukončení poskytování přepravních služeb informoval Kraj v dostatečném předstihu, resp. že nebylo v jeho silách informovat Kraj o tomto kroku dříve, jak to požaduje napadené rozhodnutí. Podle druhého souboru námitek to byl naopak Kraj, který měl dostatek informací a nástrojů, které mohl využít k řešení celé situace, a že je to tedy Kraj, který byl skutečným viníkem vzniklé situace. V této souvislosti pak účastník zvláště zdůrazňuje, že ČSAD Česká Lípa byla připravena zahájit provoz na všech dotčených autobusových linkách. I pokud se tak nestalo, měl Kraj přistoupit k řešení vzniklé situace za pomoci mimořádných nástrojů, které má k dispozici.

### *Možnost účastníka řízení informovat Kraj v dostatečném předstihu*

29. Správní orgán prvního stupně svůj závěr o porušení zákona jednáním popsáním ve výroku napadeného rozhodnutí opřel mj. o své zjištění, že účastník řízení si byl minimálně od konce června 2006 vědom nutnosti přerušování poskytování přepravních služeb na předmětných linkách. Podle závěru napadeného rozhodnutí tedy měl účastník řízení o konkrétním datu přerušování provozování přepravních služeb informovat Kraj dříve, a poskytnout mu tak dostatek času k vyřešení celé situace. Po přezkoumání napadeného rozhodnutí stran námitek rozporujících toto skutkové zjištění jsem neshledal na straně správního orgánu prvního stupně žádné pochybení.
30. Ze spisové dokumentace vyplývá, že tržby z jízdného dlouhodobě pokrývaly přibližně pouze 50 % nákladů účastníka řízení spojených s provozem spojů v režimu závazku veřejné služby. Tato skutečnost byla účastníku řízení dobře známa. Obdobně si musel být účastník vědom dalších faktorů tvořících a ovlivňujících sumu jeho peněžních toků, stejně jako skutečnosti, že se zánikem právního vztahu založeného Smlouvou ukončí Kraj hrazení prokazatelné ztráty, na což ostatně tento několikrát upozorňoval a což také posléze učinil (viz body 15 a 16 napadeného rozhodnutí). Vzhledem k charakteru provozování veřejné linkové autobusové dopravy byly jak příjmy, tak výdaje účastníka řízení do značné míry předvídatelné v čase a výši, což oproti jiným oblastem podnikání značně usnadňovalo účastníku řízení získání a udržování přehledu o jeho předpokládaném *cash flow*.
31. Poznatek o nutnosti přerušování poskytování služeb na ztrátových linkách tak musel účastník řízení definitivně nabyt v souvislosti s ukončením úhrady prokazatelné ztráty ze strany Kraje v posledním červnovém týdnu roku 2006, kdy již v souladu s dřívějšími proklamacemi Kraje k úhradě prokazatelné ztráty z jeho strany nedošlo. Považuji za nepochybné, že z veškerých vyjádření a jiných kroků Kraje bylo ze strany účastníka

řízení možno dovodit, že obnovení plateb prokazatelné ztráty nemá Kraj v úmyslu. S ohledem na předvídatelnost finančních toků účastníka řízení a primární význam takovýchto dat pro řádný provoz podniku účastníka řízení mám v souladu se závěry napadeného rozhodnutí (srov. body 24 a 25) za to, že účastník řízení disponoval nejpozději ke konci měsíce června 2006 konkrétními informacemi o datu a rozsahu přerušování poskytování dopravních služeb.

32. Nelze rovněž přehlížet, že účastník řízení v souladu s § 19b odst. 3 silničního zákona předkládal v souvislosti s provozováním přepravy na linkách, které byly dotovány z veřejných rozpočtů na základě Smlouvy, předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty, přičemž výpočet předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty prováděl dopravce sám podle vlastních výsledků provozování veřejné linkové dopravy v předchozím kalendářním roce a dokládal jej příslušnému dopravnímu úřadu propočtem a dokladem „Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti“ (srov. § 4 a § 5 Nařízení vlády č. 493/2004 Sb.). Vzhledem ke svému dlouhodobému působení v oblasti veřejné linkové autobusové dopravy v Ústeckém kraji tak účastník řízení disponoval i historickými daty ohledně nákladů na provoz příslušných linek i výnosů, které jsou na těchto linkách dosahovány, včetně volatility v letních měsících. V souladu se skutkovými závěry správního orgánu prvního stupně konstatuji, že účastník řízení měl, i s ohledem na jeho dlouhodobé podnikatelské aktivity v oblasti veřejné linkové osobní dopravy a charakter této podnikatelské činnosti, dostatek relevantních informací a času k tomu, aby dovodil důsledky ukončení úhrady prokazatelné ztráty ze strany Kraje na své podnikání a aby v dostatečném časovém předstihu informoval Kraj o svém záměru přerušit provoz jím zvolených spojů na příslušných autobusových linkách.
33. Účastník řízení namítá, že z důvodů vysoké volatility tržeb typické pro letní měsíce by byl schopen od konce června roku 2006 odhadnout okamžik přerušování spojů nanejvýš s přesností v řádu týdnů, a to bez možnosti přesného určení konkrétních spojů, kterých se takové přerušování bude týkat. Po posouzení této námitky jsem shledal, že výkyvy tržeb v letních měsících, které se pravidelně každoročně opakují, mají právě z posléze uvedeného důvodu pouze marginální vliv na možnost účastníka řízení odhadnout své budoucí příjmy. Avšak i pokud bych přisvědčil tvrzení účastníka řízení, že na konci měsíce června 2006 bylo možné predikovat bezprostřední nutnost přerušování spojů pouze v řádu týdnů, bez možnosti určení konkrétních spojů, jichž se takové opatření bude týkat, nemohu přehlédnout, že nic účastníkovi nebránilo, aby alespoň podmíněně Kraji oznámil svůj záměr přerušit poskytování dopravních služeb ve veřejné linkové osobní dopravě a uvedl přinejmenším přibližné datum přerušování a jeho rozsah. Takovým krokem by došlo k minimalizaci případné újmy na straně spotřebitelů, jímž by tak, stejně jako Kraji, byla dána možnost se na nastalou situaci dostatečně adaptovat.
34. S ohledem na výše uvedené jsem tedy neshledal důvodnost první skupiny námitek účastníka řízení obsažených v rozkladu.

*Kraj mohl a měl činit kroky*

35. Námitky účastníka řízení týkající se možnosti Kraje odvrátit nepříznivou situaci v zajištění dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji na počátku měsíce srpna 2006 odmítám jednak jako nedůvodné, jednak jako do značné míry bezpředmětné. Mezi tvrzením účastníka řízení ohledně údajného povědomí Kraje o všech potřebných údajích pro učinění kvalifikovaného odhadu data přerušování spojů na jedné straně a jeho tvrzením o nemožnosti odhadnout s dostatečným předstihem okamžik přerušování spojů na straně

druhé, se objevuje zjevná diskrepance. Účastník řízení totiž ve vztahu ke své osobě odmítá možnost včasné predikce doby a rozsahu přerušení spojů, zatímco tuto schopnost bez jakéhokoli vysvětlení automaticky předpokládá na straně Kraje.

36. Za nespornou přitom považuji skutečnost, že Kraj disponoval informacemi, které v rámci své úřední činnosti od účastníka řízení získal při vydávání licencí Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný dopravní úřad. Kraj dále obdržel informace v souvislosti s koncesním řízením a uzavřením Smlouvy (resp. uzavíráním jejích dodatků) s účastníkem řízení, neboť povinnou součástí takové smlouvy je, jak je zmíněno výše, předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty. Kraj disponoval i průběžnými daty předkládanými zpětně na základě Smlouvy ohledně nákladů a výnosů dosažených za příslušný měsíc poskytování služeb na linkách veřejné autobusové dopravy provozovaných v závazku veřejné služby. Tato data však byla údaji historickými a nekompletními, a neposkytovala celkový obraz o hospodaření účastníka řízení. I pokud přihlédnu k výše uvedenému, postrádá argumentace účastníka řízení pevného základu, když je jak v tomto konkrétním případě, tak v obecné rovině zřejmé, že relevantními údaji o stavu hospodaření určitého konkrétního subjektu bude disponovat především sám tento subjekt a nikoli veřejnoprávní korporace či správní orgán, kteří získávají tyto informace zprostředkovatelsky, a to neúplně a neaktualizovaně.
37. Povědomí Kraje o ztrátovosti spojů, na jejichž provoz původně přispíval na základě Smlouvy, stejně jako jeho povědomí znalostí hospodářské situace účastníka řízení nemohly být podkladem pro učinění konkrétního závěru o další ekonomické neúnosnosti provozování linek veřejné autobusové dopravy pro účastníka řízení, jež by implikovala nutnost přerušení spojů *ke konkrétnímu datu*. I za situace, že by Kraj věděl, že účastník řízení nebude do budoucna schopen bez úhrady ztráty poskytovat přepravní služby, nemohl předjímat jeho obchodní strategii, resp. v daném případě nemohl spoléhat na fakt, že účastník řízení bude provozovat ztrátové spoje až do pro něj z ekonomického úhlu pohledu nejzazšího data. Kraj byl navíc zřetelně limitován ve svých možnostech zajištění nápravy i v důsledku působení principů fungování licenčního systému. V situaci, kdy účastník řízení i po zániku smlouvy o závazku veřejné služby poskytoval přepravní služby na dotčených linkách, jichž se tento závazek původně týkal, bylo totiž sice lze vydat licenci na totožné linky dalšímu dopravci, ovšem toliko na komerční provoz linek bez úhrady prokazatelné ztráty z veřejných rozpočtů, což je eventualita čistě hypotetická (tržby se na těchto linkách pohybovaly na úrovni přibližně 50 % nákladů na jejich provoz).
38. V případě, že by Kraj v souvislosti s takto vydanými licencemi uzavřel smlouvu(y) o závazku veřejné služby, tedy provoz linek by byl realizován na nekomerční bázi, a hradil by s tím vznikající prokazatelnou ztrátu, vystavoval by se nebezpečí postihu za poskytnutí zakázané veřejné podpory, a to právě z důvodu, že na totožných linkách již poskytoval přepravní služby účastník řízení. Po vypovězení Smlouvy a zastavení výplaty úhrad prokazatelné ztráty ze strany Kraje totiž účastník řízení provozoval předmětné linky bez jakékoli subvence, tzn. na komerční bázi, přitom skutečnost, že se tak dělo se trátou, a to nikoli zanedbatelnou či přechodnou, je z pohledu aplikace příslušných právních předpisů zakazujících poskytování veřejné podpory irelevantní. Jak jsem již osvětlil shora, závazek poskytování veřejné služby je pevně spjat s existencí vztahu založeného Smlouvou. Pokud Smlouva byla ze strany Kraje řádně vypovězena, poskytoval účastník řízení své služby přepravy na těchto linkách zcela na komerčním základě. Za situace popsané shora by účastník řízení, provozující dopravu komerčně, soutěžil na stejných linkách s dopravcem, jenž by provozoval dopravu nekomerčním

způsobem a který by tak byl zvýhodněn oproti účastníkovi řízení poskytováním „dotace“ (úhrady prokazatelné ztráty) z veřejných rozpočtů ze strany Kraje. Zvýhodnění jednoho z dopravců by závažným způsobem deformovalo soutěžní prostředí na daném trhu, a je tak neslučitelné s pravidly poskytování veřejné podpory (srov. čl 87 odst. 1 Smlouvy ES). Nelze tedy Kraji vyčítat, že k tomuto protiprávnímu kroku ve formě udělení licence dalšímu soutěžiteli a uzavření nové smlouvy o závazku veřejné služby jako nástroji odvrácení nebezpečného následku jednání účastníka řízení nepřistoupil.

39. Jak jsem zjistil z podkladů nashromážděných správním orgánem prvního stupně v průběhu správního řízení, Kraj vyvíjel úsilí k řešení nastalé komplikované situace, ovšem možnosti nápravy byly značně limitovány právě rigidním regulačním rámcem ve veřejné autobusové linkové dopravě. Jelikož duplicita platných licencí na totožné linky byla, alespoň v praktické rovině, vyloučena, zvolil Kraj jediný právně-technicky možný, byť nestandardní, s ohledem na nastalou situaci však adekvátní, postup, kdy vycházel z flexibilní konstrukce licence, jejíž platnost byla vázána na objednání služeb v rámci uzavřených rámcových smluv o závazku veřejné služby s ČSAD Česká Lípa. Zmíněná konstrukce licence umožňovala substituci dopravce ve velmi krátkém čase v porovnání s administrativní a především časovou náročností licenčního řízení v případě jeho zahájení až po přerušení poskytování přepravních služeb účastníkem řízení. V důsledku zpětvzetí žádosti o vydání licence ze strany ČSAD Česká Lípa přípisem ze dne 2. 8. 2006 k vydání licence nedošlo, což do značné míry determinovalo formu následných opatření přijatých Krajem.
40. Kraj tedy podnikal patřičné kroky k náhradě dopravce, byl však limitován regulačním rámcem ve veřejné linkové dopravě. Kraj předně musel vycházet z toho, že účastník řízení má dle licence a silničního zákona povinnost nadále poskytovat své služby. Protože i z tohoto důvodu Kraj nemohl predikovat v konkrétní rovině datum a rozsah přerušení spojů účastníkem řízení, zvolil konstrukci pružné platnosti licence vázané na objednání služeb z jeho strany. Po oznámení účastníka řízení o přerušení dopravy deklarovala ČSAD Česká Lípa svým přípisem ze dne 27. 7. 2006 připravenost k zahájení provozu ode dne přerušení dopravy účastníkem řízení na všech linkách zahrnutých do systému základní dopravní obslužnosti (tedy na linkách, na které Kraj přispíval účastníkovi řízení úhradou prokazatelné ztráty do 30. 4. 2006). Ovšem za situace, kdy byly příslušné licence připraveny k vydání, ČSAD Česká Lípa svým podáním ze dne 2. 8. 2006 zásadním způsobem popřela svou připravenost k zahájení provozu, vzala všechny příslušné žádosti o vydání licencí ze dne 9. 6. 2006 zpět (viz níže), a tím zablokovala celý proces zajištění náhradního dopravce. Uzavírám tedy, že ani námitce, že bylo v silách Kraje negativní důsledek předpokládat a zejména napravit, nelze přisvědčit.

#### *Připravenost ČSAD Česká Lípa k zahájení provozu*

41. I další z námitek účastníka řízení ohledně připravenosti ČSAD Česká Lípa zahájit ke dni 1. 8. 2006 provoz na všech spojích zařazených do systému základní dopravní obslužnosti (resp. na spojích dotovaných z veřejných rozpočtů, které zajišťoval účastník řízení), na základě které účastník staví svou konstrukci o dostatečnosti pětidenního předstihu oznámení o přerušení (zastavení) přepravních služeb, nepřisvědčuji. Plně se v tomto ohledu ztotožňuji se závěry správního orgánu prvního stupně uvedenými v bodě 37 napadeného rozhodnutí. Na okraj podotýkám, že účastník řízení přerušil provoz i na spojích, na které neměl ani v minulosti (rozuměno před 30. 4. 2006) uzavřenu

Smlouvu a které provozoval čistě na komerční bázi (jednalo se o 32 spojů, srov. bod 18 napadeného rozhodnutí).

42. Není sporu o tom, že ČSAD Česká Lípa nejprve deklarovala svou připravenost zajistit plnění závazku veřejné služby v autobusové linkové dopravě v Ústeckém kraji a zahájit provoz na příslušných spojích od 1. 8. 2006, a to naposledy svým přípisem ze dne 27. 7. 2006 adresovaným náměstkovi a zástupci hejtmana Kraje Radku Vonkovi. Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný dopravní úřad následně, dne 1. 8. 2006, vyzval ČSAD Česká Lípa k vyjádření se k podkladům rozhodnutí ve věci předmětných žádostí o udělení licencí, a to ve lhůtě jednoho dne. K doručení tohoto přípisu ČSAD Česká Lípa došlo již v den jeho vyhotovení, tedy 1. 8. 2006. Uvedená společnost byla tímto přípisem taktéž informována o učinění objednávek provozu na linkách, v souvislosti se kterými byla vedena licenční řízení a která byla předpokladem vzniku závazků veřejné služby, na základě kterých je dopravci hrazena prokazatelná ztráta. Avšak za situace, kdy licenční řízení směřovala k pozitivnímu výsledku v podobě vydání příslušných licencí, ČSAD Česká Lípa svým přípisem ze dne 2. 8. 2006, jak je uvedeno shora, vzala své žádosti o vydání licencí zpět.
43. ČSAD Česká Lípa v souvislosti se zpětvzetím žádostí poukazovala na fakt, že ve svých předmětných podáních měl dopravce jako datum zahájení provozu uveden den 9. 9. 2006, dále zmínila účastníkem namítaný nesouhlas s délkou trvání licencí, jak byla navržena Krajským úřadem Ústeckého kraje ve zmíněném usnesení (výzvě) k vyjádření se k podkladům rozhodnutí ze dne 1. 8. 2008 (viz níže). Pro posouzení právě probírané námitky je nicméně rozhodné, že ČSAD Česká Lípa ve svém přípise zřetelně konstatovala, že:

*„ ... neexistuje žádný dopravce, který by byl schopen dopravu zajistit a zahájit ji ve lhůtě v podstatě jednoho dne ode dne učinění objednávky Krajem (...) dopravce není objektivně schopen v tak krátké lhůtě jednoho dne provést zajištění dopravních a personálních kapacit (...) není po dopravci jako účastníku řízení možné spravedlivě požadovat, aby ze dne na den, bez jakéhokoli plánování byl schopen zajistit zaměstnance, autobusy a ostatní kapacity nutné pro přepravu cca 60 tisíc lidí denně; dopravce jako účastník řízení požádal o udělení licencí s platností od 9. 9. 2006 s přihlédnutím k aktuálnímu stavu pracovněprávních a subdodavatelských vztahů nezbytných k řádnému zajištění závazku veřejné služby ... “.*

44. Kromě toho, že shora uvedené prohlášení zřetelně narušuje věrohodnost argumentu účastníka řízení ohledně dostatečnosti pěti dnů na zajištění náhradního dopravce, poukazují též na to, že tvrzení ČSAD Česká Lípa očividně kolidují s tvrzením účastníka řízení uvedeným v rozkladu (str. 5), že ke dni 1. 8. 2006 přešli všichni zaměstnanci účastníka řízení do této společnosti. Tím je ovšem zpochybněna korektnost argumentace účastníka řízení jako celku.
45. Výše zmíněná prohlášení rovněž zřejmým způsobem popírají tvrzení účastníka řízení o tom, že ČSAD Česká Lípa byla připravena a měla k dispozici veškeré technické i personální zázemí potřebné k tomu, aby dne 1. 8. 2006 nahradila v plném rozsahu dopravu zajišťovanou do té doby účastníkem řízení. Tvrzení účastníka řízení o údajné desinterpretaci, již se měl dopustit správní orgán prvního stupně, ve vztahu k tvrzením ČSAD Česká Lípa obsažených ve zmiňovaném vyjádření ze dne 2. 8. 2006 a citovaným výše, je tak ve světle shora uvedeného nutno odmítnout.

46. Ve vztahu k době platnosti licencí podotýkám, že účastník řízení se v rozkladu (viz str. 5) dopustil nepřesnosti, když uvádí, že Kraj svůj návrh ohledně doby platnosti licencí upravil ve svém usnesení (výzvě) ze dne 1. 8. 2006 tak, že „licence je vydávána na dobu plnění závazku veřejné služby na příslušné lince“. Účastník řízení ve vztahu k takto formulovanému výroku licencí konstatuje jejich časovou neurčitost, potažmo neplatnost. Jak se podává z usnesení (výzvy) Kraje, výše citovaný návrh pochází od ČSAD Česká Lípa, která jej učinila svým podáním doručeným Krajskému úřadu Ústeckého kraje (odbor dopravy a silničního hospodářství) – dopravnímu úřadu dne 31. 7. 2006, zatímco dopravní úřad navrhoval stanovit platnost předmětných licencí následovně: „po dobu, po kterou bude provoz spojů na této lince objednan Ústeckým krajem Rámcovou smlouvou o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách – oblast XXX, nejdéle však do 1. 6. 2007, kde XXX bude v licenci nahrazeno příslušným názvem oblasti“. Pokud tedy formulace délky licencí, které měly být vydány, po obsahové stránce odpovídala návrhu samotné ČSAD Česká Lípa, jeví se být argumentace účastníka řízení ohledně nejistoty uvedené společnosti (jako důvodu pro její zpětvzetí žádostí o udělení licencí) účelová.
47. S ohledem na výše uvedené k této otázce uzavírám, že ČSAD Česká Lípa zjevně nebyla připravena zahájit provoz na příslušných linkách dne 1. 8. 2006. Je-li tomu tak, pak tím spíše je třeba odmítnout tvrzení účastníka řízení, že v takto krátké době bylo v možnostech jiného dopravce převzít provozování přepravních služeb na takových linkách. Pokud tedy účastník řízení usiloval poukazem na připravenost ČSAD Česká Lípa relativizovat dopad svého unilaterálního jednání, je takový pokus s ohledem na shora uvedené nutně odsouzen k nezdaru.

#### *Výjimečná situace si žádá výjimečných opatření*

48. I další z námitek účastníka řízení, která konstruuje kauzální nexus mezi újmou, jež vznikla spotřebitelům v souvislosti s přerušением dopravy, a postupem Kraje při řešení nastalé situace, shledávám nedůvodnou. Je totiž nesporné, že výjimečnost celé situace byla zapříčiněna jednáním účastníka řízení, *in concreto* svévolným neoznámením záměru přerušit provoz spojů veřejné autobusové linkové dopravy Kraji v dostatečném časovém předstihu, aniž by mu v tom bránily jakékoli objektivní (tj. na jeho vůli nezávislé) skutečnosti. Právě uvedené jednání účastníka řízení bylo, mimo jiné, v příkrém rozporu s čl. 14 odst. 4 Nařízení, které ukládá dopravci v případě přerušení provozu linek realizovaného na komerčním základě oznámit tuto skutečnost příslušným orgánům tři měsíce předem. V daném případě se jednalo o komerční provoz linek, jelikož účastník řízení neměl uzavřeny na příslušné linky smlouvu o závazku veřejné služby, ani neměl uloženo je provozovat vrchnostenským nařízením. Lhůta týkající se oznámení o přerušení provozu linek je pak stanovena ve výši tří měsíců právě s ohledem na časovou a administrativní náročnost zajištění náhrady za dopravce, který již nechce nadále poskytovat přepravní služby na daných linkách.
49. Přerušení poskytování přepravních služeb účastníkem řízení dne 1. 8. 2006 pak bylo také v rozporu s § 18 písm. a) silničního zákona, který ukládá dopravci povinnost udržovat provoz linky po dobu platnosti licence. V této souvislosti poznamenávám, že účastník řízení nepožádal o odejmutí příslušných licencí na provoz předmětných linek, přestože by se tím zbavil povinnosti provozovat spoje na ztrátových linkách [srov. § 15 písm. c) silničního zákona].

50. Kraj výpovědí Smlouvy zřetelně vyjádřil svou vůli nadále neodebírat služby veřejného zájmu od účastníka řízení. Pokud by oznámení o přerušení poskytování přepravních služeb účastníkem řízení proběhlo *de iure*, tedy v souladu se silničním zákonem, potažmo s Nařízením, či alespoň nikoli v rozporu se soutěžním právem, nedošlo by k paralýze základní dopravní obslužnosti v Kraji, a tím ani k újmě na straně spotřebitelů. Kraj reflektoval nejistotu ohledně budoucího vývoje po výpovědi Smlouvy i přesto, že účastník řízení nezažádal o odejmutí licencí, vypsáním patnácti koncesních řízení zveřejněných na centrální adrese dne 3. 4. 2006. Jediným hodnotícím kritériem těchto koncesních řízení byla tzv. cena dopravního výkonu, přičemž až na jeden případ, kdy skončil předposlední, se účastník řízení umístil na posledním místě. S vítězem koncesních řízení, ČSAD Česká Lípa, uzavřel Kraj dne 2. 6. 2006 rámcové smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě. Uvedená společnost následně svým podáním ze dne 9. 6. 2006 zažádala o vydání licencí nutných k provozování veřejné linkové autobusové přepravy.
51. Když poté účastník řízení oznámil Kraji úmysl přerušit dne 1. 8. 2006 provoz předmětných spojů svým přípisem ze dne 26. 7. 2006, načež ČSAD Česká Lípa deklarovala svým přípisem ze dne 27. 7. 2006 svoji připravenost zahájit provozování veřejné linkové autobusové dopravy právě dne 1. 8. 2006, je z tohoto zorného úhlu plně pochopitelný následný postup Kraje, jenž usiloval o urychlené dokončení započatého procesu záměny dopravce k zajištění základní dopravní obslužnosti v Kraji. Jiný postup, účastníkem řízení zmiňované vrchnostenské nařízení dopravy, přitom nebyl vzhledem k časové tísní, v níž se Kraj jednáním účastníka řízení ocitl, adekvátní alternativou. Zde poukazuji zejména na čl. 14 odst. 5 Nařízení, který ukládá příslušným orgánům povinnost informovat dopravce nejméně jeden měsíc předem v případě uložení závazku veřejné služby formou vrchnostenského rozhodnutí. Postupoval-li by Kraj účastníkem řízení navrhovanou cestou a respektoval-li by přitom text uvedené právní normy, mohl by svým rozhodnutím uložit závazek veřejné služby s účinností nejdříve měsíc po oznámení účastníka řízení o ukončení provozování autobusové přepravy. Postup Kraje, jenž se snažil o rychlejší řešení formou ukončení licenčního řízení s ČSAD Česká Lípa a zajištění provozování předmětných linek na základě rámcových smluv o závazku veřejné služby uzavřené s touto společností, považuji za zcela přiměřený.
52. Po změně žádosti ČSAD Česká Lípa o vydání licencí (ve vztahu k době jejich platnosti viz výše) jejím přípisem doručeným dne 31. 7. 2006, objednal Kraj dne 1. 8. 2006 na základě rámcových smluv služby od ČSAD Česká Lípa a vyzval ji téhož dne v rámci licenčního řízení k vyjádření se k podkladům rozhodnutí. Zmíněná společnost však dne 2. 8. 2006 vzala své žádosti o vydání licencí zpět. Za tohoto stavu věci, kdy byla vyloučena možnost zajištění základní dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji cestou obvyklých procedur, zahájil Krajský úřad Ústeckého kraje dne 4. 8. 2006 (pátek) správní řízení s účastníkem řízení a svým vrchnostenským rozhodnutím ze dne 7. 8. 2006 (pondělí) mu podle čl. 14 odst. 5 Nařízení uložil povinnost zachovat na linkách, k jejichž provozu mu byly uděleny licence, v tomto rozhodnutí vyjmenované spoje.
53. Situace, ve které se ocitl Kraj v důsledku jednání účastníka řízení, které je předmětem tohoto správního řízení, si tedy skutečně vyžádala mimořádná opatření. Prvním z nich byla snaha o maximální urychlení licenčního řízení s alternativním dopravcem; druhým krokem, který přišel po odstoupení ČSAD Česká Lípa z licenčního řízení, bylo vrchnostenské nařízení závazku veřejné služby účastníku řízení ze strany Kraje i za cenu vědomého nerespektování všech podmínek stanovených k takovému postupu

v čl. 14 odst. 5 Nařízení, tedy nerespektování povinnosti oznámit odpovídající úmysl nejméně měsíc dopředu. Na straně druhé se však neshodují s účastníkem řízení v hodnocení vlivu existence možnosti přijetí takových opatření na legálnost jeho jednání. Jak totiž vyplývá ze shora uvedeného, Kraj, přestože využil všechny jemu dostupné prostředky zajištění dopravní obslužnosti na jeho území, když vrchnostenské nařízení závazku veřejné služby uskutečnil dokonce bez dodržení předepsané lhůty, nebyl po dobu několika dnů schopen zajistit provoz všech linek původně zajišťovaný účastníkem řízení. Do této situace se dostal, z důvodů, které jsem shora podrobně rozebral, v důsledku jednání účastníka řízení, tedy v důsledku neoznámení záměru ukončit provozování linek autobusové dopravy ke konkrétnímu datu s dostatečným předstihem. Kraj tedy využil všech jemu dostupných nástrojů pro řešení situace, včetně vrchnostenského uložení závazku veřejné služby, a přesto nebyl schopen odvrátit negativní důsledky protisoutěžního jednání účastníka.

54. Jak plyne ze shora zmíněných úvah, námitka, že byl Kraj záměrně nečinný, důvodnou být nemůže. Postup Kraje považuji za adekvátní vzhledem k faktickým i právním okolnostem, jež vyvstaly po výpovědi Smlouvy, přičemž újma na straně spotřebitelů vzniklá neoznámením úmyslu přerušit provozování spojů v dostatečném časovém předstihu, kterou nebylo v moci Kraje zcela eliminovat, je plně přičitatelná účastníku řízení.

### *Nesprávné právní posouzení*

55. V neposlední řadě bylo třeba se vypořádat se dvěma zbývajících námitkami účastníka řízení v rozkladu. Teprve v jeho závěru totiž účastník namítá, že otázka existence závazku veřejné služby byla otázkou prejudiciální, v důsledku čehož mělo dojít k přerušení správního řízení. Zcela na konec svého rozkladu pak účastník zpochybňuje posouzení otázky primárního významu pro vyřešení tohoto případu, totiž zda byl v dominantním postavení či nikoli.

### *Existence závazku veřejné služby*

56. Pochybení správního orgánu prvního stupně, namítané účastníkem řízení, jež mělo spočívat v tom, že nedošlo k přerušení správního řízení vzhledem k nutnosti vyřešení prejudiciálních otázek vzniku a zániku závazku veřejné služby a platnosti výpovědi Smlouvy, jsem neshledal. Předně je třeba zdůraznit, že ani jedna z účastníkem řízení zmiňovaných otázek, ať už by byla posouzena jakkoli, by podle mého názoru nemohla nic změnit na závěru správního orgánu prvního stupně, se kterým se v tomto plně ztotožňuji, o nedostatečném časovém předstihu oznámení účastníka řízení o jeho záměru přerušit provozování veřejné linkové dopravy na jím vybraných spojích, a tím ani na posouzení merita věci. Mám za to, že i kdyby existoval, nehledě na výpověď Smlouvy, závazek veřejné služby, což je závěr, v jehož světle by bylo zastavení úhrady prokazatelné ztráty Krajem protiprávní, nic by to neměnilo na skutečnosti, že pětidenní lhůta k zajištění náhradního dopravce nelze považovat za adekvátní.
57. Obdobně i za situace, kdyby byla výpověď shledána v nalézacím občanskoprávním řízení neplatnou, nic to nemění na závěru o protiprávnosti předmětného postupu účastníka řízení z pohledu soutěžního práva, tedy závěr o neplatnosti výpovědi je bez relevance k meritu věci posuzovaném v tomto správním řízení.



58. Vydání napadeného rozhodnutí tedy podle mých zjištění nezáviselo na posouzení prejudiciálních otázek ve smyslu § 57 odst. 1 správního řádu. Navíc, i za předpokladu, že by se jednalo o otázky prejudiciální, bylo plně na úvaze správního orgánu, zda řízení přerušit ve smyslu § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu, či zda si sám o nich učiní úsudek. Jinými slovy, i kdyby šlo o prejudiciální otázku, mohl si správní orgán prvního stupně učinit sám závěr o tom, zda výpověď Smlouvy byla podána v souladu se zákonem či nikoli. Závěry správního orgánu prvního stupně ohledně zákonnosti výpovědi, jakož i z toho vyplývající závěry o důsledcích takového kroku, přitom považuji za správné a zákonné. Za zcela v souladu se zákonem pak považuji i skutečnost, že správní orgán prvního stupně si vyžádal a posléze jako důkaz zohlednil stanovisko Ministerstva dopravy ohledně existence závazku veřejné služby, jakož i právních důvodů jeho vzniku a zániku. Jakkoli se nejedná o právně závazný výklad, jak správně uvádí účastník řízení, závěr správního orgánu prvního stupně, že i přesto představuje stanovisko ústředního orgánu státní správy, do jehož pravomoci oblast autobusové dopravy spadá, významné výkladové stanovisko, považuji za zcela správné, a to zvláště v situaci, kdy tento výklad odpovídá výkladu podanému komunitární judikaturou (srov. výše ve stejném smyslu bod 91 napadeného rozhodnutí).
59. Posouzení uvedené námítky účastníka řízení tedy uzavírám s tím, že správní orgán prvního stupně nepochybil, jestliže si pro účely svého rozhodnutí sám posoudil otázku platnosti výpovědi Smlouvy ze strany Kraje, resp. otázku existence závazku veřejné služby. Se způsobem jeho posouzení těchto otázek se přitom v plném rozsahu ztotožňuji.

#### *Údajné dominantní postavení účastníka řízení*

60. Ani poslední z námitek účastníka řízení poukazující na nemožnost užití konceptu dominantního postavení s ohledem na vysokou míru veřejnoprávní regulace poskytování služeb ve veřejné osobní linkové dopravě, která se do značné míry překrývá s prvním okruhem námitek týkajících se údajného vynětí jednání účastníka řízení z působnosti zákona, nemohu přisvědčit. Zcela se v této souvislosti ztotožňuji se závěry napadeného rozhodnutí uvedené v bodech 55 a 56, a dále uvádím, že tvrzení účastníka řízení o jeho nemožnosti chovat se nezávisle na jiných soutěžitelích či spotřebitelích je zjevně vyvráceno jeho jednáním, jež je účastníku řízení napadeným rozhodnutím vytýkáno. Účastník řízení ze své vůle zcela nezávisle jak na veřejnoprávní regulaci poskytování služeb ve veřejné autobusové linkové dopravě (silniční zákon, Nařízení, atd.), tak především na samotných spotřebitelích a jejich legitimních zájmech, přikročil k přerušení provozování spojů, resp. svůj úmysl ukončit provozování linek oznámil Kraji pouze s pětidenním předstihem, který neumožňoval včasnou adaptaci Kraje ani spotřebitelů na nastalou situaci. Tímto svým jednáním způsobil na straně spotřebitelů újmu (viz bod 69 napadeného rozhodnutí), přičemž tato újma byla způsobena bezprostředně v souvislosti s tržní mocí účastníka řízení, byť jí tento disponoval částečně též na základě úředních povolení (licencí).
61. Na tomto místě je vhodné připomenout, že vysoká míra regulace poskytování služeb ve veřejné autobusové linkové dopravě nevylučuje ani existenci dominantního postavení, které je touto regulací posilováno, ani jeho zneužití ze strany dominantního soutěžitele. Nutnost získání licence k provozování přepravních služeb na příslušné lince představovala významnou překážku vstupu na trh pro potenciální konkurenty účastníka řízení. Účastníkem namítaná veřejnoprávní regulace tak konzervovala tržní strukturu na relevantním trhu i s ohledem na skutečnost, že duplicita licencí na totožné lince je možností značně hypotetickou (viz výše). K petrifikaci tržní struktury na relevantní

trhu přispívala i nezbytnost koncesních řízení pro případ vzniku závazku veřejné služby (uzavření smlouvy dle § 19 silničního zákona), stejně jako nemožnost vydat další licenci na linku, v souvislosti s kterou došlo ke vzniku závazku veřejné služby, jak se podává z § 12 odst. 3 písm. a) silničního zákona. Potřeba získat licence na provozování určité činnosti je v rozhodovací praxi Úřadu konstantně považována za faktor přispívající ke vzniku dominantního postavení soutěžitele, resp. toto dominantní postavení posilující (srov. body 117 a 122 rozhodnutí Úřadu ve věci *RWE Transgas*).

62. Z judikatury českých i evropských soudů zabývajících se soutěžními věcmi se konstantně podává, že existence dominantního postavení může vyplývat z různých faktorů, které, pokud jsou posuzovány samostatně, nejsou nutně rozhodující, avšak mezi nimi je jeden nesmírně důležitý, a tím je existence velmi vysokého tržního podílu. Velmi vysoký tržní podíl přesahující hodnotu 75 %, držený po relativně dlouhou dobu, je tak silnou indicií dominantního postavení, že k jeho prokázání zpravidla není třeba posuzovat další kritéria (srov. rozsudek Evropského soudního dvora č. 85/76 ve věci *Hoffman-LaRoche*, [1979] ECR 461).
63. V daném případě správní orgán prvního stupně zjistil, že tržní podíl účastníka řízení na vymezeném relevantním trhu dosahuje 75 %. Analýza relevantního trhu, způsob výpočtu výše tržního podílu, jakož i jeho absolutní hodnota nebyly účastníkem řízení v rozkladu zpochybněny.
64. Vzhledem k tomu, že i přes vysoký stupeň regulace byla zachována možnost autonomie soutěžního jednání účastníka řízení (o čemž ostatně svědčí jednání, jež je předmětem tohoto správního řízení), jestliže tento účastník řízení dosahoval velmi vysokého tržního podílu, který zakládá silnou domněnku existence dominantního postavení, jestliže tato domněnka nebyla vyvrácena analýzou ostatních kritérií tržní síly podávaných z § 10 odst. 2 zákona (a to správně, jak jsem ověřil), pak závěr napadeného rozhodnutí, že účastník disponuje dominantním postavením, shledávám zcela správným a zákonným.
65. V této souvislosti poukazuji na závěr relevantní judikatury evropských soudů, podle níž *skutečnost, že určitý soutěžitel může ve svém jednání postupovat, aniž by se významným způsobem zabýval reakcemi svých konkurentů nebo zákazníků, je dostatečným důkazem existence dominantního postavení* (srov. rozsudky Evropského soudního dvora č. 6/72 ve věci *Continental Can*, [1973] ECR-215 a č. 27/76 ve věci *United Brands*, [1978] ECR-207).
66. Pokud jde o skutkovou podstatu zneužití dominantního postavení spočívající v přerušení dodávek, ke kterému daný soutěžitel nacházející se v dominantním postavení přistoupí bez dostatečného časového předstihu, jenž by umožnil včasnou adaptaci soutěžitelů či spotřebitelů, byť v zákoně explicitně neuvedenou, lze v této souvislosti odkázat jak na rozhodovací praxi Úřadu, např. rozhodnutí Úřadu č. j. R 35/97, R 36/97 ze dne 12. 1. 1998 ve věci *Jan Becher – Karlovarská Becherovka*, tak i na rozhodovací praxi Evropské komise, a to např. v rozhodnutí č. 87/500/EEC ve věci *BBI/Boosey&Hawkes*, [1987] OJ L 286/36. Požadavek zachování přiměřeného časového předstihu při oznámení úmyslu dominantanta přerušit dodávky konstatuje i rozsudek Vrchního soudu v Olomouci č. j. 2A 12/97-20 ze dne 9. 4. 1998 ve věci *Znojmia* (srov. str. 27 uvedeného rozsudku).

### ***Zákonnost třetí a čtvrté výrokové části napadeného rozhodnutí***

67. Co se týče rozkladem napadené třetí a čtvrté výrokové části napadeného rozhodnutí, účastník řízení v rozkladu neuvedl, v čem spatřuje věcnou nesprávnost těchto výrokových částí, a neuvedl ani to, v čem spatřuje jejich nesoulad s právními předpisy. Omezil jsem se proto toliko na zkoumání jejich souladu s právními předpisy, a posoudil jsem i řízení, které jim přecházelo, obdobně jako u zbývajících výrokových částí, avšak neshledal jsem nic, co by bylo lze správnímu orgánu prvního stupně vytknout. Uvedené výrokové části tak shledávám zcela v souladu se zákonem.

### **V. Závěr**

68. Vzhledem k výše uvedenému shrnuji, že účastník řízení nepožívá exempci zakotvenou v § 1 odst. 3 zákona; zákon je tedy na jeho předmětné chování plně aplikovatelný. Dále uvádím, že správní orgán nepochybil při vymezení relevantního trhu v žádném z jeho hledisek, přičemž vzal v potaz relevantní kritéria pro posouzení dominantního postavení účastníka řízení, které bylo následně ve správním řízení řádně zjištěno.

69. Jednání účastníka řízení, spočívající v neoznámení jeho úmyslu přerušit dopravu na jím vybraných spojích v dostatečném časovém předstihu, způsobilo újmu na straně spotřebitelů, jež bezprostředně souvisela s jeho dominantním postavením. Toto jednání tak bylo zneužitím dominantního postavení účastníka řízení ve smyslu § 11 odst. 1 zákona.

70. Správní orgán prvního stupně při určování výše pokuty zvážil explicitně v zákoně zmíněná kritéria (délka a opakování porušení zákona, závažnost jednání, subjektivní stránka deliktu), přihlédl i k relevantním polehčujícím okolnostem a pokutu uložil v rámci zákonného rozpětí. Při určování výše pokuty nepřekročil meze svého správního uvážení a toto ani nezneužil.

71. I pokud jde o procesní postup prvostupňového orgánu, konstatuji, že byl v souladu s právními předpisy, a neshledal jsem tak v souvislosti s ním žádných vad, které by měly vliv na zákonnost rozhodnutí ve věci.

72. Ze všech shora uvedených důvodů, na základě návrhu rozkladové komise dle § 152 odst. 3 správního řádu a po přezkoumání souladu jak napadeného rozhodnutí, tak správního řízení, které mu přecházelo, s právními předpisy, jakož i po přezkoumání věcné správnosti napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uplatněných, v rozkladu jsem dospěl k závěru, že se správní orgán prvního stupně nedopustil žádných pochybení. Prvostupňový orgán podle mého přesvědčení řádně zjistil skutkový stav věci, takto zjištěný skutkový stav subsumoval pod skutkovou podstatu právní normy, kterou správně zvolil, vyložil a aplikoval. Proto je třeba podaný rozklad proti napadenému rozhodnutí v celém rozsahu zamítnout a napadené rozhodnutí v plném rozsahu potvrdit.

## **Poučení o opravném prostředku:**

Proti tomuto rozhodnutí se nelze podle § 91 odst. 1 ve spojení s § 152 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále odvolat.

Ing. Martin Pecina, MBA  
předseda  
Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

### **Rozhodnutí obdrží:**

JUDr. Mikuláš Touška  
V Celnici 4  
110 00 Praha 1

Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s.  
Lumiérů 41  
152 00 Praha 5