

Pokud jde o namítanou věcnou nepřislušnost žalovaného, tu je poukazováno na skutečnost, že ani jedna z podmínek podávaných z § 1 odst. 3 ZOHS vyjímající z osobní působnosti ZOHS určité soutěžitele, není naplněna. I kdyby však žalobce poskytoval službu obecného hospodářského významu, nic by to neměnilo na závěru o tom, že by uplatnění ZOHS mu poskytování těchto služeb znemožňovalo. Nebyl to ZOHS, jehož uplatnění by znemožnilo poskytování služby, jež by mohla být službou obecného hospodářského významu, nýbrž to byl sám žalobce, který autonomně poskytování těchto služeb přerušil a byl za to právě podle ZOHS sankcionován. Další argumenty, které žalobce uvádí v souvislosti s kompetenčními žalobami a okamžikem vzniku závazku veřejné služby, nemohou závěr o věcné příslušnosti žalovaného nijak ovlivnit. Nadto řízení o kompetenčních žalobách, jak na ně žalobce upozorňuje, nepředstavují předběžnou otázku, neboť tyto otázky nepředstavují otázku, na jejímž řešení závisí vydání rozhodnutí žalovaného.

Stejně tak námitky proti tomu, že by žalobce nebyl soutěžitelem, nejsou důvodné. Žalobce je soutěžitelem, nadto nepřináší žádné argumenty, proč by jím být neměl. Ve vztahu k žalobci byla dovozena existence hospodářské soutěže, z čehož implicitně vyplývá, že se jí žalobce účastní.

Pokud jde o nesprávná skutková zjištění, pak žalovaný poukazuje na skutečnost, že žalobce nedoložil účetní a ani žádné jiné doklady, z nichž by mělo vyplývat, že se o nutnosti výluky prokazatelně dozvěděl v měsíci červenci roku 2006. Nadto žalobci nic nebránilo informovat Ústecký kraj, alespoň podmíněně, dříve než pouhých 5 dnů předem, tak, aby se jak Ústecký kraj, tak spotřebitelé, mohli adaptovat na nastalou situaci. To platí nehledě na skutečnost, že žalobce měl možnost zprostit se povinnosti poskytování přepravních služeb žádostí o odejmutí licence v souladu se silničním zákonem. Tu žalovaný poznamenává, že žalobce se žádným způsobem v žalobě nevyjadřuje k této eventualitě, resp. neuvádí, z jakého důvodu nežádal o odejmutí licence, přestože je tato možnost v napadeném rozhodnutí několikrát zmiňována.

Pokud jde o otázku, kdy byl Ústecký kraj informován o možnosti výluky, pak žalovaný uvádí, že zcela neurčité sdělení o pouhé možnosti přerušení dopravy bez uvedení konkrétního data přerušení provozu a rozsahu spojů, kterých se toto přerušení bude týkat, nelze považovat za jednání, kterým by byli Ústecký kraj i spotřebitelé informováni v dostatečném časovém předstihu o přerušení spojů, umožňujícím včasnou adaptaci těchto subjektů na přerušení provozu. Ústecký kraj ani spotřebitelé nemohli vědět, kdy přesně žalobce provoz přeruší a kterých spojů se to přerušení bude týkat. Pokud jde o eventualitu užití vrchnostenského opatření k zajištění dopravy, žalovaný zdůrazňuje, že žalobce sám svým postupem bránil jeho využití, neboť nutnou podmínkou uložení vrchnostenského opatření podávanou z čl. 14 odst. 4 Nařízení Rady EHS č. 1191/69 je oznámit přerušení provozu linek příslušným orgánům tři měsíce předem, což žalobce neučinil.

Pokud jde o nemožnost vyjádřit se k podkladu rozhodnutí, tu žalovaný poukazuje na skutečnost, že žalobce tuto možnost měl po skončení dokazování, což bylo před vydáním rozhodnutí v prvním stupni správního řízení.

Pokud jde o výpověď smlouvy závazku veřejné služby ze strany Ústeckého kraje, pak otázka této platnosti byla podle žalovaného irelevantní. Nadto žalovaný odmítá, že kdyby byl Ústecký kraj vyrozuměn s dostatečným časovým předstihem, tento by nebyl schopen zajistit náhradní dopravce; ti by neměli na dané linky licence a věc by musel řešit prostřednictvím vrchnostenského nařízení tak, jak to v daném případě učinil. Ústecký kraj vypsal koncesní řízení, s jejichž vítězem ČSAD Česká Lípa a.s. uzavřel rámcové smlouvy o závazku veřejné služby, přičemž tato společnost zažádala dne 9.6.2006 o vydání licencí nezbytných k provozování veřejné linkové autobusové dopravy. Ústecký kraj tedy usiloval o zajištění náhradního dopravce, ovšem v důsledku jednání žalobce nebyl následně tento náhradní dopravce schopen v pouhých pěti dnech mezi oznámením přerušení dopravy a jejím přerušением zajistit dopravu k požadavku Ústeckého kraje. Proto ČSAD Česká Lípa a.s. vzala svoji žádost o vydání licence zpět přípisem ze dne 2.8.2006. Tu žalovaný dovozuje, že nebyť žalobcova jednání spočívajícího v tom, že oznámil přerušení dopravy pouze s pětidenním předstihem, bylo možno legitimně očekávat řádné ukončení licenčního řízení vydáním licencí, a tedy nahrazení stávajícího dopravce dopravcem alternativním cestou obvyklých procedur. Tyto skutečnosti, odlišně od žalobcova tvrzení, mají oporu v přípisu ČSAD Česká Lípa a.s. ze dne 2.8.2006.

Rovněž žalovaný zpochybňuje tvrzení, že k paralýze dopravní obslužnosti a újmě na straně spotřebitelů došlo v důsledku nečinnosti Ústeckého kraje, který podle žalobce nebyl schopen v údajně dostatečné lhůtě po 26.7.2006 vydat vrchnostenské nařízení a od února 2006 vybrat na linky jiné dopravce. Ústecký kraj činil adekvátní kroky k zajištění dopravce cestou obvyklých procedur. Proto byl postup Ústeckého kraje podle žalovaného přiměřený. Za situace, kdy již byla vyloučena možnost zajištění základní dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji výše uvedenou formou v důsledku zpětvzetí žádosti o vydání licencí ze strany ČSAD Česká Lípa a.s. přípisem ze dne 2.8.2006, zahájil Krajský úřad Ústeckého kraje dne 4.8.2006 správní řízení se žalobcem a svým vrchnostenským rozhodnutím ze dne 7.8.2006 mu uložil povinnost zachovat na linkách, k jejichž provozu mu byly uděleny licence, v tomto rozhodnutí vyjmenované spoje. Proto byla podle žalovaného reakce Ústeckého kraje přiměřená, a to jak z hlediska časového, tak z hlediska zvolených forem nápravy nastalé situace, přičemž není možné dávat újmu způsobenou spotřebitelům do příčinné souvislosti s jednáním Ústeckého kraje, nýbrž je zřejmé, že ke vzniku újmy došlo jednáním žalobce.

Žalovaný rovněž s podrobnou argumentací trvá na tom, že žalovaný je soutěžitelem v dominantním postavení. Pokud jde o vymezení relevantního trhu, rozsah regionální dopravní obslužnosti je ze strany jednotlivých krajů samostatně definován a podmínky pro dopravce v jednotlivých krajích mohou být odlišné, v důsledku čehož tak není možné vymezit geograficky relevantní trh, jak to účelově činí žalobce. Relevantní trh z hlediska geografického byl tedy vymezen řádně, přitom na takto vymezeném trhu žalobce dlouhodobě zaujímal tržní podíl ve výši téměř 100%.

Žalovaný odmítá námitky proti vykonatelnosti výroku II. rozhodnutí vydaného v prvním stupni správního řízení, napadeným rozhodnutím potvrzeného.