

prvostupňového), a postupoval tak zcela zákonně. Vymezení trhu coby spádového území jednotlivých vyšších územních samosprávných celků je nadto správně věcně odůvodněno; správně poukazuje žalovaný na skutečnost, že rozsah regionální dopravní obslužnosti je stanoven samostatně jednotlivými kraji (tu Ústeckým krajem), stejně tak podmínky pro provozování autobusové dopravy v jednotlivých krajích se mohou navzájem lišit. Pak jsou tedy územími, která jsou vnitřně homogenní a navenek odlišitelná od území sousedících, území jednotlivých krajů, v nichž jsou samostatně definovány podmínky poskytování služby a ty též jednotlivými kraji kontrahovány. Na území všech krajů je sice dán též zájem na zajištění dopravní obslužnosti (obecně řečeno ať už závazkem veřejné služby či bez něj), ten je však realizován jednotlivými kraji samostatně. Proto je v tomto případě důvodu vymezit relevantní trh po stránce geografické územím Ústeckého kraje, jak učinil žalovaný.

Na shora vymezeném území pak skutečně žalobce dosahoval tržního podílu blízkého se hranici 100%. Podrobně se žalovaný touto otázkou zabýval zejména v bodech 55. až 57. prvostupňového rozhodnutí a jeho závěry jsou pro soud přezkoumatelné, zákonné a věcně správné. Ustanovení § 10 odst. 1 ZOHS upravuje legální definici dominantního postavení. Podle této definice má dominantní postavení na trhu soutěžitel nebo společně více soutěžitelů (pak se takový stav označuje jako společná či kolektivní dominance), kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích. Definice zde uvedená je inspirována definicí, kterou k pojmu dominantní postavení opakovaně podal Evropský soudní dvůr, podle níž jde o postavení determinované silou, kterou podnik má a která mu umožňuje bránit zachování efektivní hospodářské soutěže, neboť mu dává moc chovat se ve značné míře nezávisle na svých konkurentech, zákaznících (i spotřebitelích). Takto bylo dominantní postavení definováno např. v rozsudcích Evropského soudního dvora „*United Brands*“ (rozsudek C-27/76, *United Brands v. Commission*, 1978, ECR-207), „*Michelin*“ (rozsudek C-322/81, *NV Nederlandsche Baden-Industrie Michelin v. Commission*, 1983 ECR 3461) nebo „*Hoffmann-La Roche*“ (rozsudek C-85/76, *Hoffman-La Roche & Co AG v. Commission*, 1979, ECR 461). V době, kdy došlo ke zkoumanému jednání, byl na vymezeném trhu soutěžně činným jeden silný subjekt (žalobce) a kromě něj několik dalších dopravců s tržními podíly marginálními. Žalobce tedy v tomto období dodával cca tři čtvrtiny plnění (konkrétní údaje vztáhl žalovaný k roku 2005, přičemž ani žalobce neindikoval, že by v následujícím roce až do 8.9.2006 nastaly okolnosti, v jejichž důsledku by byly údaje modifikovány). Existence dominantního postavení je sice dána souborem faktorů, z nichž se dovozuje celková tržní síla (§ 10 odst. 2 ZOHS), nicméně hlavním určovatelem zůstává velikost tržního podílu. Dosahuje-li tržní podíl cca 75% a je-li v tomto kritériu odstup dalších soutěžitelů značný (z podkladu rozhodnutí ve vztahu k roku 2005 vyplývá, že ostatních soutěžitelů bylo 18 a mezi ně se zbylý tržní podíl dělil), neuvádí-li ani žalobce žádnou skutečnost, jež by byla subsumovatelnou pod některé z kritérií uvedených v § 10 odst. 2 ZOHS, a nenasvědčuje-li nic tomu, že by jakákoli taková skutečnost, která by vyvracela existenci dominantního postavení odvozeného primárně od vysokého tržního podílu, existovala, pak prokázání shora uvedeného tržního podílu postačuje pro konstatování žalobcovy dominance. Postavení žalobce na území Ústeckého kraje v oblasti autobusové dopravy dané jeho tržním podílem bylo tak silné, že mu to umožňovalo chovat se na trhu nezávisle na reakcích jiných účastníků trhu a spotřebitelů, neboť se nemusel důvodně obávat odlivu zákazníků (spotřebitelů – cestujících) k jiným

dopravcům. I z judikatury Evropského soudního dvora vyplývá, že velmi vysoký tržní podíl překračující hranici 75 %, držení po relativně dlouhou dobu, je tak silnou indicií, že pro prokázání dominantního postavení není většinou třeba posuzovat další kritéria (shora citovaný rozsudek „*Hoffmann-La Roche*“). Stejně tak tržní podíly pohybující se konstantně v rozmezí 63–66 % jsou považovány za důkaz existence dominantního postavení, zvláště je-li tato skutečnost potvrzena velkým odstupem tržních podílů nejbližších konkurentů, kteří mají cca 15% a 6% tržní podíly (opět rozsudek „*Hoffmann-La Roche*“). Teprve tržní podíl v rozmezí 40–45 % neumožňuje přijmout automaticky závěr o existenci dominantního postavení, přičemž tento závěr by mohl být případně učiněn s ohledem na množství a sílu jiných soutěžitelů účastnících se hospodářské soutěže na vymezeném relevantním trhu (shora citovaný rozsudek „*United Brands*“). S ohledem na shora uvedené tedy i soud považuje existenci dominantního postavení žalobce za prokázanou a způsob, jakým se žalovaný s touto otázkou vypořádal, považuje s ohledem na zjištěné skutečnosti za dostačující. Fakt, že je žalobce „podnikatelsky závislý“ na odběratelích svých služeb, jak žalobce uvádí, totiž nijak neprolamuje možnost zneužití dominantního postavení k jejich újmě; každý podnikatel je totiž „podnikatelsky závislý“ na tržbách za plnění, jež poskytuje.

Důvodné nejsou ani žalobcovy námitky proti samotnému hmotněprávnímu posouzení žalobcova jednání.

Pokud má soud vyjít z jednoho z obecných postulátů posuzování dominantova jednání, podle něhož zjednodušeně řečeno v případě, že dominant čelí konkurenci férovými prostředky, nejde o zneužití dominantního postavení, pak v žalobcově jednání nelze *a priori* shledávat prvek nefér postupu ve vztahu ke konkurenci. Tu se žalobce nijak nesnažil vytlačit, vůči ní žalobcovo jednání namířeno nebylo. Šlo o jednání, které bylo fakticky „odvetným opatřením“ proti předchozímu jednání Ústeckého kraje. Za prokázané soud považuje, že žalobce byl s Ústeckým krajem (ten byl v postavení objednatele žalobcových služeb) v dlouhodobém sporu. Rovněž má soud za prokázané, že Ústecký kraj vypověděl žalobci smlouvu o závazku veřejné služby v oblasti provozování autobusové dopravy. Bez ohledu na to, že mezi žalobcem a Ústeckým krajem vznikl spor o to, kdy výpovědní lhůta uplynula (zda dne 30.4.2006 nebo dne 31.5.2006), Ústecký kraj uhradil prokazatelnou ztrátu naposledy za duben 2006 v květnu 2006. Žalobce však nadále poskytoval veškeré služby v nezměněném rozsahu na linkách dle udělených licencí a jízdních řádů i poté, kdy Ústecký kraj za tuto dobu prokazatelnou ztrátu vznikající z provozu spojů na předmětných linkách již nehradil. Již od února 2006 byla vedena mezi oběma stranami intenzivní komunikace týkající se finančního protiplnění Ústeckého kraje za žalobcem poskytované služby, ze žádného úkonu uskutečněného před 26.7.2006 však explicitně nevyplynulo, že by žalobce provoz na některých linkách skutečně hodlal přerušit, na jakých konkrétních linkách kterých konkrétních spojů, v jakém rozsahu a k jakému dni; ani žádné konkludentní jednání, z něhož by mohlo být jasně podáváno, že dne 1.8.2006 dojde k přerušení provozu, z korespondence tvořící obsah správního spisu nevyplyná. Ve světle skutečnosti, že k oznámení přerušení ke dni 1.8.2006 došlo dne 26.7.2006, nic nemění fakt zdůrazňovaný žalobcem, že z dopisu ze dne 3.3.2006 určeného Ústeckému kraji mělo vyplynout, že žalobce bude závazek veřejné dopravy vykonávat pouze za jejich úhradu, s tím, že o dalších nárocích žalobce rozhodnou soudy nebo Ministerstvo dopravy, ani že snad již od února 2006 měl být Ústecký kraj o (co do času a rozsahu nekonkrétní, a tedy hypotetické) možnosti výluky v rámci eskalace