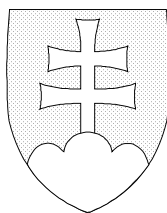


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2013/DZ/2/1/021

Bratislava 22.08.2013

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd, ako orgán príslušný podľa zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov, v správnom konaní č. 0013/OZDP/2012 začatom dňa 13.04.2012 z vlastného podnetu vo veci podozrenia z možného zneužívania dominantného postavenia podnikateľom Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňová 24, Bratislava, IČO 35 914 921

rozhodol

1. tak, že konanie podnikateľa Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňová 24, Bratislava, IČO 35 914 921 v období od 01.01.2005 do 31.12.2010 na území Slovenskej republiky spočívajúce v obmedzovaní

- predaja a prenájmu elektrických rušňov súkromným železničným nákladným dopravcom pôsobiacim v SR, a to na relevantnom trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v Slovenskej republike a
- dopĺňovania paliva do motorových rušňov súkromných železničných nákladných dopravcov pôsobiacich v SR, a to na relevantnom trhu poskytovania služieb dopĺňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne,

ktoré boli súčasťou jednej stratégie zameranej na obmedzenie konkurentov na relevantnom trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov na území Slovenskej republiky je jedným trvajúcim deliktom a **je zneužitím dominantného postavenia podľa čl. 102 písm. b) Zmluvy** o fungovaní Európskej únie (predtým čl. 82 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva) a podľa **§ 8 ods. 2 písm. b) zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii**

ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov; zneužívanie dominantného postavenia je podľa čl. 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (predtým čl. 82 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva) a podľa § 8 ods. 6 zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov zakázané.

2. na základe **§ 38 ods. 1** zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov tak, že **za zneužitie dominantného postavenia uvedeného v bode 1 tohto rozhodnutia** ukladá podnikateľovi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňová 24, Bratislava, IČO 35 914 921 **peňažnú pokutu** vo výške **10 253 662 eur**, slovom desať miliónov dvestopäťdesiattritisícšesťstošesťdesiatdva eur, ktorú je povinný uhradiť v lehote 60 dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti tohto rozhodnutia Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky na účet 7000060793/8180 KS 1118 VS 201321021 vedený v Štátnej pokladnici.

Odôvodnenie

1. Na konci roka 2010 Protimonopolný úrad SR, odbor zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd (ďalej len „úrad“) ukončil prvú fázu sektorovej správy, v ktorej identifikoval základné súťažné problémy v sektore železničnej dopravy. V rámci vypracúvania tejto správy úrad oslovil spoločnosti pôsobiace v oblasti železničnej dopravy, z výpovedí ktorých vyplynulo, že v sektore môžu existovať problémy vyplývajúce aj z protisúťažného správania sa štátneho dopravcu – spoločnosti Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňová 24, Bratislava (ďalej len „CARGO“).
2. Z uvedeného dôvodu úrad začal vykonávať všeobecné prešetrovanie v sektore železničnej nákladnej dopravy podľa § 22 ods. 1 písm. a) zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“). Počas prešetrovania bola úradu doručená plná moc udelená spoločnosťou CARGO advokátovi JUDr. Michalovi Rosinovi, ul. 17. novembra 37, 914 51 Trenčianske Teplice.
3. Na základe skutočností zistených počas všeobecného prešetrovania úrad dospel k predbežnému záveru, že zo strany spoločnosti CARGO mohlo dôjsť k porušeniu § 8 zákona a čl. 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Podstata možného protisúťažného správania spočívala v nasledovnom: spoločnosť CARGO má dominantné postavenie na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, na tomto trhu však pôsobia aj iní, súkromní dopravcovia. Nevyhnutnou podmienkou na to, aby dopravcovia mohli

poskytovať služby železničnej nákladnej dopravy je, aby mali k dispozícii rušne ako základný prostriedok prostredníctvom ktorého sú služby železničnej nákladnej dopravy poskytované. Rušne môžu byť elektrické alebo motorové, pričom elektrické rušne sú efektívnejšie ako motorové. Elektrické rušne, ktoré sú schopné prevádzky v podmienkach SR, má väčšinou k dispozícii len CARGO, ktoré ich však svojim konkurentom nechcelo predať alebo prenajať. Súkromí dopravcovia preto vo zvýšenej miere používali menej efektívne motorové rušne. Do motorových rušňov je nutné zabezpečiť dopĺňanie nafty, avšak sieť čerpacích staníc pre motorové rušne je vo vlastníctve CARGA a CARGO súkromným dopravcom neumožňovalo dopĺňanie nafty do ich motorových rušňov na svojich čerpacích staniciach. Uvedené správanie – obmedzenie CARGA predať a prenajať elektrické rušne súkromným dopravcom a obmedzenie poskytnúť službu dopĺňania nafty do motorových rušňov súkromných dopravcov na čerpacích staniciach vo vlastníctve CARGA malo schopnosť obmedziť súkromných dopravcov (konkurentov CARGA) efektívne pôsobiť na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR a konkurovať tak CARGU na tomto trhu.

4. Na základe zistených skutočností úrad z vlastného podnetu začal dňa 13. 4. 2012 na základe § 25 ods. 1 zákona v spojení s § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ďalej len „Správny poriadok“) správne konanie č. 0013/OZDP/2012 voči spoločnosti CARGO vo veci podozrenia z porušenia zákazu zneužívania dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 písm. b) a ods. 6 zákona a čl. 102 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie v nasledovných oblastiach: možné obmedzenie prenájmu a predaja elektrických rušňov spoločnosti CARGO ostatným železničným nákladným dopravcom pôsobiacim na území SR v období od 1.1.2005 do 31.12.2010 a možné obmedzenie poskytovania služby tankovania pohonných hmôt do motorových rušňov ostatných železničných nákladných dopravcov pôsobiacich na území SR, a to v období od 1.1.2005 do 31.12.2010. V rámci správneho konania bola v podnikateľských priestoroch spoločnosti CARGO úradom vykonaná inšpekcia podľa § 22 ods. 3 zákona.
5. Dňa 08.01.2013 bolo úradu doručené plnomocenstvo na zastupovanie CARGA v plnom rozsahu pre advokátsku kanceláriu RELEVANS s.r.o., Dvořákovo nábrežie 8, 811 02 Bratislava, IČO: 47 232 471.
6. Výzva pred vydaním rozhodnutia v zmysle § 33 zákona bola účastníkovi správneho konania zaslaná listom č. 196/PMÚ SR/2013 dňa 25. 1. 2013, ktorý sa k nej písomne vyjadril listom doručenom úradu 13.3.2013 a listom doručenom úradu 8.4.2013. Námietskami účastníka konania sa úrad zaoberal a vykonal dodatočné prešetrovanie. Listom č. 1445/PMÚ SR/2013 zo dňa 20.6.2013 úrad zaslal účastníkovi konania všetky relevantné podklady získané úradom v rámci dodatočného prešetrovania a podľa § 33 zákona ho vyzval, aby sa k získaným podkladom vyjadril. Vyjadrenie účastníka konania k podkladom bolo úradu doručené 22.7.2013. Všetkými námietkami účastníka konania sa úrad zaoberal a rozhodnutie doplnil o skutočnosti namietané účastníkom konania. Vyjadrenie úradu k námietkam účastníka konania je obsiahnuté v kapitolách 5.1.4, 5.2.4, 5.3.4 a 6.8 tohto rozhodnutia.

7. Predmetom správneho konania je prešetrenie správania sa spoločnosti CARGO v období rokov 2005 - 2010, preto všetky nižšie uvedené zistenia a závery, pokiaľ nie je uvedené inak, sa vzťahujú len na toto obdobie, a to bez ohľadu na to, či je v texte použitý minulý alebo prítomný čas. Dôvodom začatia prešetrovania od roku 2005 je skutočnosť, že významnejšia aktivita konkurentov na trhu začala v tomto období a dôkazy získané počas prešetrovania a správneho konania indikovali, že k porušeniu zákona mohlo dôjsť už od roku 2005 (viď napr. Marketingový plán CARGO na rok 2005). Dôvodom postihu správania CARGA do konca roku 2010 bola skutočnosť, že údaje, ktoré úrad získal, boli relevantné do konca roka 2010 a úrad preukázal porušenie do konca roka 2010 (viď nižšie kapitolu 6 tohto rozhodnutia).
8. Časti textu označené hranatými zátvorkami [] obsahujú obchodné tajomstvo účastníka konania. Časti textu označené zloženými zátvorkami { } obsahujú obchodné tajomstvo tretích strán.

1. APLIKÁCIA PRÁVNÝCH PREDPISOV

9. Pri preukazovaní, či posudzované konanie podnikateľa CARGO napĺňa znaky správneho deliktu zneužívania dominantného postavenia, úrad aplikoval hmotno-právne normy účinné v čase, kedy k predmetnému konaniu došlo. Vzhľadom na to, že možné protiprávne konanie podnikateľa CARGO úrad posudzoval od 01.01.2005 do 31.12.2010, úrad aplikoval hmotno-právne ustanovenia zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 465/2002 Z. z., zákona č. 204/2004 Z. z., zákona č. 68/2005 Z. z. a zákona č. 165/2009 Z. z. Zákon č. 68/2005 Z. z. rozšíril s účinnosťou od 01.03.2005 demonštratívny výpočet foriem zneužívania dominantného postavenia o priame aj nepriame vynucovanie neprímeraných cien. Zákon č. 165/2009 Z. z. nemenil ustanovenia relevantné pre posúdenie tohto prípadu, preto úrad v ďalšom texte používa jednotný pojem „zákon“.
10. Úrad postupoval podľa procesno-právnych noriem účinných v čase predmetného správneho konania. Vzhľadom na to, že správne konanie začalo dňa 13.04.2012, úrad postupoval podľa zákona v znení noviel platných a účinných v čase konania, t.j. v znení noviel č. 465/2002 Z. z., č. 204/2004 Z. z., č. 68/2005 Z. z., č. 165/2009 Z. z. a č. 387/2011 Z. z.

2. ÚČASTNÍK SPRÁVNEHO KONANIA

11. Podľa § 2 ods. 1 zákona sa zákon vzťahuje na podnikateľov, orgány štátnej správy pri výkone štátnej správy, orgány územnej samosprávy pri výkone samosprávy a pri prenesenom výkone štátnej správy a orgány záujmovej samosprávy pri prenesenom výkone štátnej správy. Podľa § 3 ods. 2 zákona podnikateľ na účely tohto zákona je podnikateľ podľa osobitného predpisu (§ 2 Obchodného zákonníka), ďalej fyzická osoba a právnická osoba, ich združenia

a združenia týchto združení, ak ide o ich činnosti a konania, ktoré súvisia alebo môžu súvisieť so súťažou bez ohľadu na to, či tieto činnosti a konania sú alebo nie sú zamerané na dosahovanie zisku.

12. CARGO, ako to vyplýva z výpisu Obchodného registra Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sa, vložka číslo: 3496/B, je právnická osoba s právnou formou akciová spoločnosť. Jej zakladateľom a stopercentným vlastníkom akcií je Slovenská republika, pričom práva štátu ako akcionára vykonáva Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR).
13. Hlavnou činnosťou spoločnosti CARGO je poskytovanie služieb železničnej nákladnej prepravy a iných, so železničnou nákladnou prepravou súvisiacich služieb. V roku 2010 malo CARGO základné imanie vo výške 402 mil. eur, zamestnávalo približne 9 500 zamestnancov a dosiahlo obrat vo výške 328 mil. eur.
14. Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že spoločnosť CARGO je podnikateľom podľa § 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov, preto je aj podnikateľom podľa § 3 ods. 2 zákona.
15. Podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona účastníkom konania v prípade zneužívania dominantného postavenia je ten podnikateľ, ktorého činnosť alebo konanie je možným zneužívaním dominantného postavenia. Účastníkom tohto správneho konania je podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona podnikateľ CARGO.

3. VPLYV NA OBCHOD MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

16. Od 01.05.2004 je v SR účinné Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže ustanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy (Ú.v. EÚ L 1/1, 4.1.2003) (ďalej len „Nariadenie 1/2003“), ktoré stanovuje postup pri aplikácii čl. 81 a 82 Zmluvy (v súčasnosti čl. 101 a 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie)¹. Podľa čl. 3 ods. 1 Nariadenia 1/2003, ak orgány hospodárskej súťaže členských štátov alebo vnútroštátne súdy uplatňujú vnútroštátne súťažné právo na akékoľvek zneužitie zakázané čl. 102 Zmluvy, ktoré môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, uplatnia aj čl. 102 Zmluvy.
17. Posudzované konanie prebiehalo v čase účinnosti Nariadenia 1/2003, preto úrad skúmal, či toto konanie mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.
18. Článok 102 Zmluvy možno aplikovať na prípady zneužitia dominantného postavenia, ak praktika zneužitia môže vo významnej miere ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. V zmysle ustálenej judikatúry a Oznámenia Komisie - Usmernenie o koncepte účinku na obchod obsiahnutý v článkoch 81 a 82

¹ Lisabonskou Zmluvou došlo s účinnosťou od 01.12.2009 k zmene číslovania článkov 81 a 82 a názvu Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva z pôvodného článku 81 a 82 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na článok 101 a 102 Zmluvy o fungovaní Európskej Únie. Znenie článkov však ostáva v nezmenenej podobe. Úrad používa v texte označenie článok 82 aj 102 – ide však o totožný článok Zmluvy upravujúci zneužívanie dominantného postavenia.

Zmluvy (Ú.v. EÚ C 101/81, 27.4.2004)² (ďalej len „Usmernenie o koncepte účinku na obchod“) sa pod pojmom „obchod medzi členskými štátmi“ nerozumie len tradičná cezhraničná výmena tovarov a služieb, ale akákoľvek cezhraničná ekonomická aktivita a pojem „obchod medzi členskými štátmi“ zahŕňa tiež všetky prípady, kedy príslušná praktika ovplyvňuje štruktúru trhu.³ Komunitárne právo pokrýva zneužívajúce správania, ktoré vytvárajú hrozbu pre obchod medzi členskými štátmi spôsobom, ktorý ohrozuje dosiahnutie cieľov jednotného trhu medzi členskými štátmi, najmä v dôsledku uzatvorení národného trhu alebo v dôsledku ovplyvnenia štruktúry súťaže v rámci spoločného trhu. Podľa judikatúry Súdneho dvora⁴ článok 102 Zmluvy nevyžaduje, aby bolo preukázané, že zneužívajúce správanie skutočne ovplyvnilo obchod medzi členskými štátmi, ale postačuje ak je spôsobilé mať takýto efekt.

19. V zmysle ustálenej judikatúra a Usmernenia o koncepte účinku na obchod, ak sa podnikateľ, ktorý je v dominantnom postavení na celom území členského štátu, dopustí konania, ktoré má charakter zneužívania dominantného postavenia vylučovacieho charakteru, potom takéto správanie spravidla ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, pretože sťažuje vstup podnikateľov iných členských štátov na trh, čím je obchod medzi členskými štátmi ovplyvnený.⁵ Obchod medzi členskými štátmi je vo všeobecnosti ovplyvnený podmienkami veľkoobchodných resp. dodávateľských služieb dominanta, ktoré sú pre ostatých súťažiteľov potrebné na to, aby mohli poskytovať svoje služby, najmä pokiaľ sa jedná o historického dominanta, ktorý bol v minulosti monopolom na národnom trhu. Je tomu tak preto, lebo podmienky využívania veľkoobchodných resp. dodávateľských služieb dominanta určujú možnosti poskytovania vlastných služieb na úrovni maloobchodného resp. odberateľského trhu nielen existujúcich konkurentov, ale aj záujemcov o vstup na trh z iných členských štátov.
20. Spoločnosť CARGO pôsobí na celom území SR a na úrade zadefinovaných relevantných trhoch má dominantné postavenie. CARGO sa dopustilo konania vylučovacieho charakteru (t.j. konania zameraného na vytlačenie konkurentov z trhu). V tomto prípade je obchod medzi členskými štátmi ovplyvnený, pretože posudzované konanie sa týka veľkoobchodných resp. dodávateľských služieb dominanta, ktoré sa vzťahujú k celému územiu SR a toto územie tvorí podstatnú časť vnútorného trhu. Posudzované konanie malo schopnosť obmedziť pôsobenie konkurentov na trhu a znížiť intenzitu súťaže, a tým ovplyvnilo štruktúru trhu.
21. Na základe uvedeného úrad dospel k záveru, že posudzované konanie CARGA môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, a preto je nevyhnutné posudzovať ho aj podľa čl. 102 Zmluvy. Z procesno-právneho hľadiska postupoval úrad pri posudzovaní naplnenia čl. 102 Zmluvy podľa § 22 až 40 zákona, pretože podľa § 2 ods. 3 zákona, keď úrad posudzuje činnosti

² Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty, OJ C 101/81, 27/04/2004 s. 0081 – 0096.

³ Usmernenie o koncepte účinku na obchod, body 19, 20.

⁴ Prípady 3222/81 Michelin v Commission (1983) ECR 3461, bod 104. Spojené prípady RTE and ITP v. Commission ECR I-743, body 69-70.

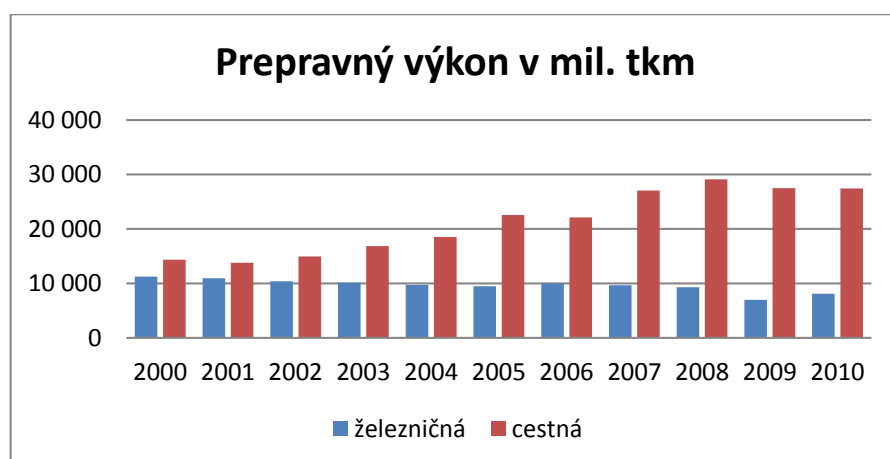
⁵ Usmernenie o koncepte účinku na obchod, bod 93.

a konania podnikateľov na základe Nariadenia 1/2003, na postup úradu sa vzťahujú ustanovenia § 22 až 40 zákona.

4. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE O ŽELEZNIČNOM SEKTORE

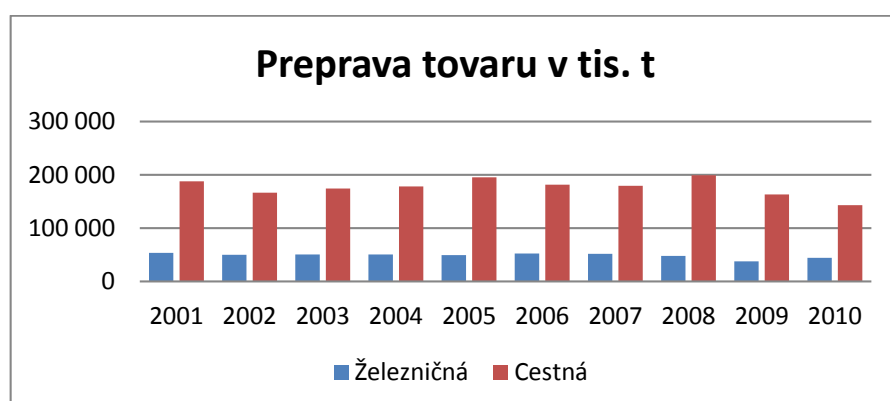
22. V SR sa využívajú nasledovné druhy dopravy – cestná, železničná, letecká, vodná (riečna) a potrubná. Čo sa týka nákladnej dopravy, rozhodujúci podiel na celkových prepravných výkonoch v SR má doprava cestná, za ňou nasleduje doprava železničná. Ostatné druhy dopravy majú v rámci dopravného trhu v SR malý podiel.
23. V nasledujúcich grafoch je uvedený vývoj prepravných výkonov v tkm⁶ pri cestnej a železničnej nákladnej doprave ako aj vývoj množstva prepraveného tovaru železničnou a cestnou nákladnou dopravou.

Schéma 1 – Vývoj prepravných výkonov (v mil. tkm) v rámci železničnej a cestnej nákladnej dopravy



Zdroj: údaje MDVRR SR a ŠÚ SR

Schéma 2 – Vývoj množstva tovaru prepraveného železničnou a cestnou nákladnou dopravou



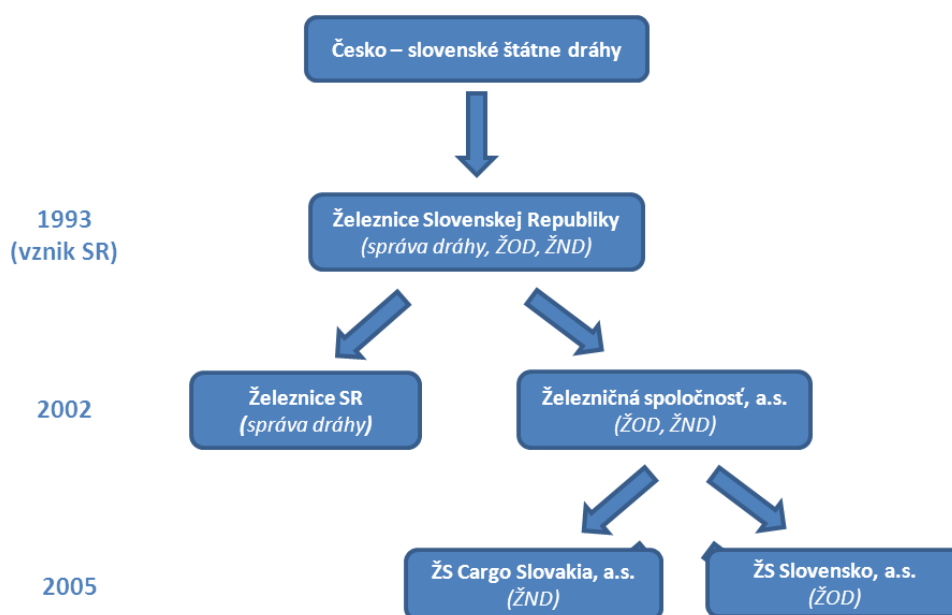
Zdroj: údaje MDVRR SR a ŠÚ SR

⁶ Tonokilometre (tkm) – vyjadrujú veľkosť prepravného výkonu v nákladnej doprave. Počítajú sa ako počet ton prepraveného tovaru * km za každú jazdu samostatne. Jeden tkm teda vyjadruje prepravu jednej tony tovaru na jeden kilometer.

4.1 Vývoj železničného sektora

24. V železničnom sektore existujú dve hlavné oblasti činností. Prvou z nich je výstavba a správa železničnej infraštruktúry a jej prevádzka. Druhou činnosťou je samotný výkon železničnej dopravy, teda poskytovanie dopravných služieb s využitím železničnej infraštruktúry, pričom môže ísť o dopravu nákladnú alebo osobnú. Vzhľadom na to, že tento prípad sa týka len železničnej nákladnej dopravy, ďalej sa úrad železničnej osobnej doprave nevenuje.
25. Historicky bol železničný sektor v SR organizovaný tak, že všetky aktivity týkajúce sa železníc vykonávala jedna štátna spoločnosť – Československé štátne dráhy, ktoré boli zodpovedné za správu aj výstavbu železničnej infraštruktúry a pôsobili aj ako dopravca – vykonávali služby nákladnej aj osobnej železničnej prepravy. Československé štátne dráhy boli 1.1.1993 v nadväznosti na rozdelenie Československej federatívnej republiky rozdelené na dva samostatné subjekty – České dráhy a Železnice Slovenskej republiky. Železnice Slovenskej republiky prebrali zabezpečovanie správy železničnej infraštruktúry v Slovenskej republike ako aj poskytovanie služieb osobnej aj nákladnej železničnej prepravy v SR.
26. Správa železničnej infraštruktúry a poskytovanie služieb železničnej dopravy sú dve veľmi rozdielne činnosti. Správa infraštruktúry spolu s poskytovaním prístupu k nej má charakter prirodzeného monopolu, kde nie je ekonomické, aby sa popri existujúcej železničnej dopravnej ceste budovala paralelná, preto nie je reálne očakávať, že by v tejto oblasti pôsobilo na trhu viac hráčov. Teda v rámci správy železničnej infraštruktúry a poskytovania prístupu k nej sa nedá uvažovať o vytvorení konkurenčného prostredia. Naopak, v oblasti poskytovania dopravných služieb môžu na trhu pôsobiť aj viacerí hráči, a je reálne, aby sa v tejto oblasti konkurencia rozvinula. Preto v rámci liberalizácie železničného sektora nastal v EÚ proces oddeľovania správy infraštruktúry od poskytovania dopravných služieb. Následne v oblasti poskytovania dopravných služieb, kde je možné vytvoriť konkurenčné prostredie, dostali možnosť pôsobiť aj iné spoločnosti okrem historických štátnych dopravcov. V oblasti správy železničnej infraštruktúry, kde nie je možné vytvoriť konkurenčné prostredie, dochádzalo k vyčleneniu tejto činnosti napr. do samostatnej spoločnosti, k zavedeniu regulácie ceny za prístup k železničnej infraštruktúre a boli vytvárané podmienky na to, aby prístup k železničnej infraštruktúre mali všetci dopravcovia na nediskriminačnej báze.
27. V SR k vyčleneniu správy infraštruktúry do samostatného subjektu došlo 1.1.2002, kedy sa Železnice Slovenskej republiky rozdelili na dva samostatné subjekty - Železnice SR (ďalej len „ŽSR“), ktoré vykonávali správu železničnej infraštruktúry a Železničnú spoločnosť, a.s., ktorá pôsobila ako dopravca v nákladnej aj osobnej železničnej doprave. Následne 1.1.2005 sa Železničná spoločnosť, a.s. rozdelila na Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len „ZSSK“), ktorá zabezpečuje železničnú osobnú dopravu a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ktorá zabezpečuje železničnú nákladnú dopravu. Všetky tri železničné podniky – ŽSR, ZSSK aj CARGO kontroluje štát. Vývoj, ktorým prechádzali spoločnosti v železničnom sektore, je stručne zhrnutý v schéme 3.

Schéma 3 – Historický vývoj spoločností v železničnom sektore



ŽOD – železničná osobná doprava
 ŽND – železničná nákladná doprava

4.2 Spoločnosti pôsobiace v sektore železničnej dopravy

28. Správu železničnej infraštruktúry vykonávajú ŽSR. Ich hlavnou úlohou je spravovať a prevádzkovať železničnú infraštruktúru v SR ako aj realizovať jej výstavbu a modernizáciu. Úlohou ŽSR je tiež riadiť dopravu na dráhach a pridelať kapacity dopravnej cesty dopravcom. Hlavným produktom ŽSR je teda predaj vlakových trás dopravcom za poplatok, ktorého výška je regulovaná Úradom pre reguláciu železničnej dopravy.
29. Železničnú nákladnú dopravu zabezpečujú dopravcovia. Najskôr železničnú nákladnú dopravu zabezpečovalo výlučne CARGO (resp. jeho predchodcovia) a od roku 2003, kedy došlo k čiastočnému otvoreniu trhu železničnej nákladnej dopravy, začali v SR pôsobiť aj súkromní dopravcovia. Kompletná liberalizácia železničnej nákladnej dopravy nastala v roku 2007. V roku 2010 v SR železničnú nákladnú dopravu prevádzkovalo 23 spoločností (vrátane CARGA).⁷
30. CARGO je veľkou firmou dlhodobo pôsobiacou v oblasti železničnej nákladnej dopravy - na tomto trhu v sledovanom období dosahovalo približne 90%-ný podiel. Okrem toho CARGO poskytuje aj ďalšie služby súvisiace so zabezpečovaním dopravy tovaru, poskytuje vlečkové služby a vykonáva tiež služby údržby a opráv vozňového parku a hnacích dráhových vozidiel⁸. CARGO na rozdiel od súkromných dopravcov, ktorí vstúpili na trh neskôr, vlastní kompletnú infraštruktúru potrebnú na prevádzkovanie železničnej nákladnej dopravy ako čerpacie stanice, depá, opravovne, ktorú obdržalo pri delení Železničnej spoločnosti, a.s. a má rozsiahly rušňový a vozňový park (takmer

⁷ Zdroj: Výročná správa ŽSR, rok 2010.

⁸ Hnacie dráhové vozidlo resp. HDV je rušeň, resp. lokomotíva. Všetky pojmy sú ekvivalentné.

700 rušňov a 14 000 nákladných vozňov). Vlastní tiež Východoslovenské prekladiská, ktoré zaisťujú prekládku tovarov dovážaných na Slovensko po širokorozchodných železničných tratiach z východnej Európy a Ázie. Zakladateľom a 100%-ným akcionárom CARGA je Slovenská republika, v mene ktorej koná MDVRR SR.

31. Ostatných prevádzkovateľov železničnej dopravy možno rozdeliť na dve skupiny – jednu z nich tvoria spoločnosti, ktoré síce vlastní licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhach a majú uzatvorenú zmluvu so ŽSR o prevádzkovaní dopravy na dráhach, ale v skutočnosti dopravu na dráhach vykonávajú len pre svoje vlastné potreby. Ide napr. o spoločnosti, ktoré sa zaoberajú výstavbou, rekonštrukciami železničných tratí a železničnú dopravu využívajú na to, aby dostali svoje stroje a mechanizmy na miesto určenia na trati, alebo ide o spoločnosti prepravujúce svoje výrobky alebo potrebné suroviny pre vlastné potreby na obmedzenom počte tratí. Tieto spoločnosti nemajú záujem poskytovať železničnú nákladnú dopravu pre tretie strany, ich dopravné výkony boli v úradom sledovanom období zanedbateľné, a aj vzhľadom na ich hlavný predmet činnosti, ktorý je iný ako železničná doprava, sa nedajú považovať za spoločnosti aktívne pôsobiace na trhu železničnej nákladnej dopravy a za konkurentov spoločnosti CARGO.
32. Do druhej skupiny prevádzkovateľov železničnej dopravy patria spoločnosti poskytujúce služby železničnej nákladnej dopravy aj tretím stranám. Ide prevažne o spoločnosti, ktoré sú dcérskymi spoločnosťami zahraničných dopravcov alebo dcérskymi spoločnosťami zasielateľských spoločností, ktoré okrem železničnej dopravy poskytujú aj iné možnosti dopravy a široké portfólio služieb súvisiacich s dopravou. Tieto spoločnosti sa dajú považovať za priamych konkurentov spoločnosti CARGO. V období, ktoré úrad posudzoval (roky 2005 – 2010), medzi najvýznamnejších súkromných dopravcov, tak ako ich uviedlo CARGO a ostatní hráči na trhu, patrili nasledovné spoločnosti:
- Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s. Zvolen
 - LTE Logistik a Transport Slovakia, s.r.o. Bratislava
 - AWT Rail SK, a.s., Bratislava
 - Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a.s., Bratislava
 - Lokorail, a.s., Bratislava
 - Express Rail, s.r.o., Bratislava
 - Prvá slovenská železničná, a.s., Bratislava
 - Regio Rail, a.s.

Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s., Zvolen

33. Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s., Zvolen (ďalej len „SŽDS“) vznikla v roku 2003 a v oblasti železničnej dopravy začala pôsobiť v roku 2004. Po svojom vzniku sa zameriavala na dopravu stavebných materiálov potrebných k rekonštrukcii železničnej infraštruktúry – zabezpečovala dopravu pre firmy, ktoré budovali a opravovali železničné trate. Od roku 2006 rozšírila svoje služby a začala ponúkať dopravu aj ďalších komodít vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave. Od roku 2009 pôsobí aj na tratiach v Maďarsku a Českej republike.

34. SŽDS sa zameriava na prepravu ucelených vlakov, v prípade potreby je schopná zabezpečiť aj dopravu jednotlivých vozňových zásielok.
35. Akcionárom SŽDS je spoločnosť INVESTEX GROUP, s.r.o., Zvolen, ktorá pôsobí ako zasielateľ.

LTE Logistik a Transport Slovakia, s.r.o., Bratislava

36. LTE Logistik a Transport Slovakia, s.r.o., Kopčianska 01, 851 01 Bratislava (ďalej len „LTE“) pôsobí na trhu od roku 2004. Vykonáva prepravu ucelených vlakov a obsluhu železničných vlečiek. LTE pôsobí len v rámci SR, nevykonáva aktivity v zahraničí.
37. LTE je dcérskou spoločnosťou rakúskej súkromnej železničnej spoločnosti LTE Logistik und Transport GmbH, Graz.

AWT Rail SK, a.s., Bratislava

38. Spoločnosť AWT Rail SK, a.s., Cukrová 14, Bratislava (ďalej len „AWT“) (predtým ŽDD, a.s.) bola založená v roku 2003 ako dcérska spoločnosť českého privátneho dopravcu Advanced World Transport, a.s. (predtým OKD Doprava, a.s.). Služby železničnej dopravy začala poskytovať v roku 2004. Jej cieľom bolo predovšetkým poskytovať komplexné služby v železničnej doprave stavebným spoločnostiam pri výstavbe železničných koridorov. Ďalej rozšírili svoje aktivity na realizáciu železničných prepráv v SR, predovšetkým v nadväznosti na spoluprácu so svojou materskou spoločnosťou.
39. Spoločnosť AWT sa zameriava na prepravu ucelených vlakov, stále najmä na prepravu stavebných materiálov pre spoločnosti realizujúce výstavbu/opravu železničných tratí. Pôsobí len v rámci SR, dopravné aktivity v zahraničí nevykonáva.

Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a.s., Bratislava

40. Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a.s., Bratislava (ďalej len „BRKS“) vznikla pôvodne na vykonávanie osobnej železničnej prepravy ako reakcia na rušenie regionálnych tratí. Neskôr sa preorientovala na nákladnú železničnú dopravu, ktorú vykonávala od roku 2005. V súčasnosti však už na trhu nepôsobí, Úrad pre reguláciu železničnej dopravy rozhodnutím č. 5225/2010-ÚRŽD/Sk z 15. 12. 2010 odňal BRKS licenciu na podnikanie v železničnej nákladnej doprave. Dôvodom bolo neplnenie podmienok finančnej spôsobilosti podľa § 11 ods. 8 zákona č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach⁹ (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“). Následne BRKS zanikla zmluva o prístupe na dopravnú cestu.

⁹ Zdroj: Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Výročná správa 2010.

Lokorail, a.s., Bratislava

41. Spoločnosť Lokorail, a.s., Horárska 12, 821 09 Bratislava (ďalej len „Lokorail“) vznikla v roku 2004 pod názvom Lokotrans s cieľom zabezpečiť sieť vlečkových služieb predovšetkým v prístave Bratislava s možnosťou rozšírenia vlečkových služieb na ďalšie vlečky. V súčasnosti sa zameriava na poskytovanie služieb železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov a správu vlečiek. Spoločnosť Lokorail pôsobí len v SR a služby železničnej nákladnej dopravy v zahraničí nevykonáva.
42. Lokorail je prepojená so spoločnosťami Budmar Logistics a Čechofracht, ide o spoločnosti pôsobiace v oblasti zasielateľstva a logistiky, pričom spoločnosť Budmar Logistics napriek tomu, že má vlastnú spoločnosť pôsobiacu v oblasti železničnej nákladnej dopravy, využíva vo výraznej miere aj služby [.....].

Express Rail, s.r.o., Bratislava

43. Spoločnosť Express Rail, s.r.o., Rusovská cesta 1, 851 02 Bratislava (ďalej len „Express Rail“) začala na trhu v oblasti železničnej dopravy pôsobiť až v druhej polovici roku 2009. Dopravu vykonáva iba v rámci SR.
44. Express Rail je majetkovo prepojená so spoločnosťami Express Slovakia „Medzinárodná preprava“ a.s., Bratislava, ktorej hlavným predmetom činnosti je špedičná činnosť, zasielateľstvo a nájom a prenájom železničných kontajnerov a vagónov. Express Slovakia však napriek tomu, že má vlastnú spoločnosť pôsobiacu v oblasti železničnej nákladnej dopravy, využíva vo výraznej miere aj služby [.....].

Prvá slovenská železničná, a.s., Bratislava

45. Prvá slovenská železničná, a.s., Ružová dolina 10, Bratislava (ďalej len „PSŽ“) vznikla v roku 2003. Jej zakladateľom je spoločnosť Šped-Trans, s.r.o., Mlynská ul. 3, 934 010 Levice, ktorej hlavným predmetom činnosti je špedičná činnosť a zasielateľstvo. Spoločnosť Šped-Trans tiež [.....].
46. PSŽ bola najskôr zameraná na získanie zákazníkov v oblasti obsluhy železničných vlečiek a postupne prešla na prenájom železničných nákladných vozňov, zasielateľstvo a nakoniec aj na železničnú nákladnú dopravu, ktorú začala naplno vykonávať od roku 2009. V súčasnosti vykonáva vnútroštátnu aj medzinárodnú železničnú dopravu vo forme ucelených vlakov vlastnými prostriedkami bez výmeny HDV v rámci SR, ČR a Maďarska. V týchto troch krajinách má PSŽ licencie na prevádzkovanie dopravy, bezpečnostné osvedčenia aj zmluvy o prístupe na dopravnú cestu. Okrem toho obsluhuje železničné vlečky niekoľkým spoločnostiam a prenajíma železničné vozne.

47. V SR však PSŽ pôsobí len v minimálnej miere, viacej sa orientuje najmä na pôsobenie v zahraničí.

Regio Rail, a.s., Bratislava

48. Spoločnosť Regio Rail, a.s. Bratislava (ďalej len „Regio Rail“) začala pôsobiť na trhu v roku 2009 a jej prepravné výkony boli v úradom sledovanom období zanedbateľné. Regio Rail sa zameriava na železničnú nákladnú dopravu formou ucelených vlakov.

5. RELEVANTNÝ TRH A DOMINANTNÉ POSTAVENIE

49. Pred samotným posúdením, či určité správanie podnikateľa predstavuje zneužitie dominantného postavenia, je potrebné zadefinovať relevantné trhy a určiť, či má na nich podnikateľ dominantné postavenie.
50. Legislatíva SR upravujúca oblasť hospodárskej súťaže vychádza z európskej legislatívy a judikatúry v tejto oblasti, z tohto dôvodu sú princípy prístupu k zadefinovaniu relevantného trhu ako aj preukazovania dominantného postavenia uplatňované v EÚ a SR totožné.

Relevantný trh

51. Podľa ustanovenia § 3 ods. 3 zákona relevantný trh je priestorový a časový súbeh ponuky a dopytu takých tovarov, ktoré sú na uspokojenie určitých potrieb z hľadiska užívateľa zhodné alebo vzájomne zastupiteľné. Cieľom definície relevantného trhu je z tovarového aj priestorového hľadiska cez zastupiteľnosť (zameniteľnosť) určiť, ktoré tovary si konkurujú a teda následne aj ktorí podnikatelia si konkurujú (kde sú hranice súťaže medzi podnikateľmi).
52. Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu pre účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (Ú.v. ES C 372, 9.12.1997) (ďalej len „Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu“), ktorej cieľom je poskytnúť informácie o tom, ako Európska Komisia (ďalej len „Komisia“) používa koncept relevantného trhu pri uplatňovaní súťažného práva hovorí, že „*Definícia trhu je nástrojom identifikácie a vymedzenia hraníc súťaže medzi podnikmi. Slúži na vytvorenie rámca, v ktorom sa uplatňuje politika hospodárskej súťaže Komisie. Hlavným účelom definície trhu je identifikovať systematickým spôsobom všetky súťažné tlaky, ktorým musia dotknuté podniky čeliť. Cieľom definície trhu v jeho výrobovej a geografickej dimenzii je identifikovať takých konkurentov dotknutých podnikov, ktorí môžu ovplyvniť ich trhové správanie a zabrániť im správať sa nezávisle od účinného konkurenčného tlaku. Z tohto pohľadu teda definícia trhu umožňuje, inter alia, aj prepočítanie trhových podielov, ktoré vyjadrujú dôležitý údaj o trhovej sile na účely posúdenia dominancie.*“¹⁰

¹⁰ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu, bod 2.

53. Ako vyplýva z uvedeného, relevantný trh sa definuje v dvoch dimenziách – tovarovej a priestorovej.
54. Podľa ustanovenia § 3 ods. 4 zákona tovarový relevantný trh zahŕňa zhodné alebo vzájomne zastupiteľné tovary schopné uspokojiť určitú potrebu užívateľov. Podľa ustanovenia § 3 ods. 5 zákona vzájomne zastupiteľné tovary sú tovary, ktoré sú zastupiteľné najmä z hľadiska ich fyzikálnych a technických charakteristík, ceny a účelu použitia. Podľa ustanovenia § 3 ods. 6 zákona priestorový relevantný trh je vymedzený územím, na ktorom sú súťažné podmienky také homogénne, že toto územie môže byť odčlenené od ostatných území s odlišnými súťažnými podmienkami.
55. Podľa ustálenej judikatúry a Oznámenia Komisie o definícii relevantného trhu *„Relevantný trh výrobkov a služieb pozostáva zo všetkých výrobkov a/alebo služieb, ktoré sú považované za vzájomne zameniteľné alebo nahraditeľné z pohľadu spotrebiteľa, a to na základe ich vlastností, ceny a zamýšľaného účelu použitia. Relevantný geografický trh zahŕňa oblasť, v ktorej sú dotknuté podniky zapojené do vzťahov dopytu a ponuky výrobkov alebo služieb, v ktorej sú súťažné podmienky dostatočne homogénne a ktorá sa od ostatných susedných oblastí výrazne odlišuje kvôli tomu, že konkurenčné podmienky v nej sú zjavne odlišné od podmienok v týchto oblastiach.“*¹¹

Dominantné postavenie

56. Podľa § 8 ods. 1 zákona dominantné postavenie na relevantnom trhu má podnikateľ alebo niekoľko podnikateľov, ktorí nie sú vystavení podstatnej súťaži a ktorí sa vzhľadom na svoju ekonomickú silu môžu správať nezávisle.
57. Podľa ustálenej judikatúry a Oznámenia Komisie - Usmernenie o prioritách Komisie v oblasti presadzovania práva pri uplatňovaní článku 82 Zmluvy o ES na prípady zneužívania dominantného postavenia podnikov na vylúčenie konkurentov z trhu (Ú.v. EÚ C45/7, 24.2.2007) (ďalej len „Usmernenie Komisie k čl. 82“), bod 10 a 12 *„Pojem dominancia bol v rámci práva ES vymedzený ako hospodársky silné postavenie, ktoré podniku dovoľuje brániť v účinnej hospodárskej súťaži na relevantnom trhu tým, že mu umožňuje správať sa v značnom rozsahu nezávisle od svojich konkurentov, odberateľov a v konečnom dôsledku od spotrebiteľov. Táto nezávislosť súvisí s mierou konkurenčného tlaku vyvíjaného na daný podnik. Dominancia na trhu teda poukazuje na to, že tento tlak nie je dostatočne účinný, a teda že daný podnik má počas určitej doby značnú trhovú silu. To znamená, že podnik pri rozhodovaní neberie do úvahy možné kroky a reakcie konkurentov, odberateľov a v konečnom dôsledku spotrebiteľov. Komisia môže dospieť k záveru, že na trhu chýba konkurenčný tlak aj vtedy, keď na ňom skutočná alebo potenciálna hospodárska súťaž do určitej miery existuje. Dominantné postavenie vzniká vo všeobecnosti kombináciou niektorých faktorov, ktoré – posudzované samostatne – nemusia byť rozhodujúce. ... Pri zisťovaní existencie dominancie sa bude zohľadňovať konkurenčná štruktúra trhu a najmä tieto faktory:*

¹¹ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu, bod 7.

- obmedzenia na základe jestvujúcich dodávok od existujúcich konkurentov a ich postavenia na trhu (postavenie dominantného podniku a jeho konkurentov na trhu),
- obmedzenia na základe reálnej možnosti budúcej expanzie existujúcich konkurentov alebo vstupu potenciálnych konkurentov na trh (expanzia a vstup na trh),
- obmedzenia na základe vyjednávacej sily odberateľov (vyrovnávacia kúpna sila).“

58. Spoločnosť CARGO pôsobí na trhu železničnej nákladnej dopravy, na tomto trhu však pôsobia aj iní, súkromní dopravcovia. Nevyhnutnou podmienkou na to, aby dopravcovia mohli poskytovať služby železničnej nákladnej prepravy je, aby mali k dispozícii určitú infraštruktúru alebo určité služby, napr. potrebujú prístup k železničnej dopravnej ceste, potrebujú mať k dispozícii rušne, potrebujú dodávky elektrickej energie pre elektrické rušne, dodávky nafty pre motorové rušne a pod. Poskytovatelia týchto služieb resp. infraštruktúry vo vzťahu k dopravcom pôsobia na tzv. dodávateľskom trhu (resp. veľkoobchodnom alebo upstream trhu). Dopravcovia, ktorí dané služby a infraštruktúru potrebujú na vykonávanie služieb železničnej nákladnej prepravy pôsobia vo vzťahu k majiteľom infraštruktúry a dodávateľom služieb na tzv. odberateľskom trhu (resp. maloobchodnom alebo downstream trhu).
59. Pre tento prípad bolo potrebné zadefinovať tri relevantné trhy, na ktorých pôsobí spoločnosť CARGO. Na úrovni dodávateľskej (upstream) CARGO pôsobí na dvoch relevantných trhoch, a to na trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a na trhu dopĺňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne. Na úrovni odberateľskej (downstream) CARGO pôsobí na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov a na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou jednotlivých vozňových zásielok. Pre tento prípad bol ale relevantný len trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou ucelených vlakov.

Schéma 4 – Trhy, na ktorých pôsobí CARGO (relevantné pre tento prípad)



60. Trhy na dodávateľskej úrovni sú trhy, na ktorých došlo k zneužitiu dominantného postavenia – CARGO nepredávalo a neprenajímalo elektrické rušne schopné prevádzky v SR súkromným dopravcom pôsobiacim v SR a tiež im neumožňovalo dopĺňanie nafty do motorových rušňov na svojich čerpacích staniciach pre rušne. Uvedené správanie malo dopad na odberateľský trh (trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou ucelených vlakov), nakoľko v dôsledku protisúťažného správania CARGA na dodávateľských trhoch došlo

k obmedzeniu schopnosti súkromných dopravcov - konkurentov CARGA, efektívne pôsobiť na odberateľskom trhu, teda trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov.

61. Po zedefinovaní relevantných trhov úrad vyhodnotil postavenie CARGA na každom z týchto trhov – či CARGO má alebo nemá na príslušnom trhu dominantné postavenie. Existenciu dominantného postavenia CARGA úrad vyhodnocoval aj na odberateľskom trhu, hoci tu to nebolo nevyhnutné robiť, nakoľko ide o trh, kde sa prejavujú dopady praktiky a nie o trh, na ktorom dochádza k zneužívaniu dominantného postavenia.

5.1 Železničná nákladná doprava

62. Hlavnou oblasťou, v ktorej CARGO pôsobí, je železničná nákladná doprava.

5.1.1 Tovarový relevantný trh

63. V súvislosti s definíciou tovarového relevantného trhu v oblasti železničnej nákladnej dopravy je potrebné riešiť dve základné otázky - či železničná nákladná doprava je zameniteľná s inými druhmi dopravy (v podmienkach SR je to hlavne doprava cestná) a či železničnú nákladnú dopravu je potrebné členiť ďalej na užšie trhy (železničná nákladná doprava realizovaná formou ucelených vlakov a železničná nákladná doprava realizovaná formou jednotlivých vozňových zásielok).

Železničná nákladná doprava - cestná nákladná doprava

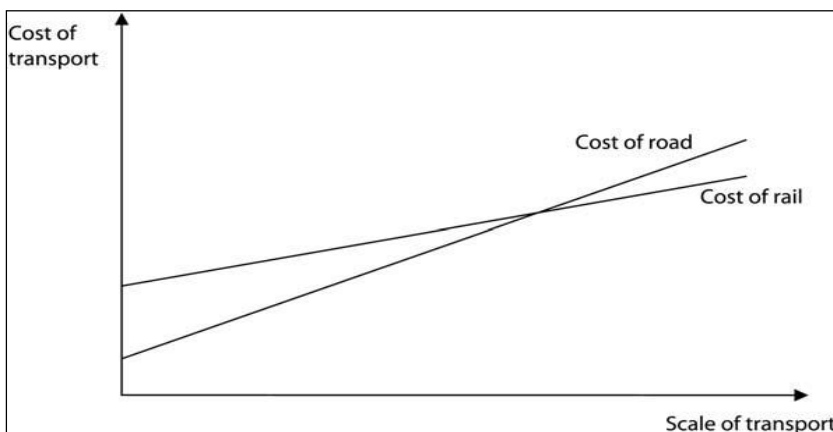
64. Železničná nákladná doprava je určitým spôsobom previazaná aj s inými druhmi dopravy, v podmienkach SR je to najmä doprava cestná (podiel leteckej, vodnej a potrubnej dopravy je na celkových prepravných výkonoch v SR malý, preto sa úrad týmito druhmi dopravy nezaoberal).
65. Medzi železničnou a cestnou nákladnou dopravou sú určité interakcie – tieto dva druhy dopravy sa predovšetkým dopĺňajú (naväzujú na seba), ale do určitej miery si aj konkurujú. Avšak cestnú a železničnú dopravu nemožno považovať za všeobecne zastupiteľnú – medzi cestnou a železničnou dopravou sú rozdiely spočívajúce hlavne v rôznom použití jednotlivých druhov dopravy v závislosti od množstva a druhu prepravovaného tovaru, prepravnej vzdialenosti, prístupu k infraštruktúre a pod.
66. Pri cestnej alebo železničnej doprave je potrebné mať prístup k dopravnej infraštruktúre, teda k cestnej alebo železničnej sieti. Keďže cestná sieť je výrazne hustejšia ako železničná sieť¹², cestná doprava je z pohľadu prístupu k infraštruktúre dostupnejšia a flexibilnejšia ako železničná doprava. Ak chce

¹² Dĺžka železničných tratí v SR v roku 2010 bola približne 3 600 km, z čoho približne 44% jej elektrifikovaných. Dĺžka cestnej siete bola približne 44 600 km, z čoho 60% sú miestne komunikácie, 23% cesty III. triedy, 8% cesty II. triedy, 7% cesty I. triedy a 1% diaľnice.

použiť železničnú dopravu niekto, kto k nej nemá priamy prístup (či už odberateľ alebo dodávateľ), je potrebné na začiatkový resp. konečný úsek prepravy použiť cestnú dopravu a tovar preložiť, čo zvyšuje celkové dopravné náklady a čas potrebný na prepravu, alebo druhou možnosťou je vybudovanie si vlastnej prístupovej infraštruktúry – železničnej vlečky, ktorou sa podnik napojí na celoštátnu železničnú sieť. Vlečky sa ale zvyčajne oplatí vybudovať len veľkým spoločnostiam s väčším objemom prepravy.

67. Čo sa týka samotnej podstaty realizácie dopravy, v železničnej nákladnej doprave je možné realizovať výraznejšie úspory z rozsahu ako v cestnej doprave z dôvodu oveľa väčších prepravných kapacít železničnej dopravy v porovnaní s cestnou (kapacita jedného vlaku je niekoľko desiatok krát väčšia ako kapacita nákladného auta¹³) a z dôvodu rozdielneho pomeru fixných a variabilných nákladov - pri železničnej doprave sú v porovnaní s cestnou dopravou oveľa vyššie fixné náklady ale nižšie variabilné náklady (napr. rušne a vozne sú nákladnejšou investíciou v porovnaní s nákladným autom, ale na druhej strane, dodatočné zvýšenie množstva prepravovaného tovaru v železničnej doprave je v porovnaní s cestnou dopravou lacnejšie). Z týchto dôvodov sú náklady (resp. ceny) pri preprave veľkých objemov v železničnej doprave nižšie ako v cestnej doprave.

Schéma 5 – Porovnanie nákladovosti cestnej a železničnej dopravy (teoretický koncept)



Zdroj: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1833323

Cost of transport = náklady na dopravu

Scale of transport = veľkosť, rozsah dopravy

Cost of road = náklady cestnej dopravy

Cost of rail = náklady železničnej dopravy

68. Z uvedeného vyplýva, že preprava malých množstiev ľahkých vecí na malé vzdialenosti je nevhodná pre železničnú dopravu. Vzhľadom na vysoké fixné náklady a obmedzený prístup k infraštruktúre by železničná doprava bola v takýchto prípadoch značne neefektívna. Ak je však tovar ťažší, objemnejší, prepravovaný na väčšie vzdialenosti, vzhľadom na úspory z rozsahu vzrastá význam železničnej dopravy. Veľké objemy určitej komodity resp. tovaru na dlhé vzdialenosti je efektívnejšie prepravovať železničnou dopravou.

¹³ Jeden vlak môže odviezť náklad o hmotnosti 1000 ton aj viac, zatiaľ čo nákladné auto v priemere 20 – 30 ton. Teda napr. ak zákazník potrebuje jednorazovo previezť 1 000 ton surovín, je možné dopravu zrealizovať jedným uceleným vlakom alebo alternatívne 40 nákladnými autami.

69. Z odpovedí oslovených dopravcov a zasielateľských spoločností vyplýva, že vo všeobecnosti cestná doprava je preferovaná pre rôznorodé produkty s menšou hmotnosťou a veľkou pridanou hodnotou (ako príklady dopravcovia uvádzali kusové zásielky, balený a paletizovaný tovar menších rozmerov, teda v podstate spotrebný tovar), ale aj iné tovary/produkty v prípadoch, ak je preprava realizovaná medzi rôznorodými destináciami a na malé a stredné vzdialenosti, ako aj v prípadoch, kde veľkú úlohu zohráva rýchlosť a presnosť dodávky (dodávky just in time, ľahko skazitelný tovar). Ak je však nákladná doprava založená na pravidelnej preprave veľkého objemu homogénneho produktu, prípadne ide o prepravu na veľké vzdialenosti medzi rovnakými destináciami, je výhodnejšia železničná doprava, pretože vzhľadom na vysokú kapacitu dopravy je možné realizovať úspory z rozsahu. Železničná doprava sa tak využíva najmä na prepravu veľkých objemov sypkých materiálov (napr. železná ruda, uhlie, štrk, umelé hnojivá, poľnohospodárske plodiny ako obilie a cukrová repa) a tekutých materiálov petrochemického priemyslu (napr. nafta, benzín) do výrobných spoločností a distribučných skladov a na stredné až väčšie vzdialenosti (150 – 200 km a viac).
70. Uvedené faktory, ktoré ovplyvňujú a tým teda aj určujú výber cestnej alebo železničnej dopravy, potvrdzujú aj materiály predložené CARGOM. Vo svojich interných materiáloch¹⁴ k faktorom, kedy je výhodné využívať železničnú dopravu, CARGO radí:
- *Množstvo a druh prepravovaného tovaru*
 - *Preprava pevných palív, železnej rudy,*
 - *Preprava ropných produktov,*
 - *Preprava nebezpečného tovaru,*
 - *Preprava stavebnín,*
 - *Prepravy hutníckych a strojárskych výrobkov,*
 - *Preprava dreva.*
 - *Prepravná vzdialenosť*
 - *Preprava na stredne dlhé vzdialenosti,*
 - *Preprava na dlhé vzdialenosti vrátane tranzitnej prepravy.*
 - *Typ zákazníka*
 - *Subjekty zamerané na základné spracovanie surovín.*
 - *Dostupnosť druhu dopravy*
 - *Zákazníci napojení na železničnú sieť vlečkou.*
71. Uvedené rozdiely medzi cestnou a železničnou nákladnou dopravou z pohľadu prepravovaných komodít a prepravnej vzdialenosti potvrdzujú aj nasledovné, nižšie uvedené štatistiky týkajúce sa prepravných vzdialeností v železničnej a cestnej doprave a druhu prepravovaného tovaru.
72. Skutočnosť, že železničná nákladná doprava sa realizuje na väčšie vzdialenosti ako cestná vyplýva aj z pomeru vnútroštátnej a medzinárodnej prepravy pri cestnej a železničnej doprave. Pri železničnej nákladnej doprave väčšina tovaru prepravovaného v SR v tonách (viac ako 85%), predstavuje medzinárodnú prepravu tovarov, teda dovoz, vývoz a tranzit (viď tabuľka 1).

¹⁴ CARGO: Marketingový plán, Analýza a úlohy pre rok 2005

Tabuľka 1 – Preprava tovaru železničnou nákladnou dopravou

<i>V tis. t</i>	2008	%	2009	%	2010	%
Vnútroštátna	7 069	14,8	5 577	14,8	6 409	14,5
Medzinárodná, v tom	40 841	85,2	32 026	85,2	37 918	85,5
Dovoz	17 538	36,6	14 785	39,3	17 142	38,7
Vývoz	11 070	23,1	9 182	24,4	11 166	25,2
Tranzit	12 233	25,5	8 059	21,4	9 610	21,7
Spolu	47 910		37 603		44 327	

Zdroj: ŠÚ SR

73. Naopak, v cestnej nákladnej doprave je pomer medzinárodnej a vnútroštátnej prepravy opačný - väčšina tovaru prepravovaného slovenskými dopravcami v t (približne 80%) predstavuje vnútroštátnu prepravu tovarov a medzinárodná preprava, teda dovoz, vývoz a preprava a kabotáž¹⁵ je výrazne nižšia (viď tabuľka 2).

Tabuľka 2 – Preprava tovaru cestnou nákladnou dopravou

<i>V tis. t</i>	2008	%	2009	%	2010	%
Vnútroštátna	168 287	84,5	133 269	81,7	112 205	78,4
Medzinárodná, v tom	30 931	15,5	29 879	18,3	30 866	21,6
Dovoz	8 608	4,3	7 499	4,5	8 207	5,7
Vývoz	9 942	5,0	9 744	6,0	10 300	7,2
Preprava v 3. krajinách	9 482	4,8	10 432	6,4	9 819	6,9
Kabotáž	2 899	1,5	2 204	1,4	2 540	1,8
Spolu	199 218		163 148		143 071	

Zdroj: ŠÚ SR

74. Čo sa týka konkrétnych priemerných prepravných vzdialeností, ako vyplýva z tabuľky 3, preprava viac ako 70% tovaru v rámci vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy sa realizuje len do vzdialenosti 50 km a preprava viac ako 90% tovaru v rámci vnútroštátnej cestnej dopravy sa realizuje do vzdialenosti 150 km.

Tabuľka 3 – Vnútroštátna preprava tovarov podľa prepravných vzdialeností v cestnej nákladnej doprave

<i>V tis. t</i>	2008	%	2009	%	2010	%
Preprava tovaru spolu, v tom	168 287		133 269		112 205	
0 – 49 km	131 310	78,1	100 952	75,8	79 802	71,1
50 – 149 km	23 794	14,1	20 398	15,3	21 416	19,1
150 – 499 km	12 672	7,5	11 443	8,5	10 494	9,4
500 km a viac	511	0,3	476	0,4	493	0,4

Zdroj: ŠÚ SR

75. Na rozdiel od cestnej dopravy, železničná doprava sa realizuje na väčšie vzdialenosti - ŠÚ SR uvádza ako priemernú prepravnú vzdialenosť v železničnej nákladnej doprave údaj 180 – 200 km. Túto vzdialenosť možno brať ako určité

¹⁵ Preprava v tretích krajinách je medzinárodná preprava na území iných krajín vykonávaná motorovými vozidlami registrovanými v SR (miesto nakládky je na území inej krajiny ako miesto vykládky). Kabotáž je vnútroštátna preprava na území inej krajiny, vykonávaná motorovými vozidlami registrovanými v SR (miesto nakládky a vykládky je na území tej istej krajiny).

minimum, pretože je počítaná z údajov o preprave tovaru na tratiach ŽSR, teda v prípade importu, exportu a tranzitu, v rámci ktorého je v železničnej nákladnej doprave prepravených viac ako 85% tovarov, je v štatistike evidovaná len tá vzdialenosť, ktorá je realizovaná na území SR.¹⁶

Tabuľka 4 – Priemerná prepravná vzdialenosť v železničnej nákladnej doprave

v km	2008	2009	2010
Železničná	194,1	185,2	182,8

Zdroj: ŠÚ SR

76. Oslovení dopravcovia ako určitú hranicu, nad ktorú už začína byť železničná doprava efektívnejšia ako cestná, uviedli hranicu približne 150 – 200 km (to ale neznamená, že konkrétnom individuálnom prípade môže byť táto hranica vyššia alebo nižšia). Rovnaké závery vyplývajú aj z interných materiálov CARGA:¹⁷ „*Pri dosť veľkom zjednodušení, v porovnaní s cenou cestnej kamiónovej dopravy je na krátke vzdialenosti preprava ZSSK CARGO drahšia, však pri prepravách na vzdialenosti väčšie ako 250 km je železničná preprava cenovo výhodnejšia, pričom so zväčšujúcou sa prepravnou vzdialenosťou sa rozdiel v cene prehlbuje.*“
77. Rovnako výrazné rozdiely medzi cestnou a železničnou dopravou existujú aj v rámci toho, aké tovary sa daným typom dopravy prepravujú. Ako je zrejmé z tabuľky 5, ktorá zobrazuje komoditnú štruktúru tovarov prepravovaných spoločnosťou CARGO, železničná doprava sa v podmienkach SR využíva práve na prepravu veľkoobjemových homogénnych produktov, substrátov – najprepravovanejšími komoditami v železničnej doprave sú železná ruda, uhlie, kovy, stavebniny, ropné a chemické výrobky. Železničnou dopravou sa takmer vôbec neprepravujú potraviny, nápoje, tabak, textilné a kožené výrobky, rôzne stoje a zariadenia, elektronika a pod., ktoré sú prepravované najmä cestnou dopravou.

¹⁶ Čo sa týka vzdialenosti, porovnávané sú údaje len z vnútroštátnej cestnej dopravy a nie z cestnej dopravy celkovej, a to z toho dôvodu, že v oblasti železničnej dopravy ŠÚ SR eviduje údaje o preprave tovaru na tratiach ŽSR, teda v rámci medzinárodnej prepravy tovarov (import, export, tranzit) je v štatistikách zahrnutá len tá časť prepravy, ktorá je vykonaná v rámci SR. Do štatistík o cestnej doprave je však zahrnutá preprava všetkými nákladnými prostriedkami registrovanými v SR, teda aj tá, čo vykonajú vozidlá registrované v SR v zahraničí. Štatistiky o vzdialenosti v železničnej nákladnej doprave sú tým pádom podhodnotené, lebo v rámci vzdialenosti napr. pri tranzite napriek tomu, že reálne prepravná trasa môže mať niekoľko stoviek km, sa v štatistike vykáže len časť realizovaná v SR. Z uvedených dôvodov je objektívnejšie porovnávať priemerné vzdialenosti v železničnej doprave vykazované ŠÚ SR len s vnútroštátnou cestnou dopravou (ktorej tak či tak podiel na celkovej cestnej doprave predstavuje viac ako 70%). Verejne dostupné štatistiky úrad použil z toho dôvodu, že nebolo možné zistiť reálnu dĺžku celej dopravnej trasy. CARGO napr. uviedlo, že „*celkovú dĺžku dopravnej trasy nie je možné zodpovedne uviesť ani odhadom, pretože CARGO je dopravcom na území SR a k ďalšej preprave odovzdáva v pohraničnej prechodovej stanici zásielky iným dopravcom.*“

¹⁷ CARGO, Materiál na rokovanie predstavenstva: Audit procesu tvorby cien za produkty ZSSK CARGO a vyhodnocovania ziskovosti cien, položka spisu 66, príloha 3.1

Tabuľka 5 – Komoditná štruktúra tovarov prepravovaných CARGOM (v tis. t)

DRUH TOVARU	2008	%	2009	%	2010	%
Železná ruda	12 380	28%	9 717	29%	12 268	32%
Uhlie	7 372	17%	6 498	19%	6 422	17%
Kovy	7 407	17%	4 554	13%	5 769	15%
Stavebniny	4 609	10%	2 827	8%	3 118	8%
Ropné výrobky	3 340	8%	2 854	8%	2 154	6%
Chémia	3 257	7%	2 329	7%	2 730	7%
Intermodálna doprava	2 280	5%	1 985	6%	2 779	7%
Drevo	2 248	5%	1 929	6%	2 448	6%
Nešpecifikované	1 092	2%	687	2%	623	2%
Potraviny	540	1%	410	1%	298	1%
Spolu	44 525		33 789		38 610	

Zdroj: CARGO , Výročné správy 2008, 2009, 2010

78. Uvedené rozdiely vo využívaní železničnej a cestnej nákladnej dopravy, hlavne ich rozdielne použitie v závislosti najmä od druhu tovaru, množstva a prepravnej vzdialenosti indikujú, že vo všeobecnosti **železničná nákladná doprava je samostatným relevantným trhom**, aj keď nemožno vylúčiť, že v určitých špecifických prípadoch (pri určitých trasách resp. konkrétnych prepravách) môže byť významná zameniteľnosť medzi železničnou a cestnou dopravou.

Užšie členenie trhu železničnej nákladnej dopravy (ucelené vlaky - jednotlivé vozňové zásielky)

79. Trh železničnej nákladnej dopravy je možné členiť ešte užšie na dva trhy, a to konkrétne na železničnú dopravu realizovanú formou ucelených vlakov a železničnú dopravu realizovanú formou jednotlivých vozňových zásielok. Tieto dve služby sa líšia charakterom zákazníkov, cenami, náročnosťou poskytovania a každý z týchto podtrhov má aj rozdielnu štruktúru (pôsobia na ňom rozdielni dopravcovia) a existujú tu rozdielne konkurenčné tlaky. Na takéto užšie členenie železničnej nákladnej dopravy poukázali aj jednotliví hráči na trhu.
80. Podstatou služby ucelených vlakov je, že celý vlak prepravuje tovar (zásielky) priamo od jedného odosielateľa k jednému príjemcovi bez preraďovania vozňov do iných vlakov, pričom spravidla vo vlaku je ten istý druh tovaru a rovnaký druh nákladného vozňa. Ako uviedlo CARGO, takýto typ uceleného vlaku (tzv. priamy ucelený vlak) je využívaný najčastejšie.¹⁸ Okrem uvedeného typu priameho uceleného vlaku CARGO uviedlo,¹⁹ že existujú aj iné typy ucelených vlakov: rozptylové²⁰, skupinové²¹, zberné²² a logistické²³ ucelené vlaky.

¹⁸ CARGO, položka spisu 94

¹⁹ CARGO, položka spisu 10

²⁰ Rozptylový ucelený vlak – vlak prepravujúci zásielky od jedného odosielateľa z jednej odosielacej stanice pre viacerých prijímateľov do viacerých staníc určenia, pričom v cieľovej stanici vlaku dochádza k preraďovaniu vozňov do rozvozných vlakov.

²¹ Skupinový ucelený vlak – vlak prepravujúci skupiny zásielok od jedného odosielateľa pre viacerých prijímateľov, resp. skupiny zásielok od viacerých odosielateľov pre jedného príjemcu bez preraďovania vozňov do iných vlakov. Využívajú ho napr. zákazníci prepravujúce vysoký objem produkcie na viacero miest spotreby (polovica vlaku ide do jedného mesta, zvyšok pokračuje do druhého mesta).

81. Služba jednotlivých vozňových zásielok je preprava jednotlivých vozňov resp. menších skupín vozňov, ktoré sa od rôznych odosielateľov manipulačným vlakom zväzajú do určitej stanice (vlakotvorná stanica), odtiaľ sú odoslané do stanice najbližšie k príjemcom, z ktorej sú týmto príjemcom manipulačným vlakom rozvezené.
82. Ucelené vlaky sú v porovnaní s jednotlivými vozňovými zásielkami technologicky jednoduchším a menej nákladným spôsobom prepravy – ide o jednoduché dopravné spojenia bez zvýšených nárokov na logistiku. Na rozdiel od ucelených vlakov, jednotlivé vozňové zásielky sú komplikovanejším a nákladnejším spôsobom prepravy, pretože systém prepravy prostredníctvom jednotlivých vozňov si jednak vyžaduje mať väčšie infraštruktúrne zázemie, vznikajú tu navyše náklady na zaistenie zvozu a rozvozu zásielok do vlakotvorných a z vlakotvorných staníc a zároveň dopravca musí mať aj väčšie portfólio klientov, aby bolo možné túto službu efektívne poskytovať (aby sa dosiahlo efektívne zloženie vlaku). Systém prepravy formou jednotlivých vozňových zásielok je zároveň náročnejší na logistiku a komunikáciu so zákazníkmi.
83. Z uvedenej podstaty služieb vyplývajú aj rozdiely medzi účelom použitia ucelených vlakov a jednotlivých vozňových zásielok. Prepravu tovaru ucelenými vlakmi využívajú zákazníci, ktorí potrebujú prepraviť väčšie množstvo tovaru, hlavne veľké výrobné podniky, ktorých produkcia umožňuje vytvárať ucelené vlaky a prepravovať veľké množstvá komodity na veľké vzdialenosti. Prepravu jednotlivých vozňových zásielok využívajú zákazníci pri prepravách menšieho objemu tovaru, ide napr. o prepravcov, ktorých výrobná činnosť nie je dostatočne veľká, aby mohli utvoriť ucelený vlak, prípadne ide o mimoriadne prepravy resp. prepravy špecifického tovaru (ako príklad dopravcovia uviedli napr. transformátory, nebezpečné veci ako kyseliny pre priemyselnú výrobu), alebo potreba železničnej dopravy vyplýva z nakladacej a vykladacej technológie, ktorá je prispôbená na manipuláciu so železničnými vagónmi.
84. Ďalšie rozdiely medzi dopravou formou ucelených vlakov a dopravou formou jednotlivých vozňových zásielok sú rozdiely cenové a časové - výhodou ucelených vlakov v porovnaní s dopravou formou jednotlivých vozňových zásielok je nižšia cena z dôvodu zjednodušenej manipulácie a nižšej technologickej a logistickej náročnosti ako aj kratší prepravný čas, pretože u jednotlivých vozňových zásielok sa musí nazbierať dostatočný počet vozňov na vytvorenie vlaku, čo predlžuje dobu prepravy. Taktiež prepravná vzdialenosť u jednotlivých zásielok je o niečo nižšia ako pri ucelených vlakoch.
85. Železničnú nákladnú dopravu formou jednotlivých vozňových zásielok neposkytujú noví alebo menší hráči na trhu – nie je to pre nich ekonomické, pretože na jednej strane je služba jednotlivých vozňových zásielok spojená so zvýšenými nákladmi, a na druhej strane treba mať dostatočne veľké portfólio

²² Zhromaždený ucelený vlak – vlak prepravujúci zásielky od viacerých odosielateľov z viacerých odosielacích staníc pre jedného prijímateľa do jednej stanice určenia, pričom jednotlivé zásielky sú zhromažďované regionálnymi zbernými vlakmi v dohodnutej stanici.

²³ Logistický vlak je ucelený vlak s vysokou prioritou, patrí medzi prednostné vlaky spoločnosti CARGO. Je vhodný pre zákazníkov využívajúcich metódu „just in time“.

klientov, aby dopravca mal k dispozícii dostatočný počet jednotlivých zásielok, z ktorých by sa dal efektívne zostaviť vlak. Službu jednotlivých vozňových zásielok preto poskytujú zväčša iba veľkí dopravcovia (malí dopravcovia môžu poskytovať dopravu formou jednotlivých vozňových zásielok limitovane tam, kde sú napr. veľké priemyselné oblasti s koncentrovanou výrobou a teda aj prepravou, prípadne ak sú jednotlivé zásielky použité na doplnenie záťaže u diaľkových vlakov). Na rozdiel od jednotlivých zásielok, ucelené vlaky sú jednoduché spojenia, menej náročné na logistiku, ktoré dokážu zabezpečiť aj noví, menší dopravcovia.

86. V SR službu ucelených vlakov poskytujú okrem CARGA aj ostatní súkromní dopravcovia. Službu jednotlivých vozňových zásielok však poskytuje hlavne CARGO, zo súkromných dopravcov túto službu poskytuje iba SŽDS, aj to v minimálnej miere a len v niektorých prípadoch na požiadanie klienta (ide skôr o mimoriadne zásielky). Z toho dôvodu trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou ucelených vlakov a trh železničnej nákladnej dopravy realizovaných formou jednotlivých vozňových zásielok majú aj odlišnú štruktúru a sú na nich rozdielne konkurenčné tlaky. Na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov pôsobí viacej železničných dopravcov. Tento trh je vzhľadom na veľké objemy prepravovaných tovarov aj menej pod tlakom cestnej dopravy. Na druhej strane železničnú dopravu prostredníctvom jednotlivých vozňových zásielok zabezpečuje viac menej len CARGO, avšak táto preprava vzhľadom na to, že sa jedná o prepravu menších množstiev tovarov, môže byť v niektorých prípadoch pod väčším konkurenčným tlakom cestnej dopravy.
87. Uvedené závery potvrdzujú aj vyjadrenia spoločnosti CARGO a ostatných subjektov pôsobiacich v železničnom sektore. Oslovené spoločnosti zhodne uviedli, že je veľmi ťažké až nemožné konkurovať štátnemu dopravcovi pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok. Tiež spoločnosť CARGO uviedla, že *„Konkurenční železniční dopravcovia prepravujú tovar v zásade formou ucelených vlakov. ZSSK CARGO ako jediný dopravca zabezpečuje aj celoplošnú obsluhu územia vrátane technologicky a nákladovo náročných manipulačných vlakov a služieb posunu... Prepravu jednotlivých zásielok zabezpečujú iba veľkí dopravcovia, ktorí vznikli odčlenením od unitárnych železníc PKP CARGO, ČD CARGO, ZSSK CARGO, Rail Cargo Hungaria, RCA, UZ...“*²⁴
88. Na celkových prepravných výkonoch CARGA preprava formou ucelených vlakov v rokoch 2005 – 2010 predstavovala približne 60-70%, zvyšok predstavovala preprava formou jednotlivých vozňových zásielok. Na celkových tržbách CARGA z nákladnej dopravy tržby z prepravy formou ucelených vlakov v rokoch 2005 – 2010 predstavovali 50-60%, zvyšok tvorili tržby z prepravy formou jednotlivých vozňových zásielok. Rozdielny podiel vyplýva z vyšších cien pri službách jednotlivých vozňových zásielok.
89. Vzhľadom na rozdiely medzi železničnou nákladnou dopravou realizovanou formou ucelených vlakov a formou jednotlivých vozňových zásielok, najmä

²⁴ CARGO, položka spisu 10

v spôsobe ich zabezpečovania a využívania ako aj vzhľadom na cenové rozdiely a rôzne štruktúry trhov, úrad považuje za správne trh železničnej nákladnej dopravy rozdeliť na dva užšie trhy a definovať **samostatne trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou ucelených vlakov** a trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou jednotlivých vozňových zásielok.

90. Ďalej sa bude úrad zaoberať len relevantným trhom železničnej nákladnej dopravy realizovaným formou ucelených vlakov, nakoľko hlavne na tomto trhu sa prejavilo protisúťažné správanie CARGA (konkurenti CARGA pôsobia na tomto trhu, zatiaľ čo na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou jednotlivých vozňových zásielok nie).

Prístup Komisie k definovaniu tovarového relevantného trhu

91. V rámci antitrustových konaní Komisie boli riešené prípady týkajúce sa železničnej dopravy, ale vzhľadom na praktiku sa definícia relevantného trhu týkala len určitej špeciálnej trasy a nie železničnej dopravy ako celku. Otázka všeobecnej zameniteľnosti železničnej a cestnej dopravy (resp. aj iných druhov dopravy) a užšieho členenia trhu železničnej nákladnej dopravy na ucelené vlaky a jednotlivé zásielky bola najviac riešená v rozhodnutiach vo veci koncentrácií. Treba však dodať, že ani v jednom prípade nebolo nutné prijať konečné rozhodnutie o presnej definícii tovarového relevantného trhu, avšak aj predbežné závery z rozhodnutí sú relevantné pre tento prípad.
92. Vo viacerých rozhodnutiach Komisia uvádza, že „Komisia zistila, že nie všetky spôsoby dopravy sú vzhľadom na geografickú polohu spotrebiteľa ako aj špecifické charakteristiky prepravovaného tovaru nahraditeľné. ... Prešetrovanie trhu v podstate potvrdilo, že je potrebné rozlišovať rôzne druhy nákladnej dopravy (cestná, letecká, námorná). Každý druh nákladnej dopravy má rôzne vlastnosti čo sa týka časového rozvrhnutia, cien, nákladovej štruktúry a geografickej dostupnosti.“²⁵
93. Konkrétne k rozdielom medzi cestnou a železničnou dopravou je vyjadrenie napr. v rozhodnutí M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh and Scottish Railway Holdings – “V súlade s vyššie uvedeným a s predchádzajúcimi rozhodnutiami Komisie, existujú silné náznaky, že v závislosti na polohe a ďalších okolnostiach, môže byť rozpoznávaný samostatný trh pre železničnú nákladnú dopravu“²⁶ alebo v rozhodnutí M.5480 – Deutsche Bahn/PCS Logistics – “Z tohto dôvodu šetrenie na trhu potvrdilo predchádzajúce

²⁵ M.5480 – Deutsche Bahn/PCS Logistics (body 18 a 19 rozhodnutia) - „...the Commission has found that not all modes of transport are generally substitutable to each other in view of the geographic situation of the customer as well as the specific characteristics of the goods to be transported. ... The market investigation largely confirmed that a distinction between the different modes (land, air, sea) of freight transport might be necessary. Each mode of freight transport has different characteristics in relation to timing, prices and cost structure and geographic availability.“ Toto rozhodnutie z roku 2009 odkazuje na viaceré starších rozhodnutí, kde boli prijaté rovnaké závery.

²⁶ Bod 17 rozhodnutia: „In view of the above and in line with previous Commission decisions, there are strong indications that, depending on the geographic and other circumstances, a separate market for rail freight services may be distinguished.“

rozhodnutie a naznačilo, že pre železničnú nákladnú dopravu existuje samostatný trh.”²⁷ Obdobné závery sú aj v rozhodnutí M.5096 - RCA/MAV CARGO - “Prešetrovanie na trhu ukázalo, že sú silné indikácie toho, existuje samostatný trh pre železničnú nákladnú dopravu a že tento trh môže byť ďalej rozdelený na trh jednotlivých zásielok a na trh ucelených vlakov.”²⁸

94. Priklonenie sa k členeniu trhu železničnej nákladnej dopravy na ucelené vlaky a jednotlivé zásielky je okrem vyššie citovaného rozhodnutia M.5096 – RCA/MAV CARGO napr. aj v rozhodnutí M.4746 Deutsche Bahn/English Welsh and Scottish Railway Holdings.

5.1.2 Priestorový relevantný trh

95. V ďalšom kroku úrad definoval priestorovú dimenziu trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, na ktorom pôsobí CARGO.
96. Historicky boli železnice budované na národnej úrovni bez vzájomnej koordinácie rôznych technických aj iných aspektov medzi krajinami. Výsledkom takéhoto prístupu je, že podmienky pre železničnú dopravu v jednotlivých krajinách nie sú homogénne - v rôznych krajinách sú napr. rôzne technické podmienky na prevádzkovanie hnacích dráhových vozidiel, rôzne napájacie elektrické systavy, rôzne podmienky pre rušňovodičov a vlakový personál ale tiež napr. aj rôzne rozchody koľají. Hoci cieľom liberalizácie železničného sektora bolo okrem iného vytvoriť právny, technicky aj prevádzkovo integrovaný európsky železničný systém, teda zjednotiť železničné trate po právnej aj technickej stránke, aby dopravca z jednej krajiny mohol pôsobiť bez problémov v ďalšom členskom štáte a aby vlaky mohli prechádzať hranicami, tento cieľ stále nie je ešte splnený - Európa je stále segmentovaná rôznymi technickými normami a národnými špecifikami, v dôsledku čoho medzinárodná doprava, kedy by jeden vlak bez prerušenia prešiel viacero krajín, stále nie je rozvinutá. Aj keď je snaha zo strany Európskej komisie odstraňovať problémy v interoperabilite cez rôzne smernice, proces je pomalý, pretože odstraňovanie nekompatibility si vyžaduje aj značné investície do infraštruktúry, čo je časovo aj finančne náročné.
97. Z uvedeného dôvodu sa situácia v SR vyprofilovala tak, že väčšina dopravcov so sídlom v SR pôsobí len na území SR. Konkrétne CARGO pôsobí len v SR a v sledovanom období v zahraničí aktivity dopravcu nevykonávalo. Rovnako aj súkromní dopravcovia (s výnimkou SŽDS a PSŽ) pôsobia len v rámci SR. Takisto významní dopravcovia pôsobiaci v zahraničí (ČR, Maďarsku, Poľsku, Rakúsku) v SR priamo nepôsobia.
98. Medzinárodná preprava (export, import, tranzit) je zväčša vykonávaná v spolupráci so zahraničnými dopravcami, kedy slovenskí dopravcovia realizujú

²⁷ Bod 22 rozhodnutia: „Therefore the market investigations confirmed previous decisions and gave indications that there is a separate market for rail freight transport.“

²⁸ Bod 41 rozhodnutia „The market investigation showed that there are strong indications that there is a separate market for rail freight transport and that this market could even be further subdivided into a market for single – wagon and a market for block trains.“

tú časť prepravy, ktorá sa týka SR a zahraniční dopravcovia realizujú prepravu v zahraničí.

99. Po technickej stránke táto spolupráca napr. v prípade exportu prebieha tak, že slovenský dopravca, ktorý má licencie a povolenia na podnikanie v oblasti železničnej nákladnej dopravy v SR privezie vlak od odosielateľa do pohraničnej priechodovej stanice (ďalej len „PPS“), kde sa vlak odstaví. Zahraničný dopravca, ktorý má licencie a povolenia na výkon železničnej nákladnej dopravy v krajine, kam export smeruje, vlak preberie (pričom vymení rušeň a personál) a so svojim rušňom a personálom pokračuje v preprave na území druhého štátu. Obdobne prebieha odovzdávanie vlakov aj pri importe a tranzite. Spolupráca medzi dopravcami v prípade medzinárodnej prepravy prebieha na zmluvnom základe, konkrétne na základe dohody o preberaní a odovzdávaní vlakov v pohraničných priechodových staniciach, kde sú stanovené podmienky prechodu vlakov (resp. vozňov a vozňových zásielok) od jedného železničného podniku k druhému a presný technologický postup odovzdania a prevzatia vlakov.
100. Medzinárodná preprava funguje vyššie popísaným spôsobom preto, lebo v rôznych krajinách sú rozdielne technické aj legislatívne podmienky na pôsobenie v oblasti železničnej nákladnej dopravy (rôzne technické podmienky na prevádzkovanie rušňov z dôvodu technickej nekompatibility železničných infraštruktúr, rôzne elektrické napájacie systémy, rozdielne odborné požiadavky na personál - je potrebná znalosť domáceho jazyka a domácich predpisov) a dopravcovia nedisponujú potrebnými licenciami a oprávneniami pre viaceré krajiny, pretože ich získanie je časovo aj finančne náročné. Napr. CARGO na otázku, prečo sa vo výraznejšej miere nerealizuje cezhraničná doprava jedným dopravcom uviedlo nasledovné: *„Prvým dôvodom sú prísnejšie legislatívne podmienky v iných krajinách, zdĺhavejšie vybavovanie licencií ako v Slovenskej republike. Je potrebné schvaľovať každé HDV samostatne (nie iba jednotlivé rady) s ohľadom na konštrukciu, normy emisií, elektromagnetickú kompatibilitu, hlučnosť, hygienické podmienky a pod. Ďalším dôvodom sú interné legislatívne podmienky infraštruktúr v jednotlivých štátoch pre použitie vozňov, rušňov a rušňového personálu. Rozdielne predpisy, normy, smernice súvisia s rozdielnym vybavením dopravnej cesty jednotlivých železničných správ a to s napájacou a návestnou sústavou, zabezpečovacími a rádiovými komunikačnými systémami, ako aj jazykovými bariérami (nutnosť úradnej skúšky zo štátneho jazyka príslušnej krajiny). Napokon tretím dôvodom je neprispôsobenie sa vnútornej legislatívy štátu, infraštruktúry a vozidlového parku jednotlivým vyhláškam a doporučeniam UIC v rámci projektu interoperability Európskeho železničného systému, vyplývajúceho z rozdielného vývoja v rámci jednotlivých železničných správ.“*²⁹
101. V niektorých prípadoch sú súkromní dopravcovia schopní vykonávať aj priamo cezhraničnú prepravu, ak vlastnia všetky potrebné povolenia a pod., čo sa však v podmienkach SR realizuje len v minimálnej miere. V zahraničí priamo pôsobia len SŽDS a PSŽ, konkrétne v Maďarsku a ČR, a to od roku 2009. Ale aj v prípadoch, keď dopravu v SR aj v zahraničí zabezpečuje priamo jeden

²⁹ CARGO, položka spisu 24

doprovodca, na hraniciach dochádza k výmene personálu (kvôli spôsobilosti rušňovodičov na prácu na príslušnej trati, napr. aj z hľadiska jazyka, odborných skúšok) a niekedy aj k výmene HDV (kvôli nespôsobilosti prechodu rušňov z jednej železničnej siete na druhú).

102. Na základe uvedeného, zohľadňujúc najmä technické a legislatívne rozdiely medzi železničnými systémami v jednotlivých krajinách, ktoré bránia pôsobeniu dopravcov na širšom trhu a spôsobujú, že podmienky na vykonávanie železničnej nákladnej dopravy v jednotlivých krajinách nie sú homogénne, úrad z priestorového hľadiska zadefinoval **trh železničnej nákladnej dopravy realizovaný formou ucelených vlakov ako trh SR**. Nie je však vylúčené, že v určitých špecifických prípadoch, napr. v prípade medzinárodných koridorov alebo určitých špeciálnych tratí, môže byť priestorová dimenzia relevantného trhu iná.

Prístup Komisie k definovaniu priestorového relevantného trhu

103. Čo sa týka priestorovej definície relevantného trhu, tu je situácia v prípadovom práve rovnaká ako pri tovarovej definícii trhu. V rámci antitrustových konaní boli síce riešené prípady týkajúce sa železničnej dopravy, ale vzhľadom na praktiku definícia relevantného trhu sa týkala len určitej špeciálnej trasy a nie železničnej dopravy ako celku. Otázka priestorovej dimenzie trhu železničnej nákladnej dopravy ako takej bola riešená v rozhodnutiach vo veci koncentrácií. Treba však dodať, že ani v jednom prípade nebolo nutné prijať konečné rozhodnutie o presnej definícii priestorového relevantného trhu.
104. Napr. v rozhodnutí M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh and Scottish Railway Holdings je uvedené: *“Pri zohľadnení existujúcich technických a procesných bariér (napr. nedostatok interoperability, schvaľovacie procedúry pre lokomotívy, národné bezpečnostné certifikáty) a nárokov na kvalifikovaný personál (s jazykovými zručnosťami a licenciami) pri poskytovaní cezhraničných služieb, relevantný geografický trh pre železničnú nákladnú dopravu sa javí ako národný s možnosťou rozšírenia v prípade niektorých medzinárodných tratí, ktoré sú súčasťou koridoru alebo majú špeciálne vlastnosti vzhľadom na trhovou liberalizáciu a odstránenie bariér*“³⁰. Podobný záver je aj v prípade M.5480 Deutsche Bahn/PCC Logistics, kde je uvedené: *„Prešetrovanie na trhu v tomto prípade vo veľkej miere potvrdilo názor Komisie z predchádzajúcich rozhodnutí. Pokiaľ ide o trh železničnej nákladnej dopravy, existujú opodstatnené dôvody, že tento trh je stále národný aj napriek trendu k rozšíreniu trhu na Európsky hospodársky priestor (EHS)....“*³¹ Podobné záveru sú aj v ďalších prípadoch

³⁰ Bod 32 rozhodnutia: *„Taking into account the existing technical, procedural barriers (e.g. lack of interoperability, homologation requirements for locomotives, national safety certificates) and the need for specially trained staff (with language skills and licenses) to provide cross-border services, the relevant geographic market for rail freight transport seems to be national with the possibility of becoming larger than national in particular on certain international routes being part of a corridor or having special characteristics due to the market liberalization and the removal of barriers.“*

³¹ Bod 31 rozhodnutia: *„The market investigation in this case largely confirmed the view of the Commission in previous decisions. With respect to the rail freight transport market there are still valid reasons that this market is still national through a trend to an EEA – wide market can be observed.“*

Komisie, ako napr. M.2905 Deutsche Bahn/Stinnes, M.4746 Deutsche Bahn/EWS, M.5096 RCA/MÁV Cargo.

5.1.3 Dominantné postavenie

Štruktúra trhu (postavenie CARGA a jeho konkurentov na trhu)

105. Na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov okrem CARGA pôsobia aj iní dopravcovia, ktorých stručné charakteristiky boli uvedené v kapitole 4.2.
106. V tabuľke 6 sú uvedené údaje za trh železničnej nákladnej dopravy ako celku, pričom tabuľka obsahuje údaje o hmotnosti tovaru v tonách prepravenom jednotlivými dopravcami, ďalej údaje o prepravnom výkone jednotlivých dopravcov v čistých tkm a tiež aj údaje o tržbách zo železničnej nákladnej dopravy v eurách.

Tabuľka 6 – Železničná nákladná doprava v SR celkom

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	(tis. t)	47 745	50 055	49 154	44 525	33 789	38 610
	(tis. čtkm)	9 218 954	9 719 088	9 331 337	8 917 627	6 484 408	7 669 132
	(tis. EUR)	424 783	432 228	415 053	389 307	274 258	314 869
SŽDS	(tis. t)	84	253	487	948	205	354
	(tis. čtkm)	9 597	34 947	78 552	170 125	16 439	46 144
	(tis. EUR)	760	1 806	3 601	8 313	1 946	2 219
LTE	(tis. t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	(tis. t)	126	215	58	23	120	105
	(tis. čtkm)	8 516	28 731	2 549	2 753	7 625	4 639
	(tis. EUR)	1 777	2 588	365	365	1 034	951
BRKS*	(tis. t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
Lokorail	(tis. t)	–	208	670	786	930	1 135
	(tis. čtkm)	–	1 835	38 184	43 213	58 139	96 401
	(tis. EUR)	–	568	2 409	3 193	4 230	6 794
Express Rail	(tis. t)	–	–	–	–	465	1 239
	(tis. čtkm)	–	–	–	–	36 939	82 550
	(tis. EUR)	–	–	–	–	2 368	5 345
PSŽ	(tis. t)	–	–	–	–	4	24
	(tis. čtkm)	–	–	–	–	255	1 894
	(tis. EUR)	–	–	–	–	15	190
SPOLU	(tis. t)	48 328	51 848	51 111	47 047	36 228	42 154
	(tis. čtkm)	9 306 185	9 978 691	9 566 996	9 260 130	6 701 062	8 005 230
	(tis. EUR)	431 022	446 319	427 545	408 138	289 597	337 082

Zdroj: údaje od jednotlivých dopravcov, * BRKS neposkytla údaje, údaje a tržové podiely sú vypočítané odhadom na základe údajov poskytnutých ŽSR

107. Tabuľka 7 obsahuje rovnaké údaje ako tabuľka 6, ale za železničnú nákladnú dopravu realizovanú formou ucelených vlakov.

Tabuľka 7 – Železničná nákladná doprava v SR – ucelené vlaky

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	(tis. t)	30 530	33 623	29 959	27 733	23 313	27 536
	(tis. čtkm)	5 880 939	6 606 961	5 996 541	5 951 287	4 654 732	5 570 133
	(tis. EUR)	235 279	249 506	236 117	210 504	156 316	187 796
SŽDS	(tis. t)	84	253	487	875	161	388
	(tis. čtkm)	9 597	34 947	78 552	157 771	15 053	45 560
	(tis. EUR)	760	1 806	3 601	7 709	1 865	2 446
LTE	(tis. t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	(tis. t)	126	215	58	23	120	105
	(tis. čtkm)	8 516	28 731	2 549	2 753	7 625	4 639
	(tis. EUR)	1 777	2 588	365	365	1 034	951
BRKS*	(tis. t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(tis. EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
Lokorail	(tis. t)	–	208	670	786	930	1 135
	(tis. čtkm)	–	1 835	38 184	43 213	58 139	96 401
	(tis. EUR)	–	568	2 409	3 193	4 230	6 794
Express Rail	(tis. t)	–	–	–	–	465	1 239
	(tis. čtkm)	–	–	–	–	36 933	82 550
	(tis. EUR)	–	–	–	–	2 368	5 345
PSŽ	(tis. t)	–	–	–	–	4	24
	(tis. čtkm)	–	–	–	–	255	1 894
	(tis. EUR)	–	–	–	–	15	190
SPOLU	(tis. t)	31 113	35 201	31 858	30 159	25 588	31 009
	(tis. čtkm)	5 968 170	6 866 564	6 232 200	6 281 436	4 870 000	5 905 647
	(tis. EUR)	241 518	263 597	248 609	228 731	171 574	210 236

Zdroj: údaje od jednotlivých dopravcov

* BRKS neposkytla údaje, údaje a tržové podiely sú vypočítané odhadom na základe údajov poskytnutých ŽSR

108. Z údajov uvedených v tabuľkách 6 a 7 je možné vypočítať tržové podiely jednotlivých dopravcov. Tieto sú uvedené v tabuľke 8 (za železničnú dopravu ako celok) a v tabuľke 9 (za železničnú dopravu formou ucelených vlakov).

Tabuľka 8 – Železničná nákladná doprava v SR celkom - tržové podiely

<i>Tržové podiely v %</i>		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	(t)	98,8	96,5	96,2	94,6	93,3	91,6
	(čtkm)	99,1	97,4	97,5	96,3	96,8	95,8
	(EUR)	98,6	96,8	97,1	95,4	94,7	93,4
SŽDS	(t)	0,2	0,5	1,0	2,0	0,6	0,8
	(čtkm)	0,1	0,4	0,8	1,8	0,2	0,6
	(EUR)	0,2	0,4	0,8	2,0	0,7	0,7
LTE	(t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	(t)	0,3	0,4	0,1	0,0	0,3	0,2
	(čtkm)	0,1	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1
	(EUR)	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,2
BRKS*	(t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
Lokorail (t)	(t)	–	0,4	1,3	1,7	2,6	2,7
	(čtkm)	–	0	0,4	0,5	0,9	1,2
	(EUR)	–	0,1	0,6	0,8	1,5	2,0
Express Rail (t)	(t)	–	–	–	–	1,3	2,9
	(čtkm)	–	–	–	–	0,6	1,0
	(EUR)	–	–	–	–	0,8	1,6
PSŽ	(t)	–	–	–	–	0	0,1
	(čtkm)	–	–	–	–	0	0
	(EUR)	–	–	–	–	0	0,1

Zdroj: výpočet úrad na základe údajov od jednotlivých dopravcov

* BRKS neposkytla údaje, údaje a tržové podiely sú vypočítané odhadom na základe údajov poskytnutých ŽSR

Tabuľka 9 – Železničná nákladná doprava v SR, ucelené vlaky – trhové podiely

Trhové podiely v %		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	(t)	98,1	95,5	94,0	92,0	91,1	88,8
	(čtkm)	98,5	96,2	96,2	94,7	95,6	94,3
	(EUR)	97,4	94,7	95,0	92,0	91,1	89,3
SŽDS	(t)	0,3	0,7	1,5	2,9	0,6	1,3
	(čtkm)	0,2	0,5	1,3	2,5	0,3	0,8
	(EUR)	0,3	0,7	1,4	3,4	1,1	1,2
LTE	(t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	(t)	0,4	0,7	0,2	0,1	0,4	0,3
	(čtkm)	0,1	0,5	0,0	0,0	0,1	0,1
	(EUR)	0,7	1,1	0,2	0,2	0,4	0,4
BRKS*	(t)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(čtkm)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	(EUR)	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
Lokorail(t)		–	0,6	2,1	2,6	3,6	3,7
	(čtkm)	–	0	0,6	0,7	1,2	1,6
	(EUR)	–	0,2	1,0	1,4	2,5	3,2
Express Rail (t)		–	–	–	–	1,8	4,0
	(čtkm)	–	–	–	–	0,8	1,4
	(EUR)	–	–	–	–	1,4	2,5
PSŽ	(t)	–	–	–	–	0	0,1
	(čtkm)	–	–	–	–	0	0
	(EUR)	–	–	–	–	0	0,1

Zdroj: výpočet úrad na základe údajov od jednotlivých dopravcov

* BRKS neposkytla údaje, údaje a trhové podiely sú vypočítané odhadom na základe údajov poskytnutých ŽSR

109. Z uvedených tabuliek je zrejmé, že na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov malo CARGO dlhodobo veľmi vysoký trhový podiel, približne 90% a viac. Od roku 2004, kedy na trh začali vstupovať konkurenční dopravcovia, trhový podiel CARGA klesal, ale len veľmi pomalým tempom. Konkurenti síce na trh železničnej dopravy formou ucelených vlakov postupne vstupovali, ale nevedeli sa na trhu výraznejšie presadiť – žiadny z konkurentov CARGA nemá ani po niekoľkoročnom pôsobení na trhu trhový podiel väčší ako 5%. Medzi trhovým podielom CARGA a trhovým podielom jeho najbližšieho konkurenta je veľmi výrazný odstup.
110. Zároveň CARGO ako štátny podnik dlhodobo pôsobiaci v sektore v porovnaní so súkromnými dopravcami vlastní potrebnú infraštruktúru a veľký vozový park (cca 700 rušňov a 14 000 nákladných vozňov).

Bariéry vstupu na trh

111. Subjekty majúce záujem o vstup na trh musia splniť určité legislatívne a technické požiadavky - medzi základné podmienky, ktoré musí dopravca splniť, aby na trhu železničnej nákladnej dopravy vôbec mohol začať pôsobiť, patrí nasledovné:
- i. Získanie licencie na prevádzkovanie dopravy na dráhach, ktorá znamená určité uznanie spôsobilosti žiadateľa poskytovať dopravné služby. Podmienky na vydanie licencií upravuje zákon o doprave na dráhach. V SR licencie vydáva ÚRŽD.

- ii. Ďalšou podmienkou je získanie bezpečnostného osvedčenia, ktoré potvrdzuje, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti, že je spôsobilý spĺňať požiadavky bezpečnostných predpisov, a teda že je schopný kontrolovať všetky riziká a zaručiť bezpečnú dopravu. Bezpečnostné osvedčenie má časti A a B. Časť A je medzinárodná, má platnosť v celej EÚ a záujemca ju môže získať v materskej krajine. Časť B je národná a o toto bezpečnostné osvedčenie musí žiadateľ požiadať v každej krajine, kde chce železničnú dopravu prevádzkovať a platí len na území danej krajiny. V SR bezpečnostné osvedčenia vydáva ÚRŽD.
- iii. Dopravca musí uzavrieť zmluvu o prístupe na dopravnú cestu so spoločnosťou ŽSR, ktorá dopravcovi prideli aj kapacitu dopravnej cesty/vlakovú trasu. V zmluve sú upravené práva a povinnosti zmluvných strán, cenové a platobné podmienky a pod. Za prístup (využívanie) železničnej dopravnej cesty musia dopravcovia platiť poplatok. Výška tohto poplatku je regulovaná ÚRŽD.
- iv. Dopravca musí mať po celý čas prevádzkovania dopravy uzatvorené poistenie zodpovednosti za škodu z prevádzkovania dopravy, ktorá poskytuje primerané poistné krytie záväzkov, ktoré by z prípadnej nehody vyplynuli voči cestujúcim, ich batožine, voči nákladu, tretím osobám a pod.
- v. Dopravca musí každoročne preukazovať ÚRŽD finančnú spôsobilosť, čo znamená preukázať, že je schopný splniť svoje súčasné i budúce záväzky vyplývajúce z poskytovania dopravných služieb.
- vi. Dopravca musí mať k dispozícii potrebný vozový park (rušne, prípadne aj vozne), ktorý nemusí byť nevyhnutne v jeho vlastníctve, ale môže byť aj prenajatý. Každý rušeň ako aj každý vozeň musí spĺňať podmienky na prevádzku na infraštruktúre a mať vydané povolenie k jeho prevádzke na infraštruktúre. V SR toto povolenie vydáva ÚRŽD.
- vii. Pokiaľ dopravca používa elektrické rušne, musí uzavrieť zmluvu o dodávke elektriny so ŽSR – Železničná energetika.
- viii. Pokiaľ dopravca používa motorové rušne, musí si zabezpečiť dodávky pohonných hmôt do týchto rušňov.
- ix. V neposlednom rade je potrebné mať k dispozícii odborne, zdravotne a psychologicky spôsobilý personál (konkrétne požiadavky na personál sú určené legislatívou).

112. V podmienkach SR je problematický najmä prístup k vozovému parku. Každý rušeň a vozeň, ktorý chce byť na trhu použitý, musí spĺňať podmienky na prevádzku na infraštruktúre ŽSR a mať vydané povolenie k jeho prevádzke na infraštruktúre. V SR toto povolenie vydáva ÚRŽD a proces získavania týchto povolení je pomerne náročný. Celkovo je v podmienkach SR nedostatok najmä elektrických rušňov čo limituje expanziu hráčov na trhu (táto problematika je detailnejšie rozobratá v kapitole 5.2). Konkurenti CARGA ako limitujúci faktor ich rastu, expanzie na trhu označili práve nedostatok rušňov a vozňov.³²

³² Šped Trans (materská spoločnosť PSŽ), položka spisu 45: „Realizácia prepravných výkonov cez vlastné dcérske spoločnosti je limitovaná množstvom vagónov a lokomotív (rušňov). Dôvodom nerealizácie väčšieho množstva prepráv cez vlastné dcérske spoločnosti je nedostatok vlastných vagónov a lokomotív.“

Budmar Logistics (materská spoločnosť Lokorail), položka spisu 48: „Prevládajúcou komoditou v Budmar Logistics, a.s. je preprava železnej rudy. Preprava týchto substrátov si vyžaduje dostatočnú kapacitu vozňového a rušňového parku. Z toho dôvodu viac dopráv nerealizujeme cez vlastné dcérske spoločnosti, ktoré nedokážu pokryť prepravné objemy.“

113. Vstup nových dopravcov na trh je jednak spojený s vysokými nákladmi a jednak je potrebné dosiahnuť určitý minimálny objem dopravy, aby bolo možné realizovať úspory z rozsahu (táto skutočnosť je viditeľná najmä pri jednotlivých vozňových zásielkach, kde novo vstupujúci hráči nedokážu túto službu efektívne poskytovať vzhľadom na vysoké náklady a potrebu získať určitý minimálny objem dopravy).
114. Na základe uvedených skutočností úrad bariéry vstupu na trh železničnej nákladnej dopravy vyhodnotil ako vysoké. Ako vyplýva z ustálenej judikatúry a ako je uvedené aj v Usmernení Komisie k čl. 82, už samotné trvalo vysoké trhové podiely dominanta (ktoré CARGO na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR bezpochyby má) indikujú existenciu bariér vstupu na trh a expanzie.³³

Vyrovňavacia kúpna sila

115. Na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR nie je ani významná vyrovňavacia kúpna sila odberateľov. Zasielateľské spoločnosti patriace medzi najvýznamnejších zákazníkov CARGA sa síce vertikálne integrovali - vytvorili si dcérske spoločnosti vykonávajúce železničnú nákladnú dopravu, ale tieto dcérske spoločnosti sa na trhu nedokážu výraznejšie presadiť a rásť. Hlavným dôvodom tohto podľa vyjadrenia zasielateľských spoločností je nedostatok kapacít na realizáciu väčších objemov dopravy, hlavne z dôvodu nedostatku rušňov a vozňov (viď poznámku pod čiarou 32). Nedostatok rušňov súvisí s nedostupnosťou rušňov a s vysokými nákladmi na ich obstaranie.³⁴ Dôvody nedostupnosti rušňov sú detailnejšie rozobraté v kapitole 5.2, jedným z dôvodov nedostatku/nedostupnosti rušňov je aj protisúťažné správanie CARGA (viď kapitola 6.2.1).
116. Vzhľadom na uvedené skutočnosti (štruktúra trhu, kde CARGO dlhodobo dosahuje vysoké trhové podiely a kde medzi jeho trhovým podielom a trhovým podielom najvyššieho konkurenta je veľmi výrazný odstup, vysoké bariéry vstupu na trh a neexistencia vyrovňavacej kúpnej sily) úrad dospel k záveru, že **spoločnosť CARGO má na relevantnom trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR dominantné postavenie podľa § 8 ods. 1 zákona ako aj podľa čl. 102 Zmluvy**, nakoľko na tomto trhu nie je na CARGO vykonávaný významný súťažný tlak vo forme aktuálnej konkurencie, potenciálnej konkurencie alebo vyrovňajúcej kúpnej sily, čím CARGO nie je vystavené podstatnej súťaži a vzhľadom na svoju ekonomickú silu sa môže správať nezávisle. K preukázaniu existencie dominantného postavenia je potrebné ešte dodať, že CARGO sa samo

Express Slovakia (materská spoločnosť Express Rail), položka spisu 54: „Hlavný problém sú železničné rušne, na Slovensku nie sú schválené moderné rušne predovšetkým elektrickej trakcie. ... akékoľvek ďalšie prepravy cez našu dcérsku spoločnosť si vyžadujú vysoké investície do HDV a vozňov.“

³³ Usmernenie Komisie k čl. 82, bod 17: „Persistently high market shares may be indicative of the existence of barriers to entry and expansion.“

³⁴ Vyjadrenia Šped – Trans - položka spisu 45, Budmar Logistics - položka spisu 48, Express Slovakia - položka spisu 54.

považovalo za podnik s dominantným, až monopolným postavením na slovenskom trhu.³⁵

5.1.4 Námietky CARGA k definícii relevantného trhu a dominantnému postaveniu

117. Účastník konania sa listom č. 578/2013 doručenom úradu 13.3.2013 a listom č. 799/2013 doručenom úradu 8.4.2013 (ďalej len „Vyjadrenie 1“) vyjadril k predbežným záverom úradu, ktoré mu boli úradom zaslané v zmysle § 33 zákona. Námietskami účastníka konania sa úrad zaoberal a vykonal dodatočné prešetrovanie. Listom č. 1445/PMÚ SR/2013 zo dňa 20.6.2013 úrad zaslal účastníkovi konania všetky relevantné podklady získané úradom v rámci dodatočného prešetrovania a podľa § 33 zákona ho vyzval, aby sa k získaným podkladom vyjadril. Vyjadrenie účastníka konania k zaslaným podkladom bolo úradu doručené 22.7.2013 (ďalej len „Vyjadrenie 2“). Všetkými námietskami účastníka konania obsiahnutými vo Vyjadrení 1 aj Vyjadrení 2 sa úrad zaoberal a rozhodnutie doplnil o skutočnosti namietané účastníkom konania. Vyjadrenie úradu k námietkam účastníka konania je obsiahnuté v kapitole 5.1.4 (vyjadrenie úradu k námietkam týkajúcim sa trhu železničnej nákladnej dopravy a dominantného postavenia CARGA na tomto trhu), v kapitole 5.2.4 (vyjadrenie úradu k námietkam týkajúcim sa trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov a dominantného postavenia CARGA na tomto trhu), v kapitole 5.3.4 (vyjadrenie úradu k námietkam týkajúcim sa trhu poskytovania služieb doplnovania paliva do motorových rušňov a dominantného postavenia CARGA na tomto trhu) a v kapitole 6.8 (vyjadrenie úradu k námietkam týkajúcim sa praktiky a ostatným, všeobecným námietkam).
118. Čo sa týka námietok účastníka konania k relevantnému trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, účastník konania namietal, že došlo k nepochopeniu pojmu ucelený vlak, nakoľko úrad chápal pod pojmom ucelený vlak len to, čo účastník konania označil ako priamy ucelený vlak. Tým následne podľa účastníka konania došlo aj k chybnému priradovaniu údajov k jednotlivým typom dopravy.
119. Úrad s týmto tvrdením nesúhlasí. Pri definícii relevantného trhu úrad vychádzal aj z podkladov CARGA, kde CARGO jasne uviedlo, že svojim zákazníkom ponúka viacero typov ucelených vlakov, konkrétne priamy ucelený vlak, skupinový ucelený vlak, rozptylový ucelený vlak, zhromaždený ucelený vlak a logistický vlak (viď bod 80 rozhodnutia). Takisto údaje predkladané CARGOM týkajúce sa výkonov železničnej nákladnej dopravy členené na ucelené vlaky a jednotlivé vozňové zásielky boli predkladané tak, že údaje za ucelené vlaky obsahovali údaje za všetky uvedené typy ucelených vlakov. Takýmto spôsobom, ako to navrhlo samotné CARGO, chápal ucelené vlaky aj úrad, takže nemohlo dôjsť k chybnému priradovaniu údajov, ktoré CARGO predložilo. Čo sa týka súkromných dopravcov, tu k nepochopeniu pojmu ucelené vlaky tiež

³⁵ Napr. CARGO, Marketingový plán na rok 2007 (aktualizácia): „Doterajšie takmer monopolné postavenie ZSKK CARGO na slovenskom trhu doposiaľ nevyžadovalo potrebu intenzívnej marketingovej komunikácie..“ alebo Marketingový plán na rok 2008: „Vízia, poslanie a ciele spoločnosti ... udržať dominantné postavenie na prepravnom trhu...“

nedošlo a ani dôjsť nemohlo, lebo ako tvrdí sám účastník konania,³⁶ súkromní dopravcovia dopravu na 100% realizujú len formou priamych ucelených vlakov – teda súkromní dopravcovia nemohli byť uvedení do omylu, či sa pod ucelenými vlakmi myslia len priame ucelené vlaky alebo všetky typy ucelených vlakov.

120. V námietkach účastníka konania sú tiež rozpory, kedy na str. 63 Vyjadrenia 1 tvrdí, že úrad pri vymedzení relevantného trhu mal dospieť k záveru, že existuje samostatný trh železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, pričom tento trh mal byť zadefinovaný tak, ako ho definuje účastník konania v rámci vymedzenia pojmu priamy ucelený vlak, pričom však zároveň na str. 62 Vyjadrenia 1 namieta, že *„tak ako je Účastníkom používaný a zadefinovaný pojem priamy ucelený vlak je tento pojem obsahovo zhodný s pojmom ucelený vlak používaným a zadefinovaných úradom.“*
121. V rozpore s námietkou uvedenou na str. 63 Vyjadrenia 1 (teda že úrad mal vymedziť relevantný trh železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov tak, aby zahŕňal len priame ucelené vlaky) je skutočnosť, že počas celého konania samotné CARGO pod ucelené vlaky zahŕňalo všetky uvedené typy vlakov a rovnaké tvrdenia predložilo úradu aj v roku 2012 v rámci správneho konania č. 0025/OK/2012 vo veci koncentrácie, ktorej bolo účastníkom. Takisto v rámci námietok vo Vyjadrení 1 účastník konania neuviedol žiadne dôvody, prečo by mal byť relevantný trh železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov definovaný tak, že by zahŕňal len priame ucelené vlaky.
122. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež namietal preukazovanie dominantného postavenia. Podľa jeho vyjadrenia, v bode 11 Usmernenia Komisie k čl. 82 je uvedené, že podnik, ktorý je schopný počas dlhšieho obdobia ziskovo zvyšovať ceny nad konkurencieschopnú úroveň nečelí konkurenčnému tlaku, a má preto dominantné postavenie, pričom pojem zvýšenie cien zahŕňa schopnosť držať ceny nad konkurenčnou úrovňou a vzťahuje sa na rôzne spôsoby, ktorými môžu byť parametre súťaže (ceny, výkon, inovácia, rozmanitosť a kvalita tovarov a služieb) ovplyvnené v prospech dominantného podniku a neprospech spotrebiteľov. Vzhľadom na toto účastník konania tvrdí, že úrad nepreukázal, že by dochádzalo k zvyšovaniu cien nad konkurenčnú úroveň, obmedzovaniu ponuky služieb pre odberateľov alebo zanedbávaniu kvality služieb, a teda že chýba jeden zo základných predpokladov na preukázanie dominantného postavenia.
123. Úrad nesúhlasí s tvrdeniami, že nepreukázal dominantné postavenie CARGA. Čo sa bodu 11 Usmernenia Komisie k čl. 82, v tomto bode je skôr vyjadrená ekonomická podstata dominancie, teda určitá ekonomická definícia dominantného postavenia, ale nie sú to podmienky preukazovania dominantného postavenia. Podmienky, na základe ktorých sa dominantné postavenie preukazuje, sú zhrnuté v bode 12 Usmernenia Komisie k čl. 82, kde je vyslovene uvedené, že pri posudzovaní dominancie sa zohľadňuje najmä postavenie dominantného podniku a jeho konkurentov na trhu, bariéry vstupu

³⁶ CARGO, položka spisu 73

na trh a vyrovnávací kúpna sila (presné znenie vid' v bode 57 rozhodnutia). Na základe týchto troch faktorov preukazuje dominantné postavenie štandardne Komisia³⁷ a z týchto troch faktorov vychádzal aj úrad v tomto rozhodnutí.

124. Účastník konania ďalej tvrdil, že úrad sa pri vyhodnocovaní dominantného postavenia zameral len na trhovú podiel a ostatné skutočnosti neskúmal alebo skúmal okrajovo. Táto námietka nekorešponduje so skutočnosťou. V rámci preukazovania dominantného postavenia sa úrad zaoberal vyhodnotením štruktúry trhu, vyhodnotením bariér vstupu na trh a tiež aj vyrovnávacej kúpnej sily – všetky tieto skutočnosti sú popísané v kapitole 5.1.3 tohto rozhodnutia. Úrad samozrejme venoval pomerne veľkú pozornosť aj štruktúre trhu, pretože ako aj uviedol sám účastník konania vo Vyjadrení 1, podiely na trhu sú prvou užitočnou indikáciou štruktúry trhu a relatívnej dôležitosti podnikov pôsobiacich na trhu. Ako je uvedené v Usmernení Komisie k čl. 82,³⁸ Komisia považuje nízke trhovú podiely za spoľahlivý znak absencie významnej trhovej sily, pričom skúsenosti Komisie naznačujú, že ak je podiel na relevantnom trhu nižší ako 40%, je existencia dominancie nepravdepodobná. Na druhej strane, v Usmernení Komisie k čl. 82 sa tiež uvádza,³⁹ že skúsenosti naznačujú, že čím je vyšší podiel na trhu a čím je dlhšie časové obdobie, počas ktorého sa udržiava, tým je pravdepodobnejšie, že trhovú podiel predstavuje dôležitú predbežnú indíciu existencie dominantného postavenia. V tomto prípade trhovú podiel CARGA dosahoval počas úradom sledovaného obdobia 6 rokov úroveň približne 90%.
125. Čo sa týka vyhodnotenia potenciálnej konkurencie (bariér vstupu na trh), účastník konania vo Vyjadrení 1 tvrdí, že bariéry vstupu na trh neboli vysoké resp. neexistovali, čo dokladá tvrdením, že podmienky vstupu na trh sú štandardné, v ničom nevybočujú z obdobných podmienok v iných členských štátoch čo vyjadruje aj LEX index,⁴⁰ ďalej že na trh vstúpilo 22 spoločností a existujúci konkurenti na trhu expandovali – zvyšovali výkony, obrat o stovky percent, zvyšovali svoje trhovú podiely a štandardne sa zúčastňovali tendrov na poskytovanie služieb železničnej nákladnej prepravy vyhlasovaných odberateľmi v SR.
126. Úrad má za to, že bariéry vstupu na trh železničnej nákladnej dopravy sú vysoké – jednak existujú určité legislatívne a technické bariéry, ktorých existenciu síce účastník konania vo Vyjadrení 1 popieral, ale v rámci správneho konania č. 0025/OK/2012 ich existenciu priznal.⁴¹ Okrem legislatívnych bariér na trhu existujú aj iné bariéry vstupu, ktoré úrad popísal v kapitole 5.1.3 rozhodnutia.

³⁷ Vid' napr. jedno z posledných rozhodnutí Komisie vo veci zneužívania dominantného postavenia COMP/39.525 - Telekomunikacja Polska.

³⁸ Usmernenie Komisie k čl. 82, bod 14.

³⁹ Usmernenie Komisie k čl. 82, bod 15.

⁴⁰ Bližšie vysvetlenie podstaty indexov obsahuje kapitola 6.4 rozhodnutia.

⁴¹ CARGO, položka spisu 93: „V prípade jednotlivých segmentov prepravných služieb je najviac otvorený vstupu potenciálnych konkurentov segment cestnej prepravy, ktorý je vysoko konkurenčný a kde je úplne obvyklé poskytovať prepravné služby aj zákazníkovi na území iného štátu. Naproti tomu v prípade železničnej prepravy možno konštatovať určité bariéry v podobe splnenia legislatívnych a technických požiadaviek týkajúcich sa prevádzky koľajovej dopravy na železničnej sieti, avšak tieto bariéry nie sú absolútne a možno ich v určitom časovom období prekonať.“

127. Čo sa týka LEX indexu, tento hodnotí len nastavenie legislatívnych podmienok v oblasti železničnej dopravy, a nie všetky bariéry vstupu na tento trh. Skutočnosť, že SR je v rámci porovnania krajín na základe LEX Indexu na 9. mieste z 27 neznamená nízke bariéry vstupu na trh, ale len relatívnu pozíciu SR medzi ostatnými krajinami v rámci tohto ukazovateľa. To, že na trhu existujú aj iné bariéry ako legislatívne dokazuje aj tá skutočnosť, že v rámci COM Indexu hodnotiacom intenzitu súťaže na trhu je SR až na 19. mieste z 27.
128. Skutočnosť, že na trhu pôsobí 22 spoločností nevytvára o existencii silného konkurenčného prostredia. Ak aj 22 spoločností má licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhach, neznamená to, že na tomto trhu aj aktívne pôsobia a konkurujú spoločnosti CARGO – veľa z týchto spoločností vykonáva železničnú prepravu len vlastné potreby v zanedbateľnom rozsahu alebo z rôznych špecifických dôvodov (napr. realizujú opravu tratí) musia mať licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhach. Len niektoré zo spoločností vlastniacich licenciu možno považovať za konkurentov CARGA. Tieto skutočnosti úrad vysvetlil v kapitole 4.2. Avšak aj spoločnosti, ktoré možno považovať za konkurentov CARGA, sa na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov nevedeli dlhodobo výraznejšie presadiť. Ich trhové podiely síce postupne rástli,⁴² ale žiadny z konkurentov CARGA v roku 2010 nemal trhový podiel vyšší ako 5% a CARGO si dlhodobo udržiavalo trhový podiel na úrovni 90%. Odstupy trhových podielov medzi CARGO a súkromnými dopravcami sú dlhodobo mimoriadne veľké, trhový podiel CARGA bol v roku 2010 deväťnásobne vyšší ako kumulatívny podiel všetkých ostatných dopravcov. Na trh železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou jednotlivých vozňových zásielok súkromní dopravcovia nevstúpili vôbec. Uvedené skutočnosti nesvedčia o expandovaní súkromných dopravcov na trhu, ako to tvrdí účastník konania vo Vyjadrení 1. V tejto súvislosti nie je potrebné zisťovať, či sa súkromní dopravcovia štandardne zúčastňovali tendrov na poskytovanie služieb železničnej nákladnej prepravy vyhlasovaných odberateľmi v SR (v tomto smere žiadal účastník konania doplniť dokazovanie) – aj bez zisťovania, len z údajov o trhových podieloch je zrejmé, že konkurenti na trhu dlhodobo neexpandovali a možná účasť alebo neúčasť súkromných dopravcov na tendroch na tejto skutočnosti nič nemení.
129. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež tvrdil, že konkurenčný tlak na neho vytvárala potenciálna konkurencia, nakoľko podľa jeho informácií dopravcovia z okolitých krajín zvažovali vstup na trh železničnej nákladnej prepravy v SR (napr. ČD Cargo, PKP Cargo, MÁV). V tomto smere účastník konania žiadal doplniť aj dokazovanie, čomu úrad vyhovel.
130. V zmysle ustálenej judikatúry a Usmernenia Komisie k čl. 82 je možné hovoriť o tom, že konkurenčný tlak na dominantu vytvára aj potenciálna konkurencia, ale len ak vstup na trh alebo expanzia potenciálnych konkurentov je

⁴² Súkromní dopravcovia mali na trhu v sledovanom období veľmi nízke trhové podiely, pohybujúce sa v desatinách percent až niekoľko málo percent. V tomto kontexte rast trhového podielu napr. z 0,6% na 2% predstavuje nárast o viac ako 300% čo znie ako vysoké číslo, ale len kvôli veľmi nízkej východiskovej hodnote. Žiadny z hráčov z trhovým podielom na úrovni niekoľko málo percent nemôže byť považovaný za významného konkurenta pre podnikateľa, ktorý má dlhodobo trhový podiel na úrovni 90%.

pravdepodobná, včasná a v dostatočnom rozsahu, pričom vstupy na trh v malom rozsahu sa nepovažujú za vstup v dostatočnom rozsahu. Úrad v tomto prípade hodnotil dominantné postavenie CARGA v rokoch 2005 – 2010. Pomerne dlhý čas po tomto období - v roku 2013 - spoločnosť ČD CARGO v SR nepôsobila a sama sa vyjadrila, že neplánuje rozširovať svoje aktivity v SR.⁴³ Spoločnosť Rail Cargo Hungaria (ktoré kúpila spoločnosť Rail Cargo Austria) sa v roku 2013 tiež vyjadrila,⁴⁴ že nepôsobí v SR a ani neplánuje expandovať v SR. Do skupiny Rail Cargo Austria však patrí spoločnosť Express Rail, ktorá tiež v úradom sledovanom období v SR výrazne neexpandovala. Spoločnosť PKP CARGO začala v SR pôsobiť až v roku 2011 so zanedbateľným trhovým podielom.⁴⁵ Na základe uvedeného nemožno hovoriť o tom, že významní železniční dopravcovia v okolitých krajinách v úradom sledovanom období rokov 2005 – 2010 vykonávali na CARGO významný súťažný tlak. Uvedené skutočnosti o zahraničných dopravcoch úrad v rámci došetrenia získal zo správneho konania č. 0025/OK/2012, pričom tieto informácie museli byť známe aj účastníkovi konania, nakoľko pochádzajú z konania úradu vo veci koncentrácie, ktorej účastníkom bolo aj CARGO. Napriek tomu, že CARGO mohlo mať vedomosť o predmetných vyjadreniach zahraničných dopravcov, vo Vyjadrení 1 tvrdilo opak a žiadalo doplnenie dokazovania.

131. Účastník konania ďalej vo Vyjadrení 1 tvrdil, že úrad sa nezaoberal skúmaním skutočnosti, či počas sledovaného obdobia neexistovala na trhu vyrovnávací kúpna sila odberateľov - teda aké bolo postavenie odberateľov CARGA najmä z pohľadu možností a schopností prejsť ku konkurentom, možností podporiť vstup nového subjektu na trh alebo vertikálne sa integrovať (v tomto smere účastník konania žiadal doplniť dokazovanie). Účastník konania tvrdil, že existuje viacero subjektov, ktorí majú vyjednávaciu silu voči CARGO [(.....)]. Táto vyjednávací sila podľa účastníka konania vyplýva z ich veľkosti a ich obchodného významu pre CARGO a v tejto súvislosti účastník konania žiadal doplniť dokazovanie, konkrétne získať informácie o odberateľoch, o ich veľkosti, objeme objednaných služieb železničnej prepravy a pod. Podľa účastníka konania najväčší odberatelia CARGA mali možnosť prejsť ku konkurencii, čo je možné preukázať prostredníctvom zadováženia podkladov o tendroch na poskytovanie služieb železničnej nákladnej prepravy realizovaných najväčšími odberateľmi (v tomto smere žiadal účastník konania tiež doplniť dokazovanie) ako aj tým, že kontrakty uzavreté na základe tendrov mali krátkodobý, max. strednodobý charakter, teda odberatelia mali široké možnosti zmeniť svojho dodávateľa služieb železničnej nákladnej prepravy (v tomto smere účastník konania tiež žiadal doplniť dokazovanie).

⁴³ ČD CARGO, a.s., položka spisu 95

⁴⁴ Rail Cargo Hungaria, položka spisu 98

⁴⁵ Situácia sa výraznejšie nezmenila ani v roku 2012. V tomto roku CARGO prepravilo približne 35,5 mil. t tovaru, pričom PKP CARGO v SR prepravilo {...} t tovaru.

132. Úrad nesúhlasí s tvrdením, že sa vyrovnávacou kúpnu silou nezaoberal. Vyhodnotenie vyrovnávacej kúpnej sily je uvedené v kapitole 5.1.3, avšak vzhľadom na námietky účastníka konania úrad dopĺňa nasledovné informácie týkajúce sa vyrovnávacej kúpnej sily, ktoré úrad získal najmä zo správneho konania č. 0025/OK/2012 vo veci koncentrácie, ktorej účastníkom bolo aj CARGO.
133. Vyrovnávacia kúpna sila vyplýva z veľkosti odberateľa alebo jeho obchodného významu pre dominanta a jeho schopnosti prejsť k inému dodávateľovi alebo sa vertikálne integrovať. Teda ak je odberateľ pre dominanta z obchodného hľadiska významný, a je schopný prejsť k inému dodávateľovi (konkurentovi dominanta) alebo je schopný sa vertikálne integrovať (teda v tomto prípade si vytvoriť vlastného železničného dopravcu), môže vytvárať na dominanta súťažný tlak.
134. V nasledujúcej tabuľke, ktorú úradu predložilo CARGO v rámci správneho konania č. 0025/OK/2012, je uvedených jeho 20 TOP zákazníkov za rok 2011⁴⁶ (v poradí podľa výšky prepravného). V štvrtom stĺpci je uvedené, koľko tovaru pre daného zákazníka CARGO prepravilo, úrad v poslednom stĺpci dopočítal, koľko % predstavuje objem prepravy pre daného zákazníka na celkovom objeme prepravy realizovanom CARGOM.

Tabuľka 10 – TOP 20 zákazníkov CARGA (2011) podľa výšky prepravného

P.č.	Zákazník	Tržby (EUR)	Objem prepravy (t)	%
1	[...]			
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				...]

Zdroj: CARGO, položka spisu 93

⁴⁶ Ide síce o údaje z roku 2011, ale zoznam najväčších zákazníkov CARGA úrad žiadal aj v rámci predmetného správneho konania vo veci zneužívania dominantného postavenia a medzi údajmi nie sú významné rozdiely.

135. Ako je vidieť z tabuľky, za najvýznamnejších odberateľov CARGA možno považovať prvé tri – štyri spoločnosti, objemy prepravy ostatných jednotlivých zákazníkov na celkovom objeme prepravy CARGA predstavujú zanedbateľné podiely.
136. Spoločnosti [.....] sú zasielateľia - teda spoločnosti sprostredkujúce a zabezpečujúce dopravu pre rôznych záujemcov. Ide tak o spoločnosti, ktoré majú k dispozícii množstvo zákaziek na železničnú nákladnú prepravu. Každá z týchto spoločností si vytvorila aj dcérsku spoločnosť – železničného nákladného dopravcu, teda sa vertikálne integrovala, avšak napriek tomu železničnú nákladnú dopravu pre svojich klientov realizujú hlavne prostredníctvom CARGA a nie prostredníctvom svojich dcérskych spoločností. Tieto zasielateľské spoločnosti zhodne uviedli, že nemajú dostatočné kapacity na realizáciu dodatočných preprav cez svoje dcérske spoločnosti z dôvodu nedostatku rušňov a vagónov (viď bod 115 rozhodnutia), takže nie je možné očakávať, že by dcérske spoločnosti (železniční dopravcovia) zvyšovali objemy preprav pre svoje materské spoločnosti na úkor CARGA alebo že by k týmto súkromným dopravcom by mohli vo väčšej miere prechádzať ďalší významní zákazníci CARGA.
137. Čo sa týka ostatných odberateľov CARGA, medzi najvýznamnejších zákazníkov patrí spoločnosť [.....], ktorá si tiež vykonáva železničnú nákladnú prepravu pre svoje účely v zanedbateľnej miere, inak využíva hlavne služby CARGA (v roku 2010 malo CARGO výkony vo výške [.....] tis. vlkm, [.....] si vo vlastnej réžii realizovalo výkony vo výške 0,02 mil. vlkm),⁴⁷ a tiež [.....]{.....}.⁴⁸ Ďalšie spoločnosti, ako napr. TransLog Slovakia sa vyjadrila, že nie je a ani neplánuje byť dopravou spoločnosťou na Slovensku z dôvodu vysokých vstupných a prevádzkových nákladov.⁴⁹ Rozširovať svoje pôsobenie ako dopravca nemá záujem ani Metrans.⁵⁰
138. Na základe uvedených skutočností úrad trvá na svojich záveroch, že na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov neexistuje voči CARGU významná vyrovnávací sila zo strany jeho odberateľov. Dokazovanie existencie vyrovnávacej kúpnej sily na základe len existencie tendrov vypisovaných odberateľmi služieb železničnej nákladnej prepravy a krátkodobosti zmlúv uzatvorených na základe tendrov tak, ako to navrhuje účastník konania, považuje úrad v kontexte vyššie uvedených informácií za irelevantné – existencia tendrov a krátkodobosť zmlúv realizovaných na základe tendrov nevyplýva o vyrovnávacej kúpnej sile, možnosti prejsť ku konkurencii alebo sa vertikálne integrovať.
139. Úrad opätovne uvádza, že v prípade trhu železničnej nákladnej dopravy nebolo nutné vyhodnocovať, či na tomto trhu CARGO má alebo nemá dominantné postavenie, nakoľko ide o trh, na ktorom sa prejavia dopady praktiky a nie o trh, na ktorom dochádza k zneužívaniu dominantného postavenia. K zneužívaniu

⁴⁷ CARGO, položka spisu 93

⁴⁸ US Steel, položka spis 91

⁴⁹ TransLog, položka spisu 97

⁵⁰ Metrans, položka spisu 96

dominantného postavenia dochádza na trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR a na trhu poskytovania služieb doplňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne, kde už je úrad povinný dominantné postavenie spoločnosti CARGO vyhodnotiť.

5.2 Predaj a prenájom elektrických rušňov

140. Jedným z trhov na dodávateľskej úrovni, na ktorom pôsobí CARGO, je aj trh predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR.

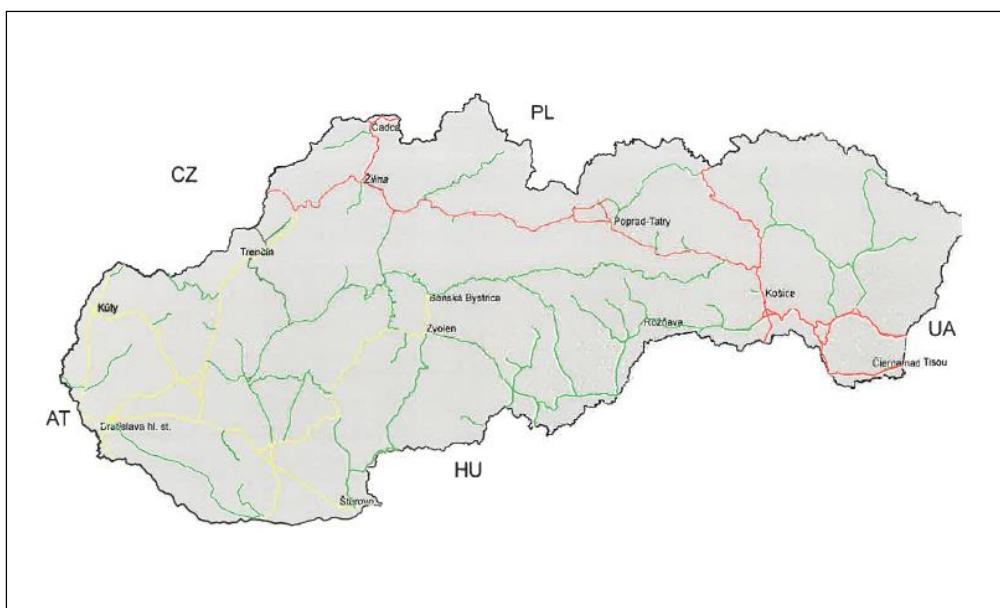
5.2.1 Tovarový relevantný trh

141. Ako už bolo uvedené v bode 111, nevyhnutnou podmienkou pôsobenia na trhu železničnej nákladnej dopravy je prístup k vozovému parku. Aby dopravca mohol poskytovať služby železničnej nákladnej prepravy, musí mať k dispozícii hnacie dráhové vozidlá (rušne), pričom tieto môže mať svoje vlastné alebo prenajaté.

142. Existujú dva druhy rušňov – elektrické a motorové. Oba druhy rušňov, elektrické aj motorové, sa dajú použiť na pohon vlaku, pričom elektrický rušeň používa na pohon elektrinu a motorový rušeň naftu.

143. Motorové rušne je možné použiť na celej železničnej sieti, teda na elektrifikovaných aj neelektrifikovaných tratiach. Elektrické rušne je možné použiť len na elektrifikovaných tratiach, ktorých je v SR približne 44% z celkovej dĺžky tratí. Kde v SR sa nachádzajú elektrifikované trate a kde nie, je uvedené na nasledujúcej mape.

Schéma 6 – Elektrifikované železničné trate v SR (vyznačené žltou a červenou)



Zdroj: ŽSR (červená – jednosmerný prúd, žltá – striedavý prúd, zelená – neelektrifikovaná trať)

144. Vzhľadom na možnosti použitia, motorové rušne majú širšie, univerzálnejšie použitie – možno ich použiť na elektrifikovaných aj neelektrifikovaných tratiach, avšak prevádzka motorových rušňov je výrazne nákladnejšia ako prevádzka elektrických rušňov. Napr. v tabuľkách 11 a 12 je na ilustráciu uvedená nákladovosť elektrickej a motorovej trakcie všeobecne a nákladovosť niektorých vybraných radov HDV tak, ako to uviedlo CARGO. Z tabuliek vyplýva, že nákladovosť motorovej trakcie (motorových rušňov) je výrazne vyššia v porovnaní s nákladovosťou elektrickej trakcie (elektrických rušňov).

Tabuľka 11 – Porovnanie nákladovosti HDV za rok 2010 (CARGO)

Údaje za rok 2010	Elektrická trakcia	Motorová trakcia	% rozdiel
Nákladovosť EUR/vlkm	[...]	[...]	[...]
Nákladovosť EUR/lokkm	[...]	[...]	[...]
Nákladovosť EUR/1h posunu	[...]	[...]	[...]

Zdroj: CARGO, položka spisu 10

Tabuľka 12 – Porovnanie nákladovosti vybraných radov rušňov (CARGO)

Trakcia	Rad HDV	Náklady na 1 km v EUR	% rozdiel
	[...]	[...]	[...]
Elektrická	[...]	[...]	[...]
Motorová	[...]	[...]	[...]

Zdroj: CARGO, položka spisu 10

145. Na rozdiely v nákladovosti/efektívnosti elektrických a motorových rušňov poukazujú aj rozdiely v cenách rušňového hospodárstva CARGA. Ide o službu, kedy CARGO poskytuje trakčné výkony na jednotlivé prepravy, teda poskytuje služby rušňa aj rušňovodiča na určitú konkrétnu prepravu pre iného dopravcu na základe objednávky. Poskytovanie týchto služieb je upravené zmluvne a za poskytnutie služieb sa zväčša účtujú sadzby za vlkm (za použitie rušňa) a hodinové sadzby (za rušňovodiča), pričom výška sadzieb je stanovená na základe nákladov spojených s prevádzkou rušňov a na základe nákladov na personál.⁵¹ Zo zmlúv uzatvorených medzi CARGOM a spoločnosťami, ktorým túto službu CARGO poskytovalo vyplýva, že CARGO účtovalo výrazne rozdielne ceny v závislosti od toho, či na danú prepravu bol použitý elektrický alebo motorový rušeň. Napr. v roku 2010 CARGO účtovalo spoločnosti [.....] sadzby [...] EUR/vlkm v prípade elektrickej trakcie a [...] EUR/vlkm + spotreba nafty v prípade dieselovej trakcie (náklady na rušňovodiča dodatočne [.....] EUR/hod.). Rovnako v roku 2010 CARGO účtovalo spoločnosti [...] sadzby [...] EUR/vlkm v prípade elektrickej trakcie a [...] EUR/vlkm v prípade dieselovej trakcie (náklady na rušňovodiča dodatočne [...] EUR/vlkm). V roku 2008 CARGO účtovalo spoločnostiam [...] a [...] zhodne [...] EUR/vlkm v prípade elektrickej trakcie a [...] EUR/vlkm v prípade dieselovej trakcie (vrátane nákladov na rušňovodiča). Teda aj z porovnania uvedených cien vyplýva, že použitie motorových rušňov je výrazne nákladnejšie ako použitie elektrických rušňov.

⁵¹ CARGO, položka spisu 53: „Cenové podmienky poskytovanie služieb rušňového hospodárstva sú stanovené spravidla na základe

- náklady na prevádzku rušňov s príslušnou celopodnikovou réžiou a prípadnou obchodnou maržou
- osobné náklady na personál s príslušnou celopodnikovou réžiou a prípadnou obchodnou maržou...“

146. Tiež medzi CARGOM a osobným dopravcom – spoločnosťou ZSSK sú uzatvorené zmluvy týkajúce sa poskytnutia hnacích dráhových vozidiel v mimoriadnych situáciách. Tieto zmluvy obsahujú aj ceny za poskytnutie výkonov HDV CARGA v prípade potreby ZSSK, pričom cena za HDV motorovej trakcie je o približne [...] % vyššia ako cena za poskytnutie HDV elektrickej trakcie. K cene sa potom ešte zvlášť pripočítavajú náklady na elektrinu alebo naftu.
147. Obdobne nákladovosť použitia elektrických a motorových rušňov vyhodnotili aj konkurenti spoločnosti CARGO, ktorí sa zhodne vyjadrili, že elektrické rušne sú v porovnaní s motorovými efektívnejšie a ekonomickejšie. Podľa ich vyjadrení je prevádzka elektrických rušňov jednoznačne menej nákladná ako prevádzka motorových rušňov, nakoľko náklady na elektrinu sú nižšie ako náklady na naftu, rovnako aj náklady na údržbu sú nižšie pri elektrických rušňoch. Elektrické rušne navyše potrebujú kratšie časy na sprevádzkovanie a odstavenie, dosahujú vyššie trakčné výkony a cestovné rýchlosti, nie sú obmedzované kapacitou nádrže a nie je pri nich nutné riešiť tankovanie.⁵²
148. To, že efektívnejšie je používať elektrické rušne ako rušne motorové dokazuje aj spôsob, akým elektrické a motorové rušne používa samotné CARGO. CARGO má veľký rušňový park – približne 700 rušňov, nie je obmedzené nedostatkom určitého druhu rušňov ako ostatní dopravcovia, a teda si môže vyberať ako najefektívnejšie bude realizovať svoje výkony – s použitím ktorého druhu rušňov.
149. Ako je zrejme z tabuľky 13, napriek tomu že elektrické rušne tvoria 42 – 47% rušňového parku CARGA, CARGO nimi realizuje väčšinu dopravných výkonov [(.....)]. Rovnako aj výkony na jeden rušeň sú oveľa vyššie pri elektrických rušňoch – jedným elektrickým rušňom sa v priemere realizuje [.....] tis. čtkm ročne, zatiaľ čo jedným motorovým rušňom sa ročne realizuje v priemere [.....] tis. čtkm (resp. [.....] vlkm na jeden elektrický rušeň ročne a [.....] vlkm na jeden motorový rušeň ročne). CARGO, ktoré má dostatok rušňov oboch typov, teda pri realizácii svojich dopráv jednoznačne uprednostňuje elektrické rušne pred motorovými.

⁵² Napr. *Expres Rail* uviedol (položka spisu 17): „*Pre Express Rail je efektívnejšie používať elektrické rušne v porovnaní s motorovými rušňami. ... Výhodou elektrických rušňov, čo sa týka nákladov na ich prevádzku je hlavne to, že neobsahujú v sebe prvotný zdroj energie. Motorový rušeň používa ako prvotný zdroj energie vznetový motor spolu s obmedzeným množstvom PHM v nádrži, čo samozrejme obmedzuje jeho akčný rádius na určené množstvo PHM, časté zbrojenie a tým aj menšiu efektívnosť jeho nasadzovania v prevádzke. Elektrické rušne sú výkonnejšie, ale čo sa týka spotreby elektriny a PHM vychádzajú menšie náklady pri použití elektrických rušňov, preto sú aj viac preferované. Elektrické rušne sú výkonnejšie, ale čo sa týka spotreby elektriny a PHM vychádzajú menšie náklady pri použití elektrických rušňov, preto sú aj viac preferované.*“

SŽDS, položka spisu 7: „*Určite efektívnejšie je využívať elektrické rušne, jednak náklady na elektrinu sú nižšie, nie sme obmedzovaní kapacitou nádrže, nie je nutné riešiť tankovanie, prevádzkové náklady sú tiež nižšie ako u dieselových rušňov. Obmedzujúci je fakt, že nie všetky trate sú elektrifikované a aj tie ktoré sú, majú rôzne napájacie systavy.*“

PSŽ, položka spisu 6: „*Pre ilustráciu porovnania nákladovosti použitia elektrických a dieselových rušňov zasielame nasledovný výpočet: Vlak o váhe 1000 ton na vzdialenosť 100 km má náklady na energiu (PHM) 484 EUR a pri použití elektrického rušňa sú náklady na elektrickú energiu 257 EUR.*“

Tabuľka 13 – CARGO - Porovnanie elektrických a motorových rušňov a elektrickej a motorovej trakcie

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
HDV spolu, z toho	[...]					
<i>Elektrické rušne</i>						
<i>Motorové rušne</i>						
% pomer ER a MR						
<i>Elektrické rušne</i>						
<i>Motorové rušne</i>						
Výkon v tis. čtkm spolu, z toho						
<i>Elektrická trakcia</i>						
<i>Motorová trakcia</i>						
% pomer ET a MT podľa čtkm						
<i>Elektrická trakcia</i>						
<i>Motorová trakcia</i>						
Výkon v tis. čtkm na 1 rušeň						
<i>Elektrická trakcia</i>						
<i>Motorová trakcia</i>						
Výkon v tis. vlkm spolu, z toho						
<i>Elektrické rušne</i>						
<i>Motorové rušne</i>						
% pomer ET a MT podľa vlkm						
<i>Elektrická trakcia</i>						
<i>Motorová trakcia</i>						
Výkon v tis. vlkm na 1 rušeň						
<i>Elektrická trakcia</i>						
<i>Motorová trakcia</i>						...]

Zdroj: údaje CARGO

150. Úrad nemal k dispozícii údaje o pomere elektrickej a motorovej trakcie CARGA samostatne pri ucelených vlakoch, nakoľko CARGO uviedlo, že takýmito údajmi nedisponuje a podľa jeho vyjadrení nie je možné ani hodnoverne odhadnúť pomer elektrickej a motorovej trakcie zvlášť pri ucelených vlakoch a zvlášť pri jednotlivých zásielkach. CARGO však uviedlo, že „... *vozba rozhodujúcej väčšiny ucelených vlakov je vykonávaná elektrickou trakciou,*“ takže sa dá konštatovať, že CARGO aj pri železničnej nákladnej doprave realizovanej formou ucelených vlakov využíva v rozhodujúcej miere elektrické rušne.

151. Z uvedeného vyplýva, že elektrické rušne je síce možné z „technického“ hľadiska nahradiť motorovými rušňami, ale prevádzka motorových rušňov je v podmienkach SR výrazne drahšia ako prevádzka elektrických rušňov. Ak má dopravca možnosť používať elektrické rušne, využíva ich na svoje výkony v rozhodujúcej miere a nenahrádza ich motorovými rušňami – tak ako to dokazuje správanie sa spoločnosti CARGO. Elektrické rušne pred motorovými preferujú (resp. by preferovali) aj súkromné spoločnosti. Napr. spoločnosť LTE, ktoré nemá žiadne elektrické rušne, uviedla⁵³: „*V súčasnej skladbe dopravných výkonov v našej spoločnosti by podľa nášho odhadu bolo výhodnejšie dopravovať 70% vlakov v elektrickej trakcii. ... Rozhodne pre každú spoločnosť je efektívnejšie a ekonomickejšie využívať elektrické hnacie dráhové vozidlá na*

⁵³ LTE, položka spisu 15

elektrifikovaných tratiach.“ Z uvedeného dôvodu elektrické a motorové rušne nemožno považovať za zameniteľné. Skutočnosť, že súkromní dopravcovia využívajú motorové rušne aj tam, kde by bolo vhodné využívať elektrické rušne, nemožno interpretovať ako zameniteľnosť v zmysle súťažného práva – motorové rušne nepredstavujú efektívny substitút k elektrickým rušňom, ale menej efektívnu alternatívu, ktorú dopravcovia využívajú, pretože nemajú dostatočný prístup k elektrickým rušňom (dôvody tohto vid' nižšie v tejto kapitole).

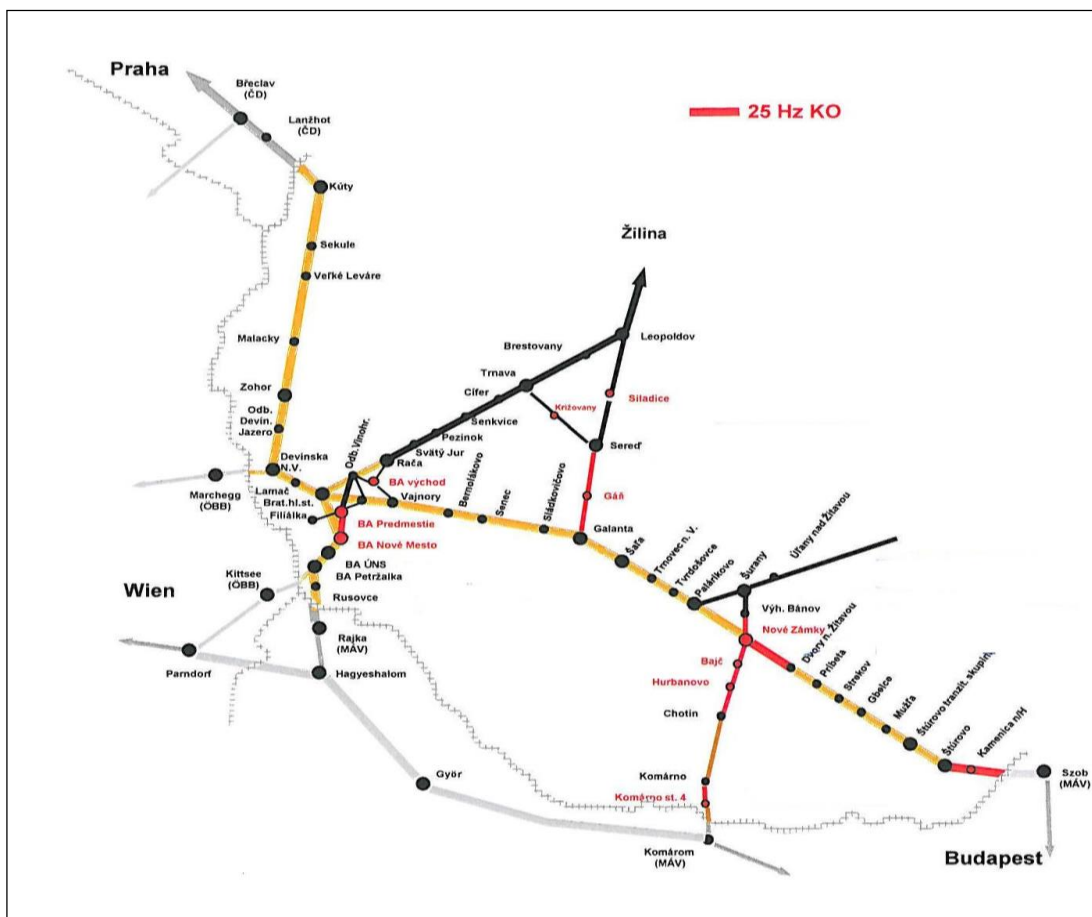
152. Elektrické rušne môžu dopravcovia teoreticky získať z dvoch základných zdrojov: po prvé, môžu si kúpiť alebo prenajať nové, moderné (t.j. v súčasnosti resp. v úradom sledovanom období sa vyrábajúce) elektrické rušne od výrobcov alebo spoločností zaoberajúcich sa prenájom týchto rušňov alebo si môžu kúpiť alebo prenajať staré (t.j. už v súčasnosti resp. v úradom sledovanom období sa nevyrábajúce rušne) od majiteľov týchto rušňov.
153. K novým elektrickým rušňom je v SR prístup značne problematický, pričom problémy spočívajú hlavne v nasledovnom: Dopravca smie v SR prevádzkovať len tie dráhové vozidlá (rušne a vozne), ktoré spĺňajú podmienky stanovené zákonom o dráhach a sú na prevádzku v SR „schválené“. Konkrétne to znamená, že na dráhach ŽSR sa smú prevádzkovať dráhové vozidlá, ktoré typovo schválilo MDVRR SR a na ktoré ÚRŽD vydal povolenie na uvedenie do prevádzky. Toto povolenie musí byť vydané na každé jedno vozidlo, teda na každý rušeň aj každý vozeň. V rámci vydávania povolení si ÚRŽD vyžadava stanovisko od spoločnosti ŽSR ako správcu infraštruktúry, ktorá sa vyjadruje ku kompatibilite dráhového vozidla a infraštruktúry a zároveň určuje aj podmienky prevádzky vozidla (či možno vozidlo prevádzkovať bez obmedzení alebo s určitými obmedzeniami). Súčasťou povoľovacích a schvaľovacích konaní je aj realizácia skúšobného chodu a skúšobnej prevádzky.
154. V súvislosti so schvaľovacím procesom vznikajú dva problémy: prvý z nich je ten, že v SR boli v šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch minulého storočia na elektrifikovaných tratiach budované 25 Hz koľajové obvody (koľajové obvody slúžia na detekciu vlaku v traťovom úseku a na ovládanie pricestných zabezpečovacích zariadení). Činnosť týchto koľajových obvodov je však rušená zariadeniami/technologiami používanými v nových moderných elektrických rušňoch. Na základe tejto skutočnosti väčšinou nové moderné elektrické rušne nemôžu získať povolenie na uvedenie do prevádzky a teda nemôžu byť používané v SR (prípadne ich prevádzka je povolená s rôznymi obmedzeniami).⁵⁴ Ako uviedlo ŽSR⁵⁵ „Tieto koľajové obvody [25 Hz] majú väčšinou problém so všetkými typmi novovyrábaných elektrických rušňov.“

⁵⁴ Napr. SŽDS, položka spisu 7: „Aby mohol byť nový typ rušňa používaný, je nutné aby ho schválil ÚRŽD. ÚRŽD podmieňuje jeho schválenie kladným stanoviskom ŽSR. Keď sme sa informovali na možnú prevádzku elektrických rušňov Siemens na tratiach ŽSR, bolo nám zo strany ŽSR povedané, že tieto rušne rušia „blúdivými prúdmi“ „koľajové obvody“ čo ohrozuje bezpečnosť vlakovú prevádzku a preto nie je možné vydať kladné stanovisko k ich prevádzkovaniu na tratiach ŽSR. Takú istú odpoveď sme dostali od ŽSR aj keď sme sa informovali na maďarské rušne typu V63. Paradoxom je že maďarské rušne typu V63 boli pred rokom 1990 bežne prevádzkované na vtedajších tratiach ČSD.“

⁵⁵ ŽSR, položka spisu 28

155. Problémy kompatibility infraštruktúry a nových elektrických rušňov sa postupne odstraňujú v rámci modernizácie tratí. Tento proces je však pomalý (hlavne z dôvodu finančnej náročnosti) a stále existujú úseky, kde sú problémové 25 Hz koľajové obvody a teda kde sú problémy s prevádzkou nových elektrických rušňov. Problémové úseky, ktoré existovali ešte v roku 2011, sú znázornené na nasledujúcej mape.

Schéma 7 – Problémové úseky



Zdroj: ŽSR, položka spisu 27 (mapa predložená v septembri 2011)

156. Problémová je hlavne západná časť Slovenska, avšak ide o oblasť, kde v najväčšej miere pôsobia súkromní dopravcovia, ktorí hlavne realizujú dopravu z/do ČR, Maďarska a Rakúska. Túto skutočnosť potvrdilo aj CARGO, ktoré vo svojich interných materiáloch⁵⁶ uvádza, že oblasťou záujmu súkromných dopravcov je hlavne západná časť Slovenska.

157. Druhý problém, ktorý súvisí so schvaľovaním nových elektrických rušňov spočíva v tom, že proces schvaľovania typu rušňa na MDVRR SR a získavania povolenia na prevádzku od ÚRŽD je hlavne časovo náročný proces, trvajúci niekoľko rokov. Podľa vyjadrenia ÚRŽD⁵⁷ pre nové typy moderných elektrických rušňov napr. v roku 2013 už tretí rok plyní skúšobná prevádzka s cieľom overenia kompatibility týchto železničných vozidiel so sieťou ŽSR. Schvaľovací

⁵⁶ Napr. Marketingový plán na rok 2010

⁵⁷ ÚRŽD, položka spisu 104

proces teda tiež predstavuje bariéru pre dopravcov pri získavaní prístupu k novým elektrickým rušňom, čo potvrdili aj súkromní dopravcovia.⁵⁸

158. V dôsledku uvedených skutočností (problémy kompatibility nových typov elektrických rušňov a infraštruktúry, dlhé schvaľovacie procesy) bolo v úradom sledovanom období použitie nových elektrických rušňov v SR významne obmedzené. Z údajov predložených ÚRŽD⁵⁹ vyplýva, že v úradom sledovanom období nebolo vydané povolenie na prevádzku na žiadny typ nových elektrických rušňov používaných v železničnej nákladnej doprave bez obmedzení. Uvedenú skutočnosť potvrdilo aj CARGO,⁶⁰ ktoré uviedlo, že *„Vzhľadom na existujúce zabezpečovacie zariadenia na tratiach ŽSR nie je zatiaľ schválená prevádzka žiadnych HDV elektrickej trakcie západných konštrukcií ...“* Obdobne sa vyjadrili aj ostatní dopravcovia.⁶¹
159. V úradom sledovanom období sa v SR bez problémov mohli používať len staré elektrické rušne,⁶² vyrábané napr. spoločnosťou Škoda Plzeň, ktoré sa už ale nevyrábajú. K rušňom schopným prevádzky v podmienkach SR sa tak súkromní dopravcovia mohli dostať hlavne kúpou alebo prenájomom starších typov rušňov od ich majiteľov.

⁵⁸ Napr. Lokorail, položka spisu 8: *„Hlavným dôvodom, prečo je v podmienkach SR problém s používaním moderných elektrických rušňov je zložitost' ich certifikácie.“*

LTE, položka spisu 15: *„Najväčším problémom z pohľadu našej spoločnosti je brzdenie a priedahy v typovom schvaľovaní moderných rušňov, ktoré vlastní naša materská spoločnosť LTE v Rakúsku. Keďže HDV nie sú schválené pre používanie na sieti ŽSR, nie je možné ich nasadzovať na výkony na rozdiel od susedných štátov, kde tieto typy rušňov majú povolenú prevádzku.“*

⁵⁹ ÚRŽD, položka spisu 61

⁶⁰ CARGO, položka spisu 24

⁶¹ SŽDS, položka spisu 92 – *„Z dôvodu existujúcej infraštruktúry a vzhľadom na technické a bezpečnostné normy a proces schvaľovania je prakticky nemožné používanie moderných zahraničných elektrických rušňov.“*

AWT, položka spisu 21: *V súčasnej dobe, dle našich informácií, není k dispozici žádné moderní elektrické hnací vozidlo, které by bylo vhodné např. pro realizaci tranzitní dopravy mezi ČR-SK-HU. Existuje elektrické hnací vozidlo Taurus, které je schváleno k provozu ve většině okolních států (CZ, HU, A, PL) a patří k jednomu z nejmodernějších hnacích vozidel ve světě. Bohužel v SR, dle našich informací, stále není možno toto vozidlo, dle našich informací, na většině sítě provozovat a to z důvodu negativního ovlivňování kolejových obvodu zabezpečovacího zařízení železniční sítě jízdou tohoto vozidla. ... Nevíme o žádném vyráběném elektrickém hnacím vozidle, které by mohlo být bez omezení provozováno na infrastruktuře ŽSR.“*

LTE, položka spisu 15: *„Z elektrických rušňov, ktoré sú vyrábané v súčasnosti a nedávnej minulosti, nezodpovedajú prísny predpisovému ustanoveniu o prevádzke na ŽSR žiadne rušne. Výnimku tvorí prototyp rušňa od výrobcu Škoda Plzeň, ktorý je cenovo a prevádzkovými parametrami podľa nášho názoru nepredajný.“*

Express Slovakia, položka spisu 54: *„Hlavný problém sú železničné rušne. Na Slovensku nie sú schválené moderné rušne predovšetkým elektrickej trakcie.“*

⁶² Podľa verejne dostupných informácií (november 2006): *„Práve chýbajúca možnosť dostať sa k elektrickým lokomotívam je hlavný problém aj pre súkromných dopravcov. Tie sú totiž silnejšie a pri prevádzke ekonomickejšie ako dieselelektrické. Na slovenských ... dráhach zatiaľ môžu chodiť iba staršie škodovacké rušne, ale tie sa už nedajú kúpiť. V postkomunistických krajinách sa trate zabezpečujú iným systémom ako v západnej Európe. Pre najväčších výrobcov elektrických lokomotív Siemens a Bombardier je momentálne trh nových krajín Európskej únie veľmi malý na to, aby sa problémom začali serióznejšie zaoberať.“* <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/na-zelezniceste-konkurencia-nedorazila.html>

160. Na základe uvedeného v kontexte tohto prípadu a špecifik slovenského trhu úrad tovarový relevantný trh na dodávateľskej úrovni vymedzil ako **trh predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR**.
161. Určitou alternatívou k predaju a prenájomu rušňov schopným prevádzky v podmienkach SR by mohla byť služba rušňového hospodárstva, ktorú ponúka napr. CARGO (aj keď niektorí dopravcovia uviedli, že aj túto službu im CARGO odmieta poskytovať). Táto služba, ako už bolo uvedené, spočíva v poskytnutí trakčného výkonu na jednotlivé prepravy, teda poskytnutie rušňa aj rušňovodiča na určitú konkrétnu prepravu pre iného dopravcu. Poskytovanie týchto služieb je upravené zmluvne a za poskytnutie služieb sa účtujú sadzby za vlkm alebo hodinové sadzby.
162. Rozdiel medzi predajom a prenájomom rušňa a rušňovým hospodárstvom však spočíva v tom, že ak má súkromný dopravca k dispozícii rušeň, ktorý si kúpil alebo prenajal, môže sám tento rušeň využívať, ako, koľko a kde uzná za vhodné, teda v rámci železničnej nákladnej dopravy vytvára „vlastný produkt s vlastnými parametrami kvality“. Pri službách rušňového hospodárstva sa táto služba objednáva na konkrétnu prepravu, ktorú potom napr. CARGO zrealizuje a poplatok za službu je naviazaný na zrealizovaný výkon. Teda v prípade rušňového hospodárstva nejde o samostatné poskytovanie služieb železničnej nákladnej prepravy súkromným dopravcom, ale o objednanie si prepravy napr. u CARGA.
163. Na základe uvedených skutočností úrad rušňové hospodárstvo nepovažuje za zmeniteľné s predajom a prenájomom elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR.

Prístup Komisie k definovaniu tovarového relevantného trhu

164. Komisia sa vo svojej rozhodovacej praxi priamo nevenovala predaju a prenájomu elektrických rušňov. Pre tento prípad ale môže byť relevantné rozhodnutie COMP/37.685 GVG/FS, ktorého podstatou bolo, že národná talianska železničná spoločnosť FS odmietla nemeckému železničnému dopravcovi GVG poskytovať služby rušňového hospodárstva (rozhodnutie sa týkalo železničnej osobnej dopravy).
165. V tomto rozhodnutí bol jeden z trhov definovaný aj trh rušňového hospodárstva, ktorý sa považuje za nezameniteľný s prenájomom alebo kúpou rušňov. V bode 54 je konkrétne uvedené: *„Trh rušňového hospodárstva je odlišný od trhu prenájmu alebo kúpy rušňa. Rušňové hospodárstvo môže byť poskytované len železničnými spoločnosťami, ktoré majú patričnú licenciu. Lokomotívy môžu byť prenájaté alebo kúpené železničnými spoločnosťami alebo výrobcami/výrobnými podnikmi. Prenájom alebo kúpa lokomotívy nie je náhradou pre rušňové hospodárstvo keďže zahŕňa iba poskytnutie vozového parku. Rušňové hospodárstvo naopak zahŕňa poskytnutie vodiča, údržbu, opravy a servisnú podporu.“*⁶³

⁶³ „The market for traction is different from the market for renting or purchasing of locomotives. Traction services can only be provided by railway companies, as they have a license to do so.

5.2.2 Priestorový relevantný trh

166. Z tovarového hľadiska úrad relevantný trh vymedzil ako trh predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR. Ako už bolo uvedené v predchádzajúcej kapitole, vzhľadom na problémy spojené so schvaľovaním nových elektrických rušňov, v úradom sledovanom období sa v SR bez problémov mohli používať len staré elektrické rušne, vyrábané napr. spoločnosťou Škoda Plzeň, ktoré sa už ale nevyrábajú. K rušňom schopným prevádzky v podmienkach SR sa tak súkromní dopravcovia mohli dostať hlavne kúpou alebo prenájomom od ich vlastníkov. Subjektom, ktorý rušne schopné prevádzky v SR v rozhodujúcej miere vlastní, je práve spoločnosť CARGO. Žiadny iný väčší dopravca resp. subjekt, ktorý by mal v úradom sledovanom období vo významnejšej miere k dispozícii voľné kapacity rušňov schválených na prevádzku v SR, nie je.⁶⁴

167. Na základe uvedeného úrad **priestorovú dimenziu relevantného trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR vymedzil územím Slovenskej republiky.**

5.2.3 Dominantné postavenie

168. Počty elektrických rušňov, ktoré majú dopravcovia k dispozícii, je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Locomotives can be rented or purchased from railway companies or from manufacturers. The renting or purchasing of a locomotive is not a substitute for traction as it concerns only the provision of rolling stock. Traction instead includes the provision of a driver, maintenance and repair services and the back-up.“

⁶⁴ SŽDS, položka spisu 55: „Jediný, kto má dostatok rušňov, je ŽS Cargo Slovakia, a.s. ... Čo sa týka iných možností prenájmu rušňov, tieto možnosti sú zo zahraničia veľmi obmedzené nielen pre nedostatok, ale aj preto, že nie všetky dostupné typy rušňov sú schválené pre prevádzku na tratiach ŽSR.“, položka spisu 92: „Z dôvodu existujúcej úrovne infraštruktúry a vzhľadom na technické a bezpečnostné normy a proces schvaľovania je prakticky nemožné používanie moderných zahraničných elektrických rušňov. Zároveň je v SR a ČR nedostatok rušňov vhodných na vlakovú dopravu pre neochotu ZSCS požičať alebo predat' rušne z majetku ZSCS pre súkromných dopravcov.“

LTE, položka spisu 15 „Naša materská spoločnosť LTE Austria má vo vlastníctve, resp. dlhodobom prenájme 10 moderných elektrických HDV. Žiaľ, železničná infraštruktúra SR neumožňuje ich vstup na naše územie, ako takmer jediná krajina v európskom regióne. Ako alternatívna možnosť využívať HDV elektrickej trakcie je nákup starých rušňov. Majiteľom týchto dožívajúcich HDV je spoločnosť ZSSK Cargo a ŽOP. Títo však odmietajú hnacie vozidlá predat', resp. prenajať aj za cenu, že by ich zošrotovali čo už sa tak mnohokrát stalo. Takto vznikla patová situácia vo využívaní elektrických HDV v našej spoločnosti (staré HDV sú nepredajné a nové na infraštruktúru ŽSR vstúpiť nemôžu). Naša spoločnosť je nútená dopravovať vlaky v motorovej trakcii aj na elektrifikovaných tratiach.“

Express Rail, položka spisu 57: „Za najzávažnejší problém považujeme prístup k HDV schválenému na tratiach ŽSR, URŽD neschvaľuje HDV bežne využívané v EU, nie je možné prenajať si HDV od ZSSK CARGO, ZSSK Slovensko napriek tomu že majú voľné kapacity. ... Vhodné a schopné HDV sú vo vlastníctve ZSSK CARGO, ZSSK Slovensko a nie je možné si ich prenajať prípadne odkúpiť. Ostatné HDV využívané v EÚ nie sú homologizované.“

Tabuľka 14 – Počty elektrických rušňov jednotlivých dopravcov

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SŽDS	0	1	2	4	3	3
LTE	0	0	0	0	0	0
AWT	0	0	0	0	0	0
Lokorail	–	0	2	2	2	2
Express Rail	–	–	–	–	0	2
PSŽ	–	–	–	–	2	3

Zdroj: údaje jednotlivých dopravcov

169. CARGO má všetky elektrické rušne vo svojom vlastníctve. Jedná sa o staršie rušne vyrobené v bývalom Československu, ktoré „zdedilo“ ako štátny dopravca. Za roky 2005 – 2010 CARGO nepribudli žiadne nové elektrické rušne. Čo sa týka úbytku rušňov, tieto boli buď predané (detaily predaja sú uvedené v kapitole 6.2.1) alebo vyradené z prevádzky. Podľa vyjadrenia CARGO vyradenie elektrických rušňov z prevádzky bolo z dôvodu poškodenia ich hlavných celkov, pričom oprava poškodenia by bola veľmi nákladná, nerentabilná, nakoľko išlo o výbehové rady HDV.
170. Konkurenti elektrické rušne buď nemajú vôbec (LTE, AWT), alebo majú k dispozícii tiež len staré typy elektrických rušňov. V roku 2010 SŽDS mala k dispozícii 3 elektrické rušne, dva prenajaté od materskej spoločnosti INVESTEX GROUP a jeden od ZOS Zvolen, spoločnosť Lokorail mala dva elektrické rušne, ktoré získala prenájmom od Ostravskej dopravnej spoločnosť ČR, Express Rail mala v prenájme dva elektrické rušne od českej spoločnosti AWT VADS, [...] mala [...] elektrické rušne prenajaté od CARGO (ale s podmienkou, že nebudú používané v SR – detaily vid' kapitola 6.2.1). Vývoj počtu elektrických rušňov súkromných dopravcov je uvedený v tabuľke 14.
171. Ako vyplýva z uvedeného, elektrické rušne schopné prevádzky v podmienkach SR predstavujú samostatný relevantný trh. V úradom sledovanom období nebolo ÚRŽD vydané povolenie na prevádzkovanie elektrických rušňov na tratiach ŽSR bez obmedzení na žiadne nové typy rušňov. Problémy s infraštruktúrou a dlhé schvaľovacie procesy vytvárali významnú bariéru prístupu k týmto rušňom. Súkromní dopravcovia tak mohli využívať len staré elektrické rušne, ktoré sa už ale nevyrábajú. Jediný významný zdrojom týchto rušňov je CARGO, ktoré na vymedzenom trhu disponuje jednoznačne najväčším počtom rušňov schopných prevádzky v SR a na trhu nie je prítomný konkurent, ktorý by mohol byť dostatočnou alternatívou a konkurenčným obmedzením pre CARGO.
172. Na základe uvedeného úrad konštatuje, že **CARGO na relevantnom trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR má dominantné postavenie v zmysle § 8 ods. 1 zákona ako aj čl. 102 Zmluvy.**

5.2.4 Námietky CARGA k definícii relevantného trhu a dominantnému postaveniu

173. Vo Vyjadrení 1 CARGO namieta, že tovarové vymedzenie relevantného trhu nekorešponduje so spôsobom zisťovania skutkového stavu úradom a so skutkovými závermi úradu. Podľa CARGA ak úrad vymedzil tovarový relevantný trh ako trh predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR, mal zisťovať rozsah, v akom sa v sledovanom období elektrické rušne schopné prevádzky v podmienkach SR predávali a prenajímali a aký bol podiel CARGA na tomto predaji a prenájme v porovnaní s inými subjektmi.
174. S uvedenou námietskou úrad nesúhlasí. Požiadavka vyhodnotiť trhovú podiel CARGA na základe toho, koľko rušňov CARGO predalo a prenajalo v porovnaní s ostatnými subjektmi by v kontexte protisúťažného správania, ktoré úrad posudzuje, viedla k skresleným záverom. Napriek dopytu po službe predaja a prenájmu elektrických rušňov CARGO túto službu v SR neposkytovalo, a teda požiadavka na zisťovanie reálneho rozsahu prenájmu a predaja elektrických rušňov a následné zisťovanie trhového podielu a definovanie dominantného postavenia nedáva zmysel, pretože čím menej by CARGO predávalo a prenajímalo elektrické rušne (teda čím silnejšie by porušovalo zákon), tým menší podiel by na relevantnom trhu malo.
175. Postup úradu, ako pristupoval k definícii tovarového relevantného trhu, je uvedený v kapitole 5.2.1. Ako už úrad uviedol, nevyhnutnou podmienkou na to, aby dopravcovia mohli poskytovať služby železničnej nákladnej prepravy je prístup k určitej infraštruktúre alebo službám, pričom na pôsobenie na trhu železničnej nákladnej dopravy dopravcovia nevyhnutne potrebujú aj rušne. V kapitole 5.2.1 úrad okrem iného vyhodnotil aj možnosti, akými môžu dopravcovia elektrické rušne získať (kúpa nových, v súčasnosti vyrábaných elektrických rušňov alebo získanie starých, už nevyrábaných rušňov predajom alebo prenájmom od ich vlastníkov). Keďže v tejto kapitole úrad dospel k záveru, že vzhľadom na špecifické podmienky v SR, ktoré sú popísané napr. aj v bodoch 153 - 158 rozhodnutia, v SR nie je možné nové rušne používať, jediná forma prístupu k rušňom pre súkromných dopravcov je kúpa alebo prenájom starých, už nevyrábaných rušňov od ich vlastníkov. Z uvedeného dôvodu je tovarový relevantný trh nazvaný ako trh predaja a prenájmu rušňov schopných prevádzky v SR, ale v procese definície relevantného trhu sú vyhodnotené všetky možnosti získania elektrických rušňov dopravcami.
176. Účastník konania tiež nesúhlasí s obsahom pojmu elektrický rušeň schopný prevádzky v SR tak, ako ho zadefinoval úrad. Podľa jeho vyjadrenia, elektrické rušne neschopné prevádzky v SR sú iba tie, na ktoré vôbec za žiadnych okolností nie je možné udeliť povolenie na ich prevádzku v SR a to dokonca ani s prípadnými prevádzkovými obmedzeniami.
177. Uvedenú námietku úrad neakceptuje. Pri hodnotení relevantných trhov v zmysle § 3 ods. 4 zákona tovarový relevantný trh zahŕňa zhodné alebo vzájomne zastupiteľné tovary schopné uspokojiť určitú potrebu užívateľov, teda relevantný trh je tvorený tovarmi, ktoré spotrebiteľia vnímajú ako zastupiteľné a ktoré si

vzájomne konkurujú. Rovnako podľa bodu 13 Oznámenia Komisie o definícii relevantných trhov definícia trhu v zásade spočíva v identifikácii efektívnych alternatívnych zdrojov ponuky tovarov pre zákazníkov. Pri definovaní tovarového trhu je potrebné vychádzať z reálne možných alternatív, a nie zohľadňovať všetky možné hypotetické alternatívy. Rušeň, na ktorý je teoreticky možné získať povolenie na prevádzku v SR, ale s významnou investíciou do jeho prispôsobenia podmienkam SR, alebo ak proces schvaľovania trvá dlhú dobu, nemožno považovať za efektívnu alternatívu k rušňu schopnému prevádzky v SR. Takisto rušeň schopný prevádzky v SR len na jednej určitej trati nemožno považovať za reálnu alternatívu k rušňu schopnému prevádzky v SR bez obmedzení.

178. Účastník konania vo Vyjadrení 1 nesúhlasil so záverom úradu, že v sledovanom období bolo CARGO jediným subjektom, ktorý mal vo významnejšej miere k dispozícii elektrické rušne schopné prevádzky v SR. Svoj názor podopiera nasledujúcimi tvrdeniami:

- v sledovanom období boli vydané alebo museli byť vydané viaceré dodatočné povolenia⁶⁵ na prevádzkovanie elektrických rušňov v SR vrátane povolení na prevádzkovanie elektrických rušňov určených pre železničnú osobnú dopravu, množstvo elektrických rušňov musela mať aj spoločnosť ZSSK a elektrické rušne mali aj iné spoločnosti pôsobiace v SR – ŽOS Vrútky, ZOS Loko Zvolen a Slov Vagon (k tejto námietke sa úrad vyjadruje v bodoch 179 - 190),
- povolenia na prevádzku v SR mohli byť vydané aj na ďalšie elektrické rušne, napr. zo zahraničia (k tejto námietke sa úrad vyjadruje v bodoch 191 - 193),
- dodatočné povolenia na prevádzku bolo možné získať aj nové elektrické rušne (k tejto námietke sa úrad vyjadruje v bodoch 194 - 206).

179. Čo sa týka argumentov CARGA, úrad v prvom rade odmieta argument, že medzi elektrickými rušňami používanými v železničnej osobnej doprave a železničnej nákladnej doprave neexistujú žiadne podstatnejšie rozdiely a elektrické rušne používané v železničnej osobnej doprave sa dajú bez problémov používať aj v železničnej nákladnej doprave a naopak, a teda že spoločnosť ZSSK má množstvo elektrických rušňov použiteľných v rámci železničnej nákladnej dopravy.

180. V súvislosti so zmeniteľnosťou elektrických rušňov používaných v osobnej a nákladnej železničnej doprave úrad oslovil spoločnosť ZSSK – osobného železničného dopravcu. Ako uviedla spoločnosť ZSKK,⁶⁶ „ZSSK ako aj ZSSK CARGO vo väčšej miere disponujú s parkom HDV z čias ČSD, kedy sa prevažne jednalo o univerzálne HDV. Po rozdelení Železničnej spoločnosti, a.s. na ZSSK a ZSSK CARO sme ako prepravca osobnej dopravy začali s úpravami na HDV v zmysle požiadaviek na komunikačné rozhrania a úpravy spojené s prevádzkovým nasadením.“ Teda pod rozdelením Železničnej spoločnosti, a.s. na osobného a nákladného dopravcu boli HDV upravované. Ako ďalej uvádza

⁶⁵ Dodatočným povolením sa rozumie situácia, kedy je elektrický rušeň už schválený na prevádzku na tratiach správcu infraštruktúry v inom členskom štáte (napríklad v ČR) a následne, t.j. dodatočne sa schvaľuje na prevádzku na tratiach ŽSR v SR.

⁶⁶ ZSSK, položka spisu 87

ZSSK, rady HDV, ktoré používa ZSSK a ktoré je možné bez problémov použiť pre CARGO sú len 240, 363 a 163. ZSSK disponuje aj radami, ktoré neboli skúšané na nákladné vlaky (350, 162, 362) a ktoré sú určené pre vozbu rýchlíkov. Použitie ostatných rád je podľa ZSSK spojené s problémami „u HDV, u ktorých sa menil prevod na vyššiu rýchlosť nie je garantovaný normatív, t.j. vyššia rýchlosť HDV je na úkor odtiahnuteľnej celkovej hmotnosti súpravy.“ Takisto HDV CARGA nie je možné bez problémov použiť pre ZSSK – môžu vzniknúť problémy ako nedodržanie rýchlosti, nezabezpečená možnosť komunikácie vlak – HDV. ZSSK využíva HDV CARGA len v dvoch prípadoch – „pri poruchách HDV ZSSK na odtiahnutie vlaku do najbližšej stanice, kde sa vybaví preprah na HDV ZSSK a ak nie je mimoriadne k dispozícii dostatočný počet HDV v konkrétnej stanici.“ Z uvedeného teda vyplýva, že medzi elektrickými rušňami používanými v železničnej osobnej a nákladnej doprave nie je univerzálna zameniteľnosť rušňov. V železničnej nákladnej doprave možno bez problémov použiť len niektoré rady rušňov používaných v osobnej železničnej doprave (rady 240, 363 a 163).

181. Bez ohľadu na uvedené, v rokoch 2005 – 2010 spoločnosť ZSSK disponovala 41 resp. 42 kusmi HDV rád 240, 363 a 163, avšak pri týchto radoch ale ani pri ostatných radoch elektrických rušňov nemala žiadne voľné kapacity - evidenčný stav HDV sa počas celého sledovaného obdobia rovnal počtu HDV potrebných z obchodno prevádzkového hľadiska. O nedostatku elektrických rušňov u ZSSK svedčí aj tá skutočnosť, že táto spoločnosť musela využívať v prípade mimoriadnych situácií rušne CARGA, čo ale neplatilo naopak.
182. Vo Vyjadrení 2 účastník konania spochybnil údaje predložené spoločnosťou ZSSK týkajúce sa voľných kapacít elektrických rušňov. Pri hodnotení kapacít ZSSK účastník konania vyslovil domnienku (avšak bez akýchkoľvek konkrétnych dôkazov), že údaje nie sú správne, nakoľko turnusová potreba + opravárenská záloha dáva spolu menšie číslo, ako to, čo ZSSK uviedlo, že potrebuje z obchodno - prevádzkového hľadiska, a že rozdiel medzi súčtom turnusovej potreby s opravárenskou zálohou a počtom rušňov potrebných z obchodno – prevádzkového hľadiska predstavuje počet rušňov, ktoré ZSSK mohla predať alebo prenajať.
183. K uvedenej námietke úrad uvádza, že ide len o ničím nepodloženú polemiku, ktorá je navyše v rozpore s údajmi o kapacitách rušňov predložených samotným účastníkom konania. Napr. v tabuľke 19 v tomto rozhodnutí, ktorá je kópiou interného materiálu CARGA, tiež súčet turnusovej potreby a opravárenskej zálohy je menší ako počet rušňov potrebných z obchodno – prevádzkového hľadiska, pričom sa však nejedná o nepotrebné rušne. Nepotrebné rušne v zmysle tabuľky CARGA predstavujú rozdiel medzi evidenčným stavom a počtom rušňov potrebných z obchodno – prevádzkového hľadiska. Teda systém výpočtu voľných kapacít ZSSK, ktoré CARGO spochybňuje, je zhodný s jeho vlastným výpočtom voľných kapacít uvedeným v interných materiáloch. Na základe uvedeného úrad považuje námietku účastníka konania za neodôvodnenú a účelovú.
184. Ďalej k námietke dostupnosti elektrických rušňov úrad uvádza, že CARGO malo v sledovanom období približne 330 elektrických rušňov určených pre železničnú

nákladnú dopravu. ÚRŽD síce vydal v sledovanom období dodatočné povolenia na prevádzkovanie elektrických rušňov na sieti ŽSR na 179 vozidiel, avšak u viac ako 60% rušňov sa jednalo o elektrické rušne určené na osobnú prepravu, ktoré boli schválené českému osobnému dopravcovi České dráhy, a.s. Praha. Ostatné rušne boli rušne určené na nákladnú dopravu, ale niektorým z nich bola povolená prevádzka nie na celom území SR, ale iba v tesnej blízkosti štátnej hranice (napr. 12 rušňov pre MÁV Trakció, kde bola prevádzka povolená iba v úseku trate štátna hranica s Maďarskom a Štúrovo a späť, rušne pre LTE Logistik und Transport GmbH, kde prevádzka bola povolená v úseku trate štátna hranica s Rakúskom – žst. Bratislava – Petržalka, pričom navyše vozidlo nesmie jazdiť vlastnou silou v napájacej sústave 25 kV 50 Hz, rušňu pre CTL Logistics, S.A. Warszawa bola povolená prevádzka v úseku trate štátna hranica s Poľskom – žst. Skalité) – takéto rušne sa jednoznačne nedajú považovať za rušne schopné prevádzky v SR.

185. Čo sa týka iných spoločností v SR, ktoré CARGO označilo za vlastníkov významného počtu rušňov (ŽOS Vrútky, ZOS Loko Zvolen a Slov Vagon) a v tomto smere žiadalo doplniť dokazovanie, či tieto spoločnosti vlastnili elektrické rušne a koľko, tak k tomuto úrad uvádza, že podľa informácií získaných od ÚRŽD⁶⁷ z uvedených spoločností elektrické rušne vlastnila len spoločnosť ŽOS Vrútky, pričom išlo o 7 elektrických rušňov dvoch rád (140 a 182), ktoré samotné CARGO označilo za rady určené do útľumu, pričom rušne [.....] (viď tabuľka 19). Uvedené spoločnosti nepôsobia ako dopravcovia, ale sú skôr zamerané na opravy, údržby a pod.
186. V súvislosti s dodatočnými povoleniami vydanými ÚRŽD na prevádzkovanie elektrických rušňov na sieti ŽSR (bod 184 rozhodnutia) účastník konania žiadal doplniť dokazovanie o to, aký počet rušňov zodpovedá pojmu všetky v konštrukčnej rade, pretože spoločnostiam AWT, a.s. Ostrava, VIAMONT DSP, a.s. Ústí nad Labem, CTL Logistics, Warszawa a LTE Logistik und Transport, Graz vydal ÚRŽD dodatočné povolenia na prevádzkovanie elektrických rušňov na sieti ŽSR tak, že pri počte povolených vozidiel nebol uvedený konkrétny počet ale poznámka všetky v danej konštrukčnej rade. Účastník konania žiadal tiež doplniť dokazovanie o to, či ešte pred sledovaným obdobím neboli vydané povolenia alebo dodatočné povolenie iným subjektom na prevádzku elektrických rušňov v SR. Účastník konania tiež žiadal doplniť dokazovanie o skúmanie skutočnosti, či sa súkromní dopravcovia obrátili na spoločnosti uvedené v prehľade dodatočných povolení na prevádzkovanie elektrických rušňov a žiadali od nich prenajať elektrické rušne.
187. Uvedené skutočnosti úrad zisťoval oslovením ÚRŽD ako subjektu vydávajúceho predmetné povolenia. Čo sa týka konkrétneho počtu zodpovedajúceho pojmu „všetky v konštrukčnej rade“, ÚRŽD konkrétny počet nevedel uviesť. Uvedená skutočnosť sa však týka 4 subjektov, pričom ale u dvoch povolenia na prevádzku rušňov boli vydané s obmedzením (prevádzka bola povolená na malom úseku dráhy ŽSR pri hranici). Uvedená skutočnosť však nič nemení na záveroch úradu uvedených v bode 213 rozhodnutia a úrad nepovažuje za

⁶⁷ ÚRŽD, položka spisu 104

potrebné doplniť dokazovanie vyžiadanim si informácií o počte rušňov priamo od konkrétnych spoločností, keď nimi ŽSR nedisponuje, ako to žiadal účastník konania vo Vyjadrení 2.

188. Čo sa týka vydaných povolení, tak podľa informácií ÚRŽD v rokoch 2003 – 2004 bolo vydané dodatočné povolenie len na jeden rušeň aj to s obmedzením prevádzky len na úseku štátna hranica Rakúsko – Bratislava Petržalka, pričom vozidlo nesmie jazdiť vlastnou silou v napájacej sústave 25kV 50 Hz. Vzhľadom na to, že dodatočné povolenie na prevádzku bolo vydané s výrazným obmedzením prevádzky, úrad nepovažuje za potrebné doplniť dokazovanie (tak ako to žiadal účastník konania vo Vyjadrení 2) o zistenie, na aký počet rušňov predmetné povolenie bolo vydané.
189. Účastník konania vo Vyjadrení 2 tiež žiadal doplniť dokazovanie vyžiadanim informácií, aký počet elektrických rušňov akých subjektov bol povolený na prevádzku na sieti ŽSR do úradom sledovaného obdobia, nakoľko museli byť vydané povolenia na domáce elektrické rušne. K uvedenej námietke úrad uvádza, že mal k dispozícii informácie o vydaných povoleniach od roku 2003 a takisto mal k dispozícii informácie o tom, aké rušne vlastnili domáce subjekty vrátane účastníka konania. Informácie o rušňoch ZSSK sú obsiahnuté v položke spisu 87 (zhrnutie v bodoch 180 – 181 rozhodnutia) a informácie o rušňoch iných domácich subjektov sú obsiahnuté v položke spisu 104 (zhrnutie v bode 185 rozhodnutia).
190. Čo sa týka skúmania skutočnosti, či sa súkromní dopravcovia obrátili na spoločnosti uvedené v prehľade dodatočných povolení a žiadali od nich prenajať elektrické rušne – túto žiadosť o doplnenie dokazovania úrad považuje za neopodstatnenú. Podstatou skúmania praktiky odmietnutia dodávať je identifikovať subjekt v dominantnom postavení a odmietnutie dodávať skúmať u tohto subjektu. To, či súkromní dopravcovia žiadali niekoho iného o prenájom elektrických rušňov alebo nie, je v tomto kontexte preukazovania praktiky irelevantné a nič by nezmenilo na zisteniach ohľadom postavenia a správania CARGA.
191. Čo sa týka ďalšej časti námietky účastníka konania, že povolenia na prevádzku elektrických rušňov v SR mohli byť vydané aj na iné elektrické rušne napr. zo zahraničia, k tomuto úrad uvádza, že polemizovať o skutočnosti, ktorej spoločnosti zo zahraničia a aké povolenie na prevádzku elektrických rušňov SR by mohlo byť vydané ak by o to bola požiadala a či by prípadne ďalej tieto rušne prenajímala slovenským dopravcom je čisto hypotetické až špekulatívne. Rovnako hypotetický a nepreskúmateľný je aj návrh účastníka konania doplniť dokazovanie o to, či súkromní dopravcovia mohli za porovnateľných podmienok získať rušne zo zahraničia. Skutkový stav má úrad za dostatočne preukázaný na základe podkladov, ktoré sa nachádzajú v spise.
192. Ďalej úrad dodáva, že v rámci prešetrovania a správneho konania úrad zisťoval aký je reálny stav na trhu v oblasti získania prístupu k elektrickým rušňom, teda nie je pravdou to, čo tvrdí účastník konania vo Vyjadrení 1, že úrad nezisťoval, z akých zdrojov mohli súkromní dopravcovia nadobudnúť rušne. CARGO aj súkromní dopravcovia boli počas správneho konania a šetrenia oslovení, a

z otázok položených úradom vyplýva, že mohli uviesť akékoľvek zdroje, z ktorých bolo možné získať rušne pre nákladnú dopravu a teda úrad skúmal aj možnosť nadobudnutia rušňov zo zahraničia. Žiaden z oslovených subjektov ani účastník konania neuviedli ako zdroj rušne zahraničných dopravcov (jeden zo súkromných dopravcov dokonca explicitne uviedol, že rušne nie sú dostupné ani z ČR). Na základe týchto údajov úrad nemal a nemá pochybnosť o tom, že v danom období rušne od zahraničných dopravcov dostupné neboli. Vzhľadom k tomu, že v tejto otázke neexistoval rozpor medzi účastníkmi trhu, úrad nemal dôvod ďalej skúmať túto otázku. Zistený faktický stav ohľadne elektrických rušňov je popísaný v kapitole 5.2 a na základe zisteného stavu úrad dospel k záverom popísaným v rozhodnutí v kapitole 5.2.

193. K pozitívnym vyjadreniam dvoch súkromných dopravcov k možnostiam získania elektrických rušňov citovaných na str. 15 Vyjadrenia úrad uvádza, že pozitívne vyjadrenia PSŽ o dostatku rušňov treba interpretovať v kontexte toho, že táto spoločnosť pôsobí hlavne v zahraničí a CARGO jej elektrické rušne prenajalo (s podmienkou ich nepoužívania v SR) a LTE sa o dostatku rušňov vyjadrila pozitívne až v roku 2012, teda v období mimo sledovaného úradom, dovtedy vyjadrenia tejto spoločnosti k dostupnosti elektrických rušňov pozitívne neboli (ako je uvedené v kapitole 5.2).
194. Čo sa týka tretej časti námietky, účastník konania tvrdil, že súkromní dopravcovia mohli získať povolenia na prevádzku aj na nové elektrické rušne, čo dokladá tvrdením, že tieto povolenia už boli vydané spoločnostiam LTE, MRCE a Bombardier.
195. Uvedené tvrdenie účastníka konania je zavádzajúce – spoločnostiam MRCE a Bombardier boli vydané povolenia na prevádzku nových elektrických rušňov v SR v rokoch 2011 a 2012, teda po období ktoré je predmetom tohto správneho konania. Okrem toho, povolenia boli vydané s obmedzeniami týkajúcich sa jazdy cez koľajové obvody 25 Hz, a navyše išlo len o skúšobné prevádzky. Tretie povolenie pre LTE bolo síce vydané pred rokom 2010, ale s obmedzením že prevádzka bola povolená len v úseku štátna hranica s Rakúskom – žst. Bratislava – Petržalka, pričom navyše vozidlo nesmie jazdiť vlastnou silou v napájacej sústave 25 kV 50 Hz. Vo všetkých prípadoch teda išlo o rušne v SR prakticky nepoužiteľné. Uvedené skutočnosti dokazujú, že nové rušne sa v SR prakticky nemohli používať.
196. Účastník konania pri hodnotení dostupnosti moderných elektrických rušňov opätovne uvádzal hypotetické úvahy, aké povolenia mohli byť vydané. Úrad však pri hodnotení situácie ohľadne nových elektrických rušňov vychádzal z faktického stavu, ktorý v sledovanom období existoval, a to že v sledovanom období v SR neboli vydané žiadne povolenia na prevádzku nových elektrických rušňov bez obmedzení, čo potvrdili súkromní dopravcovia ako aj ŽSR, a takisto aj CARGO „*Vzhľadom na existujúce zabezpečovacie zariadenia na tratiach ŽSR nie je zatiaľ schválená prevádzka žiadnych HDV elektrickej trakcie západných konštrukcií.*“ (viď body 154 – 158 rozhodnutia). Tvrdenie účastníka konania vo Vyjadrení 1, že citované vyjadrenie CARGA je mylné a vecne nesprávne a nie je možné naň prihliadať, úrad považuje za účelové.

197. V súvislosti s námietkou, že súkromní dopravcovia mali možnosť získať prístup k novým elektrickým rušňom účastník konania žiadal doplniť dokazovanie o nasledovné skutočnosti:

- či povolenie prevádzky elektrického rušňa iba v určitom úseku je nutnosťou alebo dôsledkom obsahu žiadosti subjektu, ktorý o vydanie dodatočného povolenia požiadal,
- či má nejaké negatívne vplyvy na kvantitu alebo kvalitu prepravy prípadné obmedzenie prevádzkovej rýchlosti na 100 km/hod.,
- porovnať výkon starých elektrických rušňov CARGA so zníženým výkonom nových elektrických rušňov, na ktoré mohlo byť súkromných dopravcom vydané dodatočné povolenie s prevádzkovým obmedzením, ak by o vydanie dodatočného povolenia požiadali,
- účastník konania disponuje informáciou, podľa ktorej ÚRŽD môže vydať na nové elektrické rušne povolenie aj bez prevádzkových obmedzení, ak sa elektrický rušeň doplní o výbavu, ktorá zabráni interferencii medzi koľajovými obvodmi a frekvenciou 25 Hz a zariadeniami používanými v nových elektrických rušňoch,
- či existujú rušne ktoré problém s frekvenciou 25 Hz nemajú,
- či proces získavania povolení na prevádzku na tratiach ŽSR je skutočne náročný a môže trvať niekoľko rokov,
- nie je technicky nemožné vymeniť alebo upraviť zariadenia alebo technológie v elektrických rušňoch tak, aby k interferenciám medzi týmito zariadeniami a koľajovými obvodmi nedochádzalo,
- existujú nové elektrické rušne vyrábané napr. v Poľsku či na území bývalej Juhoslávie, ktoré podľa informácií účastníka nemajú problémy s koľajovými obvodmi a frekvenciou 25 Hz,
- na aký počet elektrických rušňov a akých subjektov boli vydané povolenia v období rokov 2005 – 2009.

198. Pri väčšine uvedených návrhov na doplnenie dokazovanie nie je vôbec zrejmé, ako by ovplyvnili závery úradu, a neuviedol to ani účastník konania. Napriek uvedenému úrad pristúpil k doplneniu dokazovania a vyhodnoteniu jednotlivých námietok.

199. Čo sa týka skutočnosti, či povolenie prevádzky elektrického rušňa iba v určitom úseku je nutnosťou alebo dôsledkom obsahu žiadosti subjektu, ktorý o vydanie dodatočného povolenia požiadal, na túto otázku ÚRŽD nevedel dať jednoznačnú odpoveď, v podstate môžu nastať oba prípady. Formulácia niektorých obmedzení (vozidlo nesmie jazdiť vlastnou silou v napájacej sústave 25 kV 50Hz) však jednoznačne hovorí o tom, že toto obmedzenie nevyplýva zo žiadosti subjektu. Bez ohľadu na uvedené, výsledkom však je, že elektrický rušeň sa na dráhach ŽSR používať bez obmedzení nemôže, pričom ide o výrazné obmedzenia prevádzky. V tomto kontexte úrad nepovažuje za potrebné doplniť dokazovanie (tak ako to žiadal účastník konania vo Vyjadrení 2) o vyžiadanie všetkých rozhodnutí od ÚRŽD, ktorými boli jednotlivým dopravcom udelené dodatočné povolenia a podkladov pre vydanie povolení, z ktorých by bolo zrejmé, čím sú obmedzenia prevádzky vyvolané.

200. Čo sa týka súvislosti obmedzenia prevádzkovej rýchlosti na 100 km/hod a kvalitou/kvantitou prepravy, ÚRŽD uviedol⁶⁸ „K uvedenej otázke sa Vám nedokážeme jednoznačne vyjadriť. Dá sa však vo všeobecnosti predpokladať, že obmedzenie prevádzky hnacích železničných vozidiel používaných v nákladnej železničnej doprave na maximálnu povolenú rýchlosť 100 km/h na sieti ŽSR zásadne neovplyvní kvalitu poskytovaných služieb daného dopravcu.“ Úradu však nie je zrejmé, k čomu mala táto námietka účastníka konania smerovať a ako mala ovplyvniť závery úradu, pretože v rámci rozhodnutia úrad informáciu týkajúcu sa obmedzenia prevádzkovej rýchlosti nepoužil.
201. Požiadavka na porovnanie výkonu starých elektrických rušňov CARGA so zníženým výkonom nových elektrických rušňov, na ktoré mohlo byť súkromných dopravcom vydané dodatočné povolenie s prevádzkovým obmedzením, ak by o vydanie dodatočného povolenia požiadali, je čisto hypotetická a nepreskúmatelná. Okrem toho, z celého textu rozhodnutia je zrejmé, že nové elektrické rušne sa v SR nepoužívali - v dôsledku obmedzení sa mohli použiť len na veľmi krátkom úseku v blízkosti štátnej hranice. V tomto smere je námietka účastníka konania aj zavádzajúca, evokujúca možné použitie elektrických rušňov s určitými prevádzkovými obmedzeniami (rýchlosť, výkon), čo však podklady zistené úradom nepreukázali.
202. Čo sa týka možnosti vydávania povolení ÚRŽD na nové elektrické rušne aj bez prevádzkových obmedzení, ak sa elektrický rušeň doplní o výbavu, ktorá zabráni interferencii medzi koľajovými obvodmi a frekvenciou 25 Hz a zariadeniami používanými v nových elektrických rušňoch, k tomuto úrad uvádza, že podľa vyjadrenia ÚRŽD takéto úpravy elektrických rušňov bolo možné z technického hľadiska vykonávať. Ale ako ďalej uviedol ÚRŽD⁶⁹ „Možnosť konštrukčných úprav moderných typov elektrických hnacích železničných vozidiel s cieľom dosiahnuť technický súlad s traťovými zabezpečovacími prvkami používanými na sieti ŽSR nebola zo strany železničných podnikov v rokoch 2005 – 2010 vôbec využívaná. Najčastejším dôvodom ich nevyužitia bola vysoká finančná a časová náročnosť potrebných konštrukčných úprav moderných typov elektrických hnacích železničných vozidiel a tiež rozsiahle použitie traťovej zabezpečovacej techniky na sieti ŽSR, ktorá by mohla byť prevádzkou týchto moderných typov železničných vozidiel negatívne ovplyvňovaná.“ Ako vyplýva z vyjadrenia ÚRŽD, úpravy moderných elektrických rušňov tak, aby spĺňali podmienky prevádzky na tratiach ŽSR boli síce technicky možné, ale išlo o časovo a finančne náročné riešenie, ktoré viedlo k tomu, že reálne sa na trhu nepoužívalo. Teda uvedené riešenie sa nedá sa považovať za efektívnu alternatívu k rušňom schopným prevádzky v SR (vyjadrenie úradu k efektívnej vs hypotetickej zameniteľnosti vid' v bode 177 rozhodnutia). Z uvedeného dôvodu úrad nepovažuje za potrebné doplniť dokazovanie (tak ako to žiadal účastník konania vo Vyjadrení 2) vyžiadanim informácií od ÚRŽD a výrobcov elektrických rušňov Siemens a Bombardier ohľadne výšky nákladov a času, ktoré by si vyžiadala konštrukčná úprava moderného elektrického rušňa k tomu, aby mohol bez ťažkostí premávať na sieti ŽSR – záver je zrejmý a vyčíslenie konkrétnej sumy alebo času by naň nemalo vplyv.

⁶⁸ ÚRŽD, položka spisu 104

⁶⁹ ÚRŽD, položka spisu 104

203. Účastník konania tvrdí, že existujú rušne, ktoré problém s frekvenciou 25 Hz nemajú. Zistenia úradu však poukazujú na opak a toto tvrdenie je aj v rozpore s tým, čo tvrdil účastník konania v rámci konania a šetrenia, a to že *„Vzhľadom na existujúce zabezpečovacie zariadenia na tratiach ŽSR nie je zatiaľ schválená prevádzka žiadnych HDV elektrickej trakcie západných konštrukcií.“* V rámci tejto námietky účastník konania neuviedol žiadne detaily o tom, o aké rušne konkrétne ide, kto ich má k dispozícii a pod., preto ju úrad považuje za neopodstatnenú.
204. Čo sa týka tvrdenia úradu, že proces získavania povolení na nové elektrické rušne od ÚRŽD je najmä časovo náročný proces a môže trvať niekoľko rokov, k uvedenému záveru úrad dospel na základe vyjadrení súkromných dopravcov ako aj ústnych rokovaní s ÚRŽD. Uvedené závery následne ÚRŽD potvrdil aj písomne.⁷⁰
205. K tvrdeniu účastníka konania, že nie je technicky nemožné vymeniť alebo upraviť zariadenia alebo technológie v elektrických rušňoch tak, aby k interferenciám medzi týmito zariadeniami a koľajovými obvodmi nedochádzalo úrad uvádza, že technicky to možné je, ale ide o riešenie časovo a finančne náročné, a teda aj v tomto prípade platia závery úradu tak, ako sú uvedené v bode 202.
206. K tvrdeniu účastníka konania, že existujú nové elektrické rušne vyrábané napr. v Poľsku či na území bývalej Juhoslávie, ktoré podľa informácií účastníka nemajú problémy s koľajovými obvodmi a frekvenciou 25 Hz úrad opätovne uvádza, že zistenia úradu však poukazujú na opak, toto tvrdenie je aj v rozpore s tým, čo tvrdil účastník konania v rámci konania a šetrenia. V rámci tejto námietky účastník konania neuviedol žiadne detaily o tom, o aké rušne konkrétne ide, kto ich má k dispozícii a pod., preto ju úrad považuje za neopodstatnenú.
207. Čo sa týka požiadavky účastníka konania doplniť dokazovanie o informáciu, na aký počet elektrických rušňov bolo vydané povolenie (nie dodatočné povolenie), úrad uvádza, že predmetná informácia je obsiahnutá v spise, konkrétne v položke spisu 61. ÚRŽD sa vyjadril, že v úradom sledovanom období nevydal žiadne povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky.
208. Vo Vyjadrení 2 účastník konania dopĺňa ako možný zdroj elektrických rušňov pre slovenských súkromných dopravcov maďarskú spoločnosť MÁV a to na základe toho, že spoločnosť SŽDS vo svojom liste uviedla, že táto spoločnosť prenajíma elektrické rušne národnému dopravcovi ako aj súkromným dopravcom. Uvedené tvrdenie účastníka konania je zavádzajúce – spoločnosť SŽDS v predmetnej odpovedi vôbec nehodnotila možnosti získania rušňov slovenských súkromných dopravcov od spoločnosti MÁV, ale v danej odpovedi hodnotila priebeh liberalizácie železničného sektora v SR a Maďarsku, kedy v Maďarsku boli rušne sústredené so samostatnej spoločnosti, ktorá ich ďalej prenajíma aj národnému dopravcovi, pričom v SR sa takáto forma liberalizácie neuskutočnila, všetky rušne ostali priamo u národného dopravcu. Uvedená

⁷⁰ ÚRŽD, položka spisu 104

odpoveď SŽDS vôbec nehovorí o možnom zdroji rušňov MÁV pre slovenských dopravcov.

209. V súvislosti s uvedenou námietkou účastník konania vo Vyjadrení 2 žiada úrad, aby presne vymedzil, ktoré typy elektrických rušňov sa považujú za moderné a ktoré za staršie, nakoľko bez tohto úrad nemôže zistiť, či určitý typy elektrických rušňov si mohli súkromní dopravcovia kúpiť alebo prenajať a ak áno, za akých cenových a iných podmienok a za akých podmienok ich mohli následne prevádzkovať na sieti ŽSR. V nadväznosti na túto námietku účastník konania navrhuje doplniť dokazovanie zisťovaním, aké počty elektrických rušňov starších typov vlastnili v sledovanom období jednotliví dopravcovia a iné subjekty v okolitých krajinách, a to najmä v ČR, Maďarsku, Poľsku a Rakúsku a za akých cenových a iných podmienok bolo možné tieto elektrické rušne zo strany súkromných dopravcov kúpiť alebo prenajať.
210. Čo sa týka námietky chýbajúcej definície moderných a starších rušňov, k rozdielom medzi modernými a staršími rušňami sa úrad vyjadril (viď napr. bod 152 rozhodnutia). Takisto žiadny zo súkromných dopravcov, ani CARGO a ani ŽSR v priebehu celého šetrenia ako aj správneho konania nevyjadrili pochybnosti o nezrozumiteľnosti alebo nejasnosti predmetných slovných spojení, pričom problematika rušňov bola so všetkými dopravcami aj ŽSR ústne aj písomne podrobne rozoberaná. Žiadne pochybnosti o nezrozumiteľnosti predmetných slovných spojení nevyjadrilo CARGO ani v rámci Vyjadrenia 1 a samo tieto pojmy v rámci Vyjadrenia 1 aj Vyjadrenia 2 používalo. Vznesenie predmetnej námietky v rámci Vyjadrenia 2, teda v takmer konečnom štádiu správneho konania úrad preto považuje za účelové.
211. Takisto požiadavku doplniť dokazovanie zisťovaním počtu elektrických rušňov starších typov, ktoré vlastnili všetky subjekty v okolitých krajinách úrad považuje za účelovú. K možnosti získania rušňov súkromnými dopravcami sa úrad dostatočne vyjadril v rozhodnutí v kapitole 5.2 a v rámci reakcie na námietky účastníka konania k Vyjadreniu 1.
212. Rovnako za účelovú námietku úrad považuje aj požiadavku účastníka konania vo Vyjadrení 2 doplniť dokazovanie zistením, aké všetky typy elektrických rušňov boli schválené na prevádzkovanie na sieti ŽSR od roku 1960. Nie je zrejmé a účastník konania neuviedol, aké skutočnosti by vykonaním tohto dôkazu boli zistené a aký vplyv by to malo na závery úradu. Nie je tiež zrejmé, z akých dôvodov účastník konania predpokladá, že napr. v rokoch 1960 – 1989 by vo významnej miere boli schválené iné typy rušňov než tie, ktoré používal vtedajší československý národný železničný dopravca, resp. že by vôbec bol vo významnej miere umožnený pohyb zahraničných dopravcov po území ČSSR.
213. Záverom k námietkam CARGA, že súkromní dopravcovia mohli bez problémov získať elektrické rušne aj z iných zdrojov ako od CARGA úrad uvádza, že CARGO vo Vyjadrení 1 aj Vyjadrení 2 opakovane tvrdí, že existuje množstvo rôznych zdrojov a možností, ako sa mohli súkromní dopravcovia dostať k rušňom schopných prevádzky v SR, avšak neuviedlo ani jednu konkrétnu spoločnosť reálne prenajímajúcu elektrické rušne súkromným dopravcom, a všetky vyjadrenia o možných zdrojoch elektrických rušňov schopných prevádzky

v SR sú vedené vyslovene v hypotetickej rovine. Takisto tvrdenia CARGA, že existuje dostatok rôznych zdrojov elektrických rušňov schopných prevádzky v SR vôbec nekorešponduje so skutočnou situáciou na trhu tak, ako ju zistil úrad. Úrad zisťoval, koľko elektrických rušňov majú súkromní dopravcovia k dispozícii, závery sú uvedené v tabuľke 14. Nejedná sa o žiadne významné množstvá rušňov. Zároveň podľa vyjadrení súkromných dopravcov, elektrických rušňov majú nedostatok a nedostatok elektrických rušňov potvrdzuje aj porovnanie pomeru elektrickej a motorovej trakcie CARGA a ostatných súkromných dopravcov. O nedostatku rušňov tiež hovoria zasielateľské spoločnosti, ktoré ako prekážku rastu ich dcérskej železničnej dopravnej spoločnosti uviedli okrem iného nedostatok rušňov. CARGO samo si bolo vedomé významu elektrických rušňov a ich potreby pre súkromných dopravcov – vyplýva to napr. z marketingových plánov a uzatvorených zmlúv, z ktorých je zrejmé, že CARGO nemalo záujem, aby sa súkromní dopravcovia dostali k elektrickým rušňom schopným prevádzky v SR (bližšie k tomuto v kapitole 6 rozhodnutia). Vzhľadom na tieto skutočnosti úrad trvá na závere, že CARGO bolo v sledovanom období jediným subjektom, ktorý mal vo významnejšej miere k dispozícii rušne schopné prevádzky v SR a možnosti získania elektrických rušňov, ktoré popisuje účastník konania vo Vyjadrení 1 aj Vyjadrení 2 sú len hypotetické, ale nie dostatočne reálne.

5.3 Čerpacie stanice pre motorové rušne

214. Druhým z trhov na dodávateľskej úrovni, na ktorom pôsobí CARGO, je trh poskytovania služieb doplňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne.

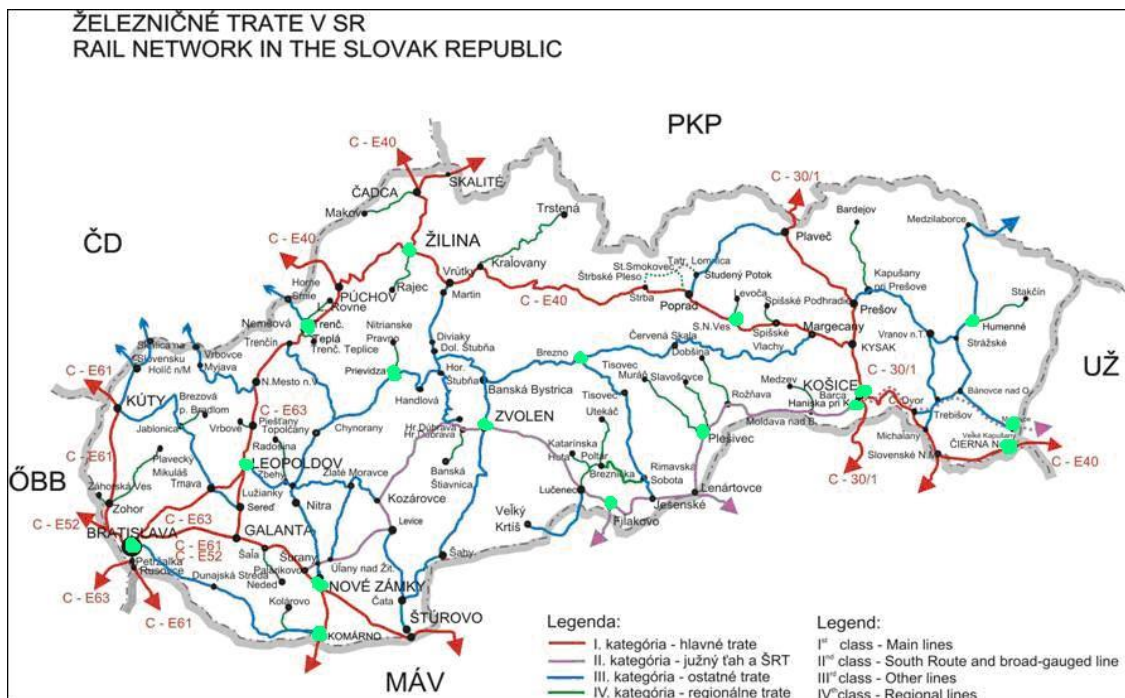
5.3.1 Tovarový relevantný trh

215. Ako vyplýva z kapitoly 5.2, v podmienkach SR existujú problémy s elektrickými rušňami. Súkromní dopravcovia preto v prevažnej miere používajú motorové rušne. Motorové rušne musia mať aj z toho dôvodu, že celá železničná sieť v SR nie je elektrifikovaná. Do motorových rušňov však treba zabezpečiť doplňovanie paliva (nafty).

216. Doplnovanie paliva do motorových rušňov CARGO, ako najväčší dopravca, uskutočňuje v čerpacích staniciach určených pre rušne, kde sa nachádzajú nádrže paliva a ďalšia potrebná infraštruktúra. Čerpacie stanice boli vybudované v minulosti a v procese delenia železničných spoločností boli pridelené spoločnosti CARGO.

217. V súčasnosti CARGO prevádzkuje 33 nádrží s celkovým objemom 3 603 750 litrov, a to v nasledujúcich mestách (staniciach) - Bratislava, Leopoldov, Nové Zámky, Komárno, Trenčianska Teplá, Žilina, Košice, Humenné, Haniska pri Košiciach, Čierna nad Tisou, Maťovce, Spišská Nová Ves, Zvolen, Filákov, Brezno, Prievidza, Plešivec, pričom v niektorých miestach je nádrží viac ako jedna. V schéme 8 je vyznačené, kde sa nádrže nachádzajú.

Schéma 8 – Zariadenia na čerpanie pohonných hmôt CARGA



Zdroj: Mapa www.telecom.gov.sk dokreslenie miest čerpacích staníc úrad podľa údajov CARGA

218. Ako vyplýva z tejto schémy, čerpacie stanice pre motorové rušne sú rozmiestnené rovnomerne po celej SR. Iné čerpacie stanice pre motorové rušne, okrem tých, ktoré patria CARGU, v SR v úradom sledovanom období neboli.
219. Okrem funkčných nádrží CARGO vlastní aj 74 zakonzervovaných nádrží⁷¹ s objemom 7 718 600 litrov a 6 odstavených nádrží s objemom 1 410 000 litrov.
220. CARGO si doplňovanie nafty do motorových rušňov zabezpečuje tak, že nakupuje motorovú naftu od distribútora pohonných hmôt a táto je železničnými cisternami dodávaná priamo na čerpacie stanice určené pre rušne – do nádrží, ktoré slúžia ako zásobníky. Samotné doplňovanie nafty do motorových rušňov potom realizujú zamestnanci CARGA z výdajových stojanov.
221. Čo sa týka ostatných dopravcov, títo si doplňovanie nafty zabezpečujú dvomi spôsobmi. Štátnym spoločnostiam (osobnému dopravcovi ZSSK a správcovi infraštruktúry ŽSR) CARGO umožňuje doplňovať naftu na svojich čerpacích staniach. Cena motorovej nafty pre tieto spoločnosti je stanovená ako nákupná cena nafty pre CARGO plus určitá fixná prirážka, teda CARGO tu pôsobí ako sprostredkovateľ predaja nafty pre štátne spoločnosti cez svoje čerpacie stanice za určitý fixný poplatok za liter.
222. Proces doplňovania nafty pre ZSSK a ŽSR prebieha tak, že v miestach, kde sú samoobslužné výdajové stojany, majú zamestnanci ZSSK a ŽSR (rušňovodiči)

⁷¹ Nádrže boli zakonzervované z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu, alebo v niektorých prípadoch z toho dôvodu, že došlo k ukončeniu prevádzky na pracovisku.

špeciálne čipové kľúče slúžiace ako identifikátory rušňovodiča a rušňa a na základe odsnímania týchto kľúčov na výdajných stojanoch majú zamestnanci možnosť natankovať naftu. Záznamy o tankovaní sa automaticky zaznamenávajú v informačnom systéme CARGA a na základe týchto údajov sú vygenerované dodacie listy, z ktorých sa následne vytvárajú faktúry. V miestach, kde sú bežné výdajové stojany, tankovanie zabezpečujú určení zamestnanci CARGA, ktorí vykonávajú tankovanie na základe ručne vypisovanej požiadavky, kde sa zaznamená miesto, čas, množstvo výdaja a ktorú podpíšu obe strany – zamestnanec CARGA aj zamestnanec ZSSK resp. ŽSR. Na základe záznamov sa vystavujú dodacie listy a faktúry.

223. Súkromným dopravcom CARGO dopĺňanie nafty do motorových rušňov na svojich čerpacích staniciach neumožňuje. Súkromní dopravcovia dopĺňovanie nafty do motorových rušňov realizujú tak, že na miesta schválené ŽSR (na určitú vyhradenú koľaj) je pristavená autocisterna s naftou, ktorú si zabezpečili od obchodníka s pohonnými hmotami a nafta je prečerpávaná z tejto autocisterny priamo do nádrže rušňa. Zabezpečenie tohto procesu je náročné z administratívneho, organizačného, finančného aj časového hľadiska.
224. Proces, ako má byť prečerpávanie nafty zabezpečené, je zverejnený na internetovej stránke ŽSR⁷² *„Prečerpávanie PHM (pohonných hmôt a mazív) do HKV upresňuje Smernica európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, kde sa v článku 5 – Služby hovorí: Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam popísaným v Prílohe II.“* Traťový prístup zahŕňa aj zariadenia na dopĺňovanie paliva. ŽSR ďalej uvádza: *„Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 Prílohy II, sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ „hlavnej infraštruktúry“ sa musí snažiť o to, aby čo najviac uľahčil zabezpečenie týchto služieb. Vzhľadom k tomu, že ŽSR nedisponuje takýmito zariadeniami, nemôžu všeobecne súhlasiť s prečerpávaním PHM. Pre splnenie článku 5 Smernice 2001/14/ES a vychádzanie v ústrety zákazníkom – železničným podnikom, bude prečerpávanie PHM do HKV povolené na všeobecných nakládkových a vykládkových koľajach (VNVK) železničných staníc, ak železničný podnik disponuje mobilnou prečerpávacou technikou, ochrannými pomôckami a schváleným Havarijným plánom v súlade so zákonom NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Za určitých, presne stanovených podmienok, musí každý rešpektovať vyhlášku MŽP SR č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami (NL), o náležitostiach havarijného plánu a o postupe v prípade úniku NL (mimoriadna udalosť) podľa schválených opatrení orgánom štátnej správy Plánu preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku NL do životného prostredia, vyhlášku MV SR č. 96/2004 Z.z., ktorou sa ustanovujú*

⁷² Položka spisu 80

zásady protipožiarnej bezpečnosti pri manipulácii a skladovaní horľavých kvapalín, ťažkých vykurovacích olejov a rastlinných a živočíšnych tukov a olejov a Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID). Podmienky, po splnení ktorých je možné zo strany ŽSR pristúpiť k uzatvoreniu predmetnej Zmluvy o zabezpečení činnosti pri prečerpávaní PHM do HKV železničného podniku na sieti ŽSR:

- *Železničný podnik je povinný mať schválený Havarijný plán podľa vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z. a je povinný vykonať také opatrenia s poukazom na ustanovenia §39 vodného zákona, aby nemohol pri prečerpávaní a ďalšej manipulácii s PHM ovplyvniť stav povrchových alebo podzemných vôd,*
- *Železničný podnik je povinný pred uzatvorením zmluvy o prečerpávaní PHM do vlastných HKV požiadať príslušné oblastné riaditeľstvo ŽSR o schválenie technologických postupov v danej železničnej stanici, za ktorých sa bude prečerpávanie uskutočňovať,*
- *Železničný podnik je povinný plniť ďalšie podmienky a ustanovenia vyplývajúce mu zo Zmluvy o zabezpečení činností pri prečerpávaní PHM do HKV železničného podniku (dopravcu) na sieti ŽSR, ktorú uzatvorí so ŽSR.“*

225. Ako reálne v praxi uvedený postup prebieha popísala napr. SŽDS: „ŽSR ... na svojej internetovej stránke zverejnilo podmienky prečerpávania PHM. Podľa nich si mal dopravca v určenej stanici spracovať Havarijný plán na prečerpávanie PHM na všeobecno – nakladacích koľajach. Jednalo sa o časovo a administratívne zaťažujúcu činnosť a to najmä z dôvodu, že bolo treba na určených staniciach vyvolať miestne šetrenie za účasti dotknutých železničných i neželezničných zložiek, získať písomné stanovisko k prečerpávaniu PHM, spracovať Havarijný plán na konkrétne miesto, dať posúdiť príslušnému vodohospodárskemu podniku, schváliť regionálnej inšpekcii životného prostredia, s inšpektormi absolvovať miestne šetrenia od Bratislavy až po Čiernu nad Tisou. Posledným krokom malo byť vyjadrenie územného obvodného úradu životného prostredia. Z dvoch prípadov zo štyroch bolo ich stanovisko zamietavé. Tak nám z pôvodne 10 staníc, na ktorých sme začali, ako s možnými prečerpávacími miestami pracovať, vypadlo 6 staníc a zo zvyšných 4 sme kladné stanovisko dostali len k dvom miestam – Bratislava ÚNS a Veľká Ida.“

226. Väčšina dopravcov získavanie súhlasov na prečerpávanie nafty do rušňov považuje za dosť problematické, administratívne komplikované a časovo a finančne náročné (ide najmä o získanie súhlasov od úradov životného prostredia)⁷³. Alternatívny spôsob doplnovania nafty do motorových rušňov

⁷³ Napr. Express Rail, položka spisu 17: „Dopravca je povinný si vyžiadať po schválení Havarijného plánu (vyhl. č. 100/2005 Z.z.) príslušnou inšpekciou životného prostredia súhlas na nakladanie, zaobchádzanie s nebezpečnými látkami na príslušnom obvode úrade životného prostredia, nakoľko prevádzkovateľ dráhy nemá vybudované priestranstvo na túto činnosť. Získať tento súhlas je dosť problematické... Dopravca je ďalej povinný pred uzatvorením zmluvy o prečerpávaní PHM do vlastných HDV požiadať príslušné oblastné riaditeľstvo ŽSR o schválenie technologických postupov v danej železničnej stanici, za ktorých sa bude prečerpávanie uskutočňovať, t.z. že pre každú stanicu je potrebné vypracovať Havarijný plán (čo predstavuje značné finančné náklady). Ak sa pozrieme aké všetky legislatívne podmienky musí dopravca spĺňať, vyplývajú z toho samozrejme časovo – administratívne problémy.“

zvyšuje dopravcom náklady aj z toho dôvodu, že si musia zabezpečiť dopravu resp. presuny rušňov na miesta, ktoré sú na prečerpávanie nafty schválené, čo je náročné z organizačnej stránky a zvyšuje to náklady, pretože miest, kde môžu tankovať z dôvodu problematickeho získavania súhlasov na prečerpávanie nafty nie je veľa (viď napr. bod 225 rozhodnutia).

227. To, že prístup k čerpacím staniciam je pre súkromných dopravcov potrebný na to, aby na trhu mohli efektívne pôsobiť, vyplýva aj z nasledovného: V Smernici Európskeho Parlamentu a Rady 2001/14/ES o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii v čl. 5 je uvedené nasledovné:

- (1) *Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ "hlavnej infraštruktúry" sa musí snažiť o to, aby čo najviac uľahčil zabezpečenie týchto služieb.*

228. V prílohe II sú uvedené nasledovné služby: *Bod 2. príloha II.: Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb*

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:

- *a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity;*
- *b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;*
- *c) použitie výhybiek a odbočiek;*
- *d) riadenie vlakov vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;*
- *e) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.*

2. Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb zahŕňa:

- *a) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii;*
- *b) zariadenia na doplnenie paliva;*
- *c) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia;*
- *d) nákladné terminály;*
- *e) zriaďovacie stanice;*
- *f) zariadenia na zostavovanie vlakov;*
- *g) odstavné koľaje;*
- *h) údržbárske a iné technické zariadenia*

229. Do minimálneho prístupového balíka sú zaradené služby, ktoré sú nevyhnutné na to, aby alternatívny dopravca na trhu mohol efektívne pôsobiť na trhu, a manažér infraštruktúry, ak ich poskytuje, ich musí dopravcom poskytnúť. Prístup k zariadeniam na čerpanie pohonných hmôt patrí medzi takéto nevyhnutné služby.

230. Ako bolo uvedené vyššie, každý z dopravcov používa aj motorové rušne, do ktorých je potrebné doplňovať naftu. Na doplňovanie nafty do motorových

rušňov existuje sieť špeciálnych čerpacích staníc rozmiestnená rovnomerne v SR, ktorá je vo vlastníctve CARGA. Tieto čerpacie stanice využíva na dopĺňanie nafty do rušňov CARGO, ale aj ZSSK a ŽSR. Ostatní dopravcovia, vzhľadom na to, že im CARGO neumožnilo dopĺňať naftu do rušňov na svojich čerpacích staniciach, museli pristúpiť k „provizórnemu“ resp. alternatívnemu spôsobu dopĺňanie nafty do motorových rušňov, a to k individuálnemu prečerpávaniu nafty z autocisterien priamo do rušňov. Tento spôsob je však zložitejší a komplikovanejší z administratívneho aj organizačného hľadiska a alternatívnym dopravcom zvyšuje náklady a znižuje flexibilitu, takže sa nedá považovať za efektívny, konkurenčný substitút k doplňovaniu nafty do rušňov na čerpacích staniciach určených na tento účel.

231. Z uvedeného dôvodu tovarový relevantný trh úrad definuje ako **trh poskytovania služieb doplňovania paliva (nafty) do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne.**

5.3.2 Priestorový relevantný trh

232. **Z priestorového hľadiska je relevantným trhom SR**, nakoľko doplňovanie paliva do rušňov v zahraničí nemožno považovať za zameniteľné s doplňovaním paliva v SR vzhľadom na to, že dopravcovia v zahraničí až na malé výnimky nepôsobia - tým, že dopravcovia nemajú licencie na pôsobenie v iných krajinách, ich rušne nemôžu chodiť doplňovať si naftu do okolitých krajín.

5.3.3 Dominantné postavenie

233. Jedinou spoločnosťou, ktorá v úrade sledovanom období v SR prevádzkovala čerpacie stanice vhodné na dopĺňanie paliva pre rušne používané v železničnej nákladnej doprave, je spoločnosť CARGO.
234. Prístup k zariadeniam na čerpanie pohonných hmôt patrí medzi nevyhnutné služby, ku ktorým dopravca potrebuje mať prístup, aby mohol pôsobiť na trhu (viď bod 227 - 229 tohto rozhodnutia). Súkromní dopravcovia nie sú schopní si vlastné čerpacie stanice vybudovať vzhľadom na finančnú a časovú náročnosť takéhoto procesu, ako aj vzhľadom na návratnosť investície. Náklady na vybudovanie čerpacej stanice sa pohybujú v sto tisícoch až miliónoch EUR a z časového hľadiska ide o niekoľkoročnú výstavbu⁷⁴. Napr. samotné CARGO, nepomerne väčší hráč v porovnaní so súkromnými dopravcami uviedlo, že len

⁷⁴ CARGO, položka spisu 53: „Výška investície závisí od množstva uskladnených pohonných hmôt. Rozpätie je od 200 000 EUR za dodávku a montáž prenosnej čerpacej stanice s objemom uskladnených pohonných hmôt v množstve 8 000 l, až po stabilné naftové hospodárstvo v cene 2 000 000 EUR s objemom uskladnených pohonných hmôt v množstve 200 000 l. Cena okrem toho závisí aj od miestnych pomerov, geologických a miestnych podmienok, ktoré sa prípad od prípadu líšia a majú vplyv na cenu. Časové obdobie, za ktoré je možné stavbu realizovať má dve fázy. Príprava stavby zahŕňajúca predprojektovú, projektovú a inžiniersku prípravu stavby až do vydania stavebného povolenia, ktorej trvanie má od 12 mesiacov až do 18 mesiacov podľa veľkosti a zložitosti stavby a miestnych podmienok. Realizácia stavby závisí od jej veľkosti a časová náročnosť takejto stavby je 6 mesiacov až 2 roky vrátane vydania kolaudačného rozhodnutia.“

rekonštrukcia zakonzervovaných nádrží by si vyžiadala nemalé finančné prostriedky, ktoré CARGO v súčasnosti nemá.

235. Zároveň pri výstavbe čerpacích staníc pre dopravcov nemá význam postaviť jednu čerpaciu stanicu⁷⁵ – pri rozptýlených prepravách by tankovanie na jednom vybranom mieste predpokladalo vysoký objem prázdneho behu rušňov k tankovaciemu miestu, čím by dochádzalo k zvýšeným časovým aj finančným nákladom. Samotné CARGO pripustilo, že súkromní dopravca by potreboval 3-4 čerpacie stanice⁷⁶.
236. Vzhľadom na uvedené, úrad konštatuje, že spoločnosť **CARGO** má na relevantnom trhu poskytovania služieb doplňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne v SR dominantné postavenie v zmysle § 8 ods. 1 zákona ako aj v zmysle čl. 102 Zmluvy.

5.3.4 Námietky CARGA k definícii relevantného trhu a dominantnému postaveniu

237. Účastník konania namieta, že čerpacie stanice pre motorové rušne zameniteľné s tými, ktoré sú vo vlastníctve CARGA, kde súkromní dopravcovia mohli čerpať naftu do motorových rušňov, vlastnili aj iné subjekty, a to
- spoločnosť ZSSK v mestách (staniciach): Nitra, Štúrovo, Nové Mesto nad Váhom, Lučenec, Poprad, Prešov, Spišské Vlachy a Margecany,
 - spoločnosť ŽSR v mestách (staniciach) Bratislava, Devínska Nová Ves, Kúty, Jablonica, Malacky, Trnava, Galanta, Šaľa, Nitra, Leopoldov, Trenčín, Topoľčany, Lužianky, Nitra, Štúrovo, Žilina, Púchov, Prievidza, Handlová, Krupina, Martin, Kral'ovany, Zvolen, Lučenec, Tvrdošín, Brezno, Rimavská Sobota, Spišská Belá, Hnilec, Plešivec, Plavec, Prešov, Margecany, Bardejov, Medzilaborce, Hanušovce, Stakčín, Humenné, Čierna nad Tisou,
 - ďalšie čerpacie stanice sa nachádzali na vlečkách súkromných spoločností (Železničné stavebníctvo Bratislava/Malacky, Slovnaft Bratislava, TKD Metrans Danubia Dunajská Streda, Duslo Šaľa, Hornonitrianske bane Nováky, ŽOS Zvolen, Slovnaft terminál Stožok, Slovenské elektrárne – atómová elektráreň Mochovce, ŽOS Vrútky, Železiarne Podbrezová, Ministerstvo obrany Sliač, Slovmag Lubeník, U.S.Steel Košice, Slovnaft terminál Kapušany, Bukóza Nišný Hrabovec, Slov – Vagon Strážske, Železničné stavby Barca, Slovenské elektrárne – elektráreň Vojany),
 - čerpacie stanice sa nachádzali aj v pohraničných priechodových staniciach v zahraničí (Břeclav, Hodonín, Veselí nad Moravou, Uherský Brod, Vsetín, Těšín v Českej republike, Jaworzno v Poľsku, Hegyeshalom, Komárom, Balassagyarmat, Hatvan, Miskolc, Szerencs v Maďarsku).

⁷⁵ Napr. vyjadrenie SŽDS, položka spisu 55: „...z dôvodu roztrieštenosti poskytovania železničných preprav tovaru po celom území SR by bola naša investícia do jedného takéhoto zariadenia bezpredmetná, využitelná iba v prípade získania preprav v jeho okolí alebo na jeho trase.“

Lokorail, položka spisku 47: „...nakoľko prepravy máme veľmi rozptýlené, tankovanie na jednom optimálne vybranom mieste by predpokladalo vysoký objem prázdneho behu rušňov k tankovaciemu miestu.“

⁷⁶ CARGO, položka spisu 113

238. Je pravdou, že spoločnosť ZSSK si budovala vlastné čerpacie stanice (samoobslužné premiestniteľné čerpacie zariadenia na skladovanie a čerpanie nafty do železničných koľajových vozidiel typu AVK) v rokoch 2007 – 2010 z toho dôvodu, že spoločnosť CARGO postupne zatvárala niektoré čerpacie stanice, kde v prevažnej miere čerpala naftu ZSSK. V roku 2007 ZSSK sprevádzkovala AVK v Novom Meste nad Váhom, Lučenci a Štúrove, v roku 2008 v Nitre, Spišských Vlachoch, Poprade, Margecanoch a Prešove a v roku 2010 v Čadci. Podľa vyjadrenia ZSSK⁷⁷ však ich čerpacie zariadenia nie sú z hľadiska kapacity porovnateľné s čerpacími stanicami vo vlastníctve CARGA. Kapacita AVK patriacich spoločnosti ZSSK je u väčšiny z nich 10 tis. litrov, zatiaľ čo kapacita nádrží CARGA sa pohybuje od niekoľkých desiatok tis. litrov až po niekoľko stoviek tis. litrov. Podľa vyjadrenia spoločnosti ZSSK „čerpacie zariadenia AVK nie sú z hľadiska svojej kapacity určené pre zbrojenie motorových rušňov nákladných dopravcov“, teda rušňov radu 7xx. Podľa ZSSK, „u AVK ide v prevažnej miere o čerpanie nafty do osobných motorových vozňov radov 810, 811, 812, 813, 840, 861 a do prívesných a riadiacich vozňov radov 011, 012, 912 a 913.“ Rozdiel spočíva v tom, že objem nádrže uvedených osobných motorových vozňov a riadiacich vozňov je niekoľko stoviek litrov, avšak objem nádrží rušňov rady 7xx je niekoľko tisíc litrov. Ako ďalej spoločnosť ZSSK uviedla, pre svoje potreby primárne čerpala naftu na čerpacích stanicách CARGA, a len v miestach, kde CARGO zrušilo svoje čerpacie stanice, si ZSSK začala budovať vlastné čerpacie zariadenie AVK, ale prispôbené na svoje podmienky. Žiadny zo súkromných dopravcov nežiadal spoločnosť ZSSK o možnosť čerpania nafty na jej čerpacích zariadeniach a tiež žiadny zo súkromných dopravcov čerpacie zariadenia ZSSK neuviedol ako možnú alternatívu k čerpacím stanicám CARGA. Takisto ani samotné CARGO počas celého šetrenia a správneho konania neuvádzalo čerpacie zariadenia ZSSK ako alternatívu k svojim vlastným čerpacím stanicám - s výnimkou Vyjadrení k predbežným záverom úradu. Na základe uvedených skutočností úrad nepovažuje čerpacie zariadenia ZSSK zameniteľné s čerpacími stanicami CARGA.
239. Účastník konania vo Vyjadrení 2 žiadal doplniť dokazovanie vyžiadaním informácií od spoločnosti ZSSK o tom, či využívala zariadenia AVK aj na zbrojenie svojich motorových rušňov. V kontexte informácií uvedených v predchádzajúcom bode úrad považuje uvedenú požiadavku za bezpredmetnú.
240. Čo sa týka spoločnosti ŽSR, táto spoločnosť priamo uviedla, že vo svojom majetku žiadnymi čerpacími stanicami porovnateľnými s čerpacími stanicami CARGA nedisponuje⁷⁸. Tankovanie vlastných traťových strojov a rušňov si zabezpečuje na jednotlivých výkonných pracoviskách železničnej infraštruktúry, pričom podľa vyjadrenia ŽSR⁷⁹ kapacita skladov PHM na uvedených miestach je rôzna, od 2 000 do 10 000 litrov na jedno pracovisko a uvedené miesta nie sú vhodné na tankovanie rušňov súkromných dopravcov. Obdobne sa vyjadrila aj spoločnosť ZSSK – čerpacie stanice vo vlastníctve ŽSR nepovažuje za porovnateľné s čerpacími stanicami CARGA a vlastnými čerpacími zariadeniami, z hľadiska technológie, umiestnenia, obsluhy, meračov spotreby

⁷⁷ ZSSK, položka spisu 87

⁷⁸ ŽSR, položka spisu 85

⁷⁹ ŽSR, položka spisu 108

nafty atď. K uvedenej problematike úrad tiež dodáva, že ak by spoločnosť ŽSR vhodné čerpacie stanice mala, bola by povinná ich súkromným dopravcom sprístupniť v zmysle čl. 5 Smernice EP a Rady 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, podľa ktorej je poskytovateľ hlavnej infraštruktúry povinný poskytnúť traťový prístup k zariadeniam podľa Prílohy II (t.j. aj k zariadeniam na doplnenie paliva). Takisto žiaden zo súkromných dopravcov neuviedol spoločnosť ŽSR ako spoločnosť, ktorá čerpacie stanice vhodné pre súkromných dopravcov vlastní, skôr naopak, vyjadrenia súkromným dopravcov podporujú fakt, že ŽSR takéto čerpacie stanice nevládni⁸⁰. Na základe uvedeného úrad považuje za preukázané, že spoločnosť ŽSR v sledovanom období čerpacími stanicami zameniteľnými s čerpacími stanicami CARGA nedisponovala.

241. Účastník konania vo Vyjadrení 2 žiadal doplniť dokazovanie vyžiadaním informácií od ŽSR, v ktorých všetkých mestách v rámci SR majú ŽSR čerpacie zariadenia a koľko takých čerpacích zariadení sa nachádza v každom jednom meste. V kontexte informácií uvedených v predchádzajúcom bode úrad požiadavku na doplnenie dokazovania považuje za bezpredmetnú.
242. Čo sa týka čerpacích staníc na vlečkách a PPS, tieto súkromní dopravcovia ani samotné CARGO (s výnimkou Vyjadrení k predbežným záverom úradu) neuvádzali ako alternatívu k čerpacím stanicám CARGA. Spoločnosť ZSSK, ktorá je po CARGO druhým najväčším subjektom v SR, ktorý potrebuje čerpať naftu do motorových rušňov uviedla, že čerpacie stanice na vlečkách nevyužíva, nakoľko nie sú porovnateľné s čerpacími stanicami CARGA a ani s čerpacími stanicami vo vlastníctve ZSSK z hľadiska technológie, umiestnenia, obsluhy, meračov spotreby nafty atď. Čo sa týka čerpacích staníc na PPS, tu podľa ZSSK dochádza k dvojitému zdaneniu spotrebnej dane (úrad nepovažoval za potrebné zisťovať, tak ako to požadoval účastník konania, čo presne tým spoločnosť ZSSK myslela, nakoľko z vyjadrenia ZSSK jasne vyplýva, že PPS za alternatívu nepovažuje a zisťovanie podrobností by na jej náhľad na PPS nemalo vplyv). Na základe uvedených skutočností úrad nepovažuje čerpacie stanice na vlečkách a v PPS zameniteľné s čerpacími stanicami CARGA.
243. V súvislosti s došetrením, ktoré úrad vykonal ohľadne zameniteľnosti čerpacích staníc CARGA s čerpacími stanicami ZSSK, ŽSR, na vlečkách a pohraničných priechodových stanicách účastník konania vo Vyjadrení 2 tvrdí, že došetrovanie bolo nedostatočné a navrhuje, aby úrad vyzval ZSSK, ŽSR a subjekty vlastniace čerpacie stanice na podrobný a presný popis procesu tankovania na čerpacích stanicách ŽSR a na jednotlivých vlečkách, na podrobný a presný popis všetkých skutočností týkajúcich sa technológie tankovania, umiestnenia obsluhy, meračov spotreby PHM a prenosu dát do informačného systému, na podrobný a presný popis negatívnych praktických dopadov vlastností čerpacích

⁸⁰ Express Rail, položka spisu 57: „Ďalším problémom je tankovanie. ŽSR nemá žiadne tankovacie miesta, ktoré na základe zákona mal vybudovať a ktoré by mohli využiť súkromní dopravcovia, ZSSK CARGO z dôvodu konkurencie neumožňuje tankovať na svojich tankovacích miestach...“

SŽDS, položka spisu 8: Zo žiadosti SŽDS CARGO o tankovanie „Z dôvodu, že správca infraštruktúry ŽSR nevládni ani jedno takéto zariadenie, dovoľujeme si Vás požiadať o možnosť zbroidť rušne našej spoločnosti v Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s.“

staníc ŽSR a na vlečkách na proces tankovania, a spoločnosť ŽSR na popis dôvodov neporovnateľnosti čerpacích zariadení ŽSR a na vlečkách s čerpacími zariadeniami účastníka konania a ZSSK, vrátane uvedenia dôvodov prípadnej nevhodnosti tankovania na čerpacích zariadeniach ŽSR a na vlečkách. Rovnaké informácie účastník konania požaduje získať aj o čerpacích staniciach nachádzajúcich sa v pohraničných priechodových staniciach.

244. Úrad požiadavku účastníka konania považuje za neodôvodnenú – informácie získané v šetrení a správnom konaní ohľadne zameniteľnosti čerpacích staníc CARGA a ostatných subjektov úrad považuje za dostatočné. Oslovené subjekty sa jasne a jednoznačne k predmetnej problematike vyjadrili, pričom zistenie vyššie uvedených podrobností by na záveroch nič nezmenilo.
245. Účastník konania vo Vyjadrení 1 ďalej namieťa, že vybudovanie čerpacej stanice je výhodnejšie ako zabezpečovanie si čerpania PHM akýmkoľvek iným spôsobom, pričom poukazuje na ZSSK, ktorá si buduje svoje čerpacie stanice napriek možnosti využívať čerpacie stanice CARGA a tiež poukazuje na vyjadrenie spoločnosti LTE.
246. Čo sa týka spoločnosti ZSSK, táto sa vyslovene vyjadrila⁸¹, že primárne čerpala naftu na čerpacích staniciach CARGA, a len v miestach, kde CARGO zrušilo svoje čerpacie stanice, si začala budovať vlastné čerpacie stanice. Tam, kde má ZSSK možnosť využívať čerpacie stanice CARGA ich aj naďalej využíva - v roku 2010, z celkových potrieb nafty si ZSSK 83% z potrebného množstva zabezpečovala od CARGA cez jeho čerpacie stanice a len zvyšok, 17% z potrebného množstva nafty si zabezpečovala cez vlastné čerpacie zariadenia. Z uvedeného vyplýva, že budovanie vlastných čerpacích zariadení nie je pre ZSSK výhodnejšie ako využívanie čerpacích staníc CARGA.
247. Čo sa týka vyjadrenia LTE, táto spoločnosť uviedla, že vybudovanie vlastného zariadenia na dopĺňanie nafty by bolo pre súkromných dopravcov najvýhodnejším riešením, ale že súkromní dopravcovia tieto investície odmietajú realizovať z finančných dôvodov. Práve druhá časť tvrdenia LTE je z hľadiska hodnotenia zastupiteľnosti kľúčovým faktorom, pretože pod zastupiteľnosťou sa nerozumie len technická resp. teoretická možnosť vybudovania alternatívy, ale reálna možnosť jej vybudovania z hľadiska ekonomickej životnosti, resp. návratnosti, čo je v širokej miere akceptované teóriou aj judikatúrou. Ak by vybudovanie vlastných čerpacích staníc bolo pre súkromných dopravcov výhodnejšie (v zmysle efektívnejšie, lacnejšie) ako akákoľvek iná alternatíva, súkromní dopravcovia nemali by dôvod predmetnú investíciu nerealizovať.
248. Účastník konania vo Vyjadrení 1 takisto popiera svoje tvrdenia o nákladoch na vybudovanie čerpacích staníc, ktoré poskytol úradu v rámci správneho konania a je toho názoru, že úrad by nemal z týchto tvrdení vychádzať vzhľadom na ich neaktuálnosť ako aj vzhľadom na typ a veľkosť zariadení na čerpanie PHM, ktoré CARGO používa. Spochybňovanie vlastných tvrdení týkajúcich sa nákladov spojených s vybudovaním čerpacích staníc úrad považuje za účelové

⁸¹ ZSSK, položka spisu 87

– z predmetného vyjadrenia CARGA vyplýva, že sa netýkalo už historicky vybudovaných zariadení, ale pojednávalo o stave v úradom sledovanom období a týkalo sa malých aj veľkých zariadení.

249. Účastník konania vo Vyjadrení 1 ďalej namieta, že súkromní dopravcovia mali viacero možností, ako nadobudnúť vlastné čerpacie stanice, pričom jednou z alternatív mohlo byť obnovenie zakonzervovaných a odstavených nádrží CARGA, kedy by si súkromný dopravca prenajal alebo odkúpil rušňové depo, v rámci ktorého došlo k zakonzervovaniu zariadenia na čerpanie PHM. Ďalšou alternatívou podľa účastníka konania je kúpa nového zariadenia na čerpanie PHM – tzv. samoobslužné čerpacie stroje AVK, pričom pre takéto riešenie sa rozhodla aj spoločnosť ZSSK. Podľa účastníka konania náklady na výstavbu jednej stanice sú približne 200 000 EUR a celková doba uvedenia do prevádzky je 3 – 4 mesiace. V tomto smere, aká je technická a finančná náročnosť vybudovania AVK, účastník konania žiadal doplniť dokazovanie, čo úrad aj urobil.
250. Obnovenie zakonzervovaných a odstavených nádrží úrad nepovažuje za alternatívu k využívaniu čerpacích staníc CARGA. Samo CARGO uviedlo, že je to veľmi náročný, nákladný proces *„Zakonzervované naftové hospodárstvo je možné opäť dať do prevádzky, po vykonaní rekonštrukcií, čím by sa zabezpečilo zosúladenie s vodným zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách. Jedná sa, napríklad o dobudovanie a rekonštrukciu záchytných vaní, signalizácií preplnenia nádrže, rekonštrukciu potrubí a nádrží na dvojplášťové a pod. Tieto rekonštrukcie však vyžadujú nemalé finančné prostriedky, ktoré ZSSK CARGO v súčasnej dobe nemá.“* Rovnako o prenájom dep a obnovovanie zakonzervovaných nádrží nemala záujem ani spoločnosť ZSSK, ktorá je po CARGU druhým najväčším subjektom, ktorý potrebuje čerpať pohonné hmoty do motorových rušňov. Ako uviedla ZSSK⁸² *„ponúkané čerpacie stanice boli z hľadiska vysokých nákladov na odstraňovanie ekologických záťaží a zastaranosti výdajných zariadení a z toho vyplývajúcich investičných nákladov pre ZSSK nevyhovujúce.“*
251. Čo sa týka kúpy AVK zariadení ako alternatívy k čerpacím staniciam CARGA, ku ktorým pristúpila spoločnosť ZSSK, sama spoločnosť ZSSK sa vyjadrila, že tieto čerpacie stanice nie sú z hľadiska kapacity porovnateľné s čerpacími stanicami CARGA a AVK nie sú určené pre čerpanie nafty do motorových rušňov rady 7xx, teda rušňov používaných v železničnej nákladnej doprave. Okrem toho, náklady ZSSK na výstavbu AVK boli vyššie ako náklady uvádzané CARGOM – podľa vyjadrenia ZSSK priemerné náklady na výstavbu jednej AVK o objeme nádrže 10m³ boli cca 286 000 EUR a na výstavbu nádrže o objeme 21m³ boli 335 000 EUR. Celková doba výstavby (sprevádzkovania) čerpacej stanice bola 7 – 14 mesiacov. Okrem toho, ako už bolo uvedené v bode 235 rozhodnutia, jedna čerpacia stanica pre súkromných dopravcov nemá význam, potrebovali by ich niekoľko.
252. Účastník konania ďalej vo Vyjadrení 2 tvrdí, že niektorí súkromní dopravcovia zariadenia AVK vlastní, a ako príklad uvádza spoločnosť LTE, ktorá to uviedla

⁸² ZSSK, položka spisu 87

v liste úradu zo dňa 27.4.2012. Uvedená informácia je zavádzajúca – predmetný list (položka spisu 46) neobsahuje žiadnu informáciu o tom, že by spoločnosť LTE zariadenia AVK vlastnila. Takisto nikto z oslovených dopravcov úradu neposkytol informáciu o tom, že by zariadenia AVK vlastnil.

253. Vo Vyjadrení 2 účastník konania tiež žiadal doplniť dokazovanie vyžiadaním informácií od jednotlivých súkromných dopravcov o tom, či využívali zariadenia AVK a či tieto zariadenia vlastnili alebo či využívali zariadenia AVK patriace iným subjektom. Úrad túto požiadavku na doplnenie dokazovania v kontexte informácií uvedených v predchádzajúcom bode považuje za bezpredmetnú.
254. Účastník konania vo Vyjadrení 1 ďalej tvrdí, že podľa súkromných dopravcov hlavný problém pri prečerpávaní PHM do motorových rušňov z autocisterien spočíva v získaní povolenia od ŽSR. Účastník konania tiež tvrdí, že súkromní dopravcovia mali možnosť, ak splnili podmienky požadované ŽSR získať, bez problémov povolenie na prečerpávanie PHM do motorových rušňov z autocisterien na viacerých miestach železničnej dráhy. V tomto smere navrhuje účastník konania doplniť dokazovanie zisťovaním od ŽSR, ktorým súkromným dopravcom v sledovanom období, na ktorých miestach a z akých dôvodov neboli vydané povolenia a aká je časová, organizačná, administratívna a finančná náročnosť získavania takéhoto povolenia.
255. Čo sa týka uvedenej námietky, súkromní dopravcovia netvrdili, že hlavný problém spočíva vo formálnom získaní povolenia od ŽSR a nikdy to netvrdil ani úrad. Spoločnosť ŽSR zverejnila podmienky, za ktorých povoľuje prečerpávanie PHM z autocisterien do motorových rušňov, a problém je hlavne so splnením týchto podmienok (napr. získanie povolení od iných úradov ohľadne životného prostredia), nie so samotným získaním povolenia od ŽSR. V zmysle uvedeného je žiadosť účastníka konania o doplnenie dokazovania bezpredmetná. Námietka k tomu, že súkromní dopravcovia mali možnosť získať povolenia na prečerpávanie na viacerých miestach je irelevantná, nakoľko možnosť prečerpávania PHM nie je zameniteľná s čerpaním na čerpacích staniciach CARGA (viď kapitola 5.2.1 rozhodnutia).
256. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež požaduje, aby úrad neprihliadal na vyjadrenia súkromných dopravcov, pretože neboli ničím podložené pokiaľ tvrdili, že prečerpávanie z autocisterien je zložitejšie a komplikovanejšie. Námietku nie je možné akceptovať. Zložitosť a komplikovanosť získania povolenia a teda aj samotného prečerpávania je zrejmá z postupu stanoveného ŽSR ako aj z požiadaviek, ktoré na takúto činnosť kladú právne predpisy (viď bod 224 rozhodnutia). Niektoré z týchto opatrení, ktoré sú dopravcovia povinní dodržiavať obsahuje aj zmluva o zabezpečení činností pri prečerpávaní PHM, ktorú musia dopravcovia uzatvárať so ŽSR, táto zmluva ukladá dopravcom rôzne podmienky, ktoré musia splniť⁸³.

⁸³ Položka spisu 80: Čl. IV zmluvy upravuje podmienky prečerpávania PHM

1. *Prečerpávanie sa musí vykonávať len za stáleho dozoru obsluhy, ktorú musí zabezpečiť dopravca a ktorý ručí tým, že priestor po skončení prečerpávania bude v súlade s opatrením prevádzkovateľa dráhy. Akúkoľvek aj najmenšiu udalosť, ktorá sa vyskytne pri prečerpávaní a úniku nebezpečnej látky (NL) musí dopravca nahlásiť prednostovi ŽST alebo výpravcovi.*

257. Účastník konania vo Vyjadrení 1 navrhol, aby sa úrad zaoberal otázkou, aká by mohla byť cena PHM v prípade, ak by CARGO dodávalo PHM súkromným dopravcom, pričom zdôraznil množstvo faktorov, ktoré by sa do ceny mali zahrnúť a uviedol že je presvedčený, že súkromní dopravcovia si PHM zabezpečujú lacnejšie. V tomto smere účastník konania navrhuje doplniť dokazovanie zistením, ktoré náklady resp. aké ich druhy boli zahrnuté v cene za dodávky PHM uskutočnené v prospech súkromných dopravcov alternatívnymi dodávateľmi PHM, a porovnať tieto náklady s nákladmi, ktoré by v cene musel zohľadniť účastník konania pri dodávkach PHM súkromným dopravcom.

-
2. *Pod každým prírubovým spojom musí byť počas prečerpávania umiestnená záchytná vaňa z materiálu odolného voči pôsobeniu prečerpávajúcej látky o objeme aspoň 150 litrov a hydrofóbny koberec. Súčasne musí byť pripravená absorpčná látka (vapex) v priemernom množstve. Priestranstvo musí dopravca po ukončení prečerpávania zanechať čisté a v poriadku. Nádoby a znečistenú látku si po ukončení prečerpávania musí dopravca odvieť so sebou.*
 3. *Prečerpávanie sa musí vykonať tak, aby nemohlo dôjsť k úniku PHM do kanalizácie, do vodného toku, do pozemných vôd. Pri prečerpávaní musí byť chránený priestor medzi cestnou cisternou a HDV vhodnou absorpčnou látkou, textíliou (priestor musí byť zabezpečený pred otvorením ventilu).*
 4. *Podrobnosti pri manipulácii s NL dopravca zapracuje do vlastného „Plánu preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku NL do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku“ (havarijného plánu) v zmysle prílohy vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z. v znení neskorších predpisov. Schválený havarijný plán príslušným inšpektorátom životného prostredia, odborom inšpekcie ochrany vôd je súčasťou Súhlasu na nakladanie a zaobchádzanie s NL vydaným príslušným Obvodným úradom životného prostredia. Súhlas na nakladanie a zaobchádzanie s NL musí byť uložený v ŽST, kde sa prečerpávanie PHM uskutočňuje.*
 5. *Manipulácia s PHM musí byť vykonávaná aj v súlade s platným Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru RID.*
 6. *Zásady protipožiarnej bezpečnosti pri manipulácii s horľavými kvapalinami, ktoré musia byť dodržané sú ustanovené vyhláškou MV SR č. 96/2004 Z.z.*
 7. *Prečerpávanie PHM nesmie prebiehať za dažďa, aby nedošlo k splavovaniu ropných látok alebo mimoriadnemu zhoršeniu vôd. Pri manipulácii s PHM sa môžu používať výlučne normalizované prípravy (redukcie a pod.)*
 8. *Postup pri zneškodňovaní MZV sa bude riadiť havarijným plánom spracovaným dopravcom a táto činnosť môže byť (ak bude potrebné) upravená opatreniami prijatými pracovnou skupinou, ktorú zostavuje Slovenská inšpekcia životného prostredia (SIŽP). Pokiaľ nebude prítomný zástupca štátnej správy, vzniknutú situáciu riadi zodpovedný zamestnanec prevádzkovateľa dráhy.*
 9. *Náklady na vykonanie bezprostredných opatrení ako aj následných opatrení na odstránenie následkov MZV znáša v plnom rozsahu dopravca. Podrobnosti spôsobu zneškodnenia MZV budú medzi dopravcom a prevádzkovateľom dráhy dojednané pre každý prípad MZV osobitne.*
 10. *Určený zamestnanec prevádzkovateľa dráhy zabezpečí občasný dohľad nad prečerpávaním PHM do HDV, čo bude upresnené v technologických postupoch.*
 11. *V prípade uloženia pokút a iných sankčných postihov zo strany kontrolných orgánov štátnej správy životného prostredia a Štátneho požiarneho dozoru, ktorými bude prevádzkovateľ dráhy zaťažovaný za prečerpávanie PHM na manipulačných plochách VNVK na nevybudovanom priestranstve v zmysle požiadaviek platných právnych predpisov a STN, za porušenie zákona č. 364/2004 Z.z. v znení neskorších predpisov, zákona č. 223/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov, zákona č. 314/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov, zákona č. 314/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov, vyhlášky č. 121/2002 Z.z. v znení vyhlášky č. 591/2005 Z.z. a vyhlášky č. 96/2004 Z.z. a iných súvisiacich predpisov, znáša tieto v plnom rozsahu dopravca, ktorý je povinný tento postih zaplatiť prevádzkovateľovi dráhy*
 12. *Doprovca musí mať vypracované opatrenia na prevenciu a nápravu environmentálnych škôd v zmysle zákona NR SR č. 359/2007 Z.z. o prevencii a náprave environmentálnych škôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.*
 13. *Pred podpisom tejto zmluvy dopravca musí písomne oznámiť na Železnice Slovenskej republiky ... mená kontaktných zodpovedných zamestnancov aj s telefónnym číslom pre prípad vyznamenania, riadenia zásahu pri mimoriadnej udalosti – havária = non stop.*

258. Uvedenú otázku považuje úrad v tomto správnom konaní za bezpredmetnú, pretože spôsob stanovenia cien za PHM pre iné subjekty už je CARGOM stanovený a v praxi sa uplatňuje (ŽSR, ZSSK) a CARGO tiež vedelo stanoviť cenu pre SŽDS v návrhu zmluvy (viď bod 315 rozhodnutia). Zároveň požiadavka doplniť dokazovanie nie je realizovateľná - alternatívni dodávatelia PHM súkromným dopravcom neexistovali, jediným možným dodávateľom PHM železničným nákladom dopravcom je CARGO, teda nie je možné porovnávať náklady tak, ako to požaduje účastník konania. Námietať týkajúca presvedčenia účastníka, že súkromní dopravcovia si PHM zabezpečujú lacnejšie je hypotetická, ničím nepodložená a teda neakceptovateľná.
259. Vo Vyjadrení 2 účastník konania tiež požadoval doplniť dokazovanie, a to vyžiadanim si informácií od jednotlivých súkromných dopravcov o tom, aká bola ich spotreba pohonných hmôt. K tejto požiadavke úrad uvádza, že uvedená informácia je uvedená v bode 318 rozhodnutia.
260. Záverom k námietkam CARGA, že súkromní dopravcovia mali množstvo ďalších možností, kde mohli bez problémov čerpať pohonné hmoty do motorových rušňov úrad uvádza, že hoci CARGO vo Vyjadrení 1 aj Vyjadrení 2 opakovane tvrdilo, že existuje množstvo ďalších alternatív tankovania pre súkromných dopravcov okrem čerpacích staníc CARGA, neuviedlo ani jeden konkrétny prípad, že k tomu aj reálne dochádza. Všetky vyjadrenia o možných alternatívach tankovania sú vedené vyslovene v hypotetickej rovine. Tvrdenia CARGA o dostatku alternatív tankovania nekorešpondujú so skutočnou situáciou na trhu, ako ju zistil úrad. Tvrdenia CARGA o dostatku alternatív tankovania nepotvrdili ani súkromní dopravcovia ani spoločnosti, ktoré by alternatívne tankovanie mali poskytovať (ZSSK, ŽSR). Vzhľadom na tieto skutočnosti úrad trvá na závere, že CARGO bolo v sledovanom období jediným subjektom, ktorý mal k dispozícii zariadenia na tankovanie pohonných hmôt do rušňov a možnosti tankovania, ktoré popisuje účastník konania vo Vyjadrení 1 aj Vyjadrení 2 sú len hypotetické, ale nie dostatočne reálne.

6. ZNEUŽITIE DOMINANTNÉHO POSTAVENIA

261. V kapitole 6.1 je vysvetlený právny rámec zneužívania dominantného postavenia a praktiky odmietnutia dodávať, v kapitole 6.2 je popísané, akým spôsobom bola realizovaná praktika odmietnutia dodávať spoločnosťou CARGO. V kapitole 6.3 je preukázané, že protisúťažné správanie CARGA bolo vedomé a CARGO praktiku odmietnutia dodávať realizovalo s cieľom udržať si svoju dominantnú pozíciu na trhu. Dopady protisúťažného správania na trh/súťaž sú uvedené v kapitole 6.4. V kapitole 6.5 je konanie CARGA definované ako jedno trvajúce porušenie. Časové vymedzenie praktiky obsahuje kapitola 6.6 a kapitola 6.7 obsahuje závery úradu. V kapitole 6.8 je uvedená reakcia úradu na námietky CARGA obsiahnuté vo Vyjadrení k predbežným záverom úradu.

6.1 Právny rámec

262. Skutočnosť, že podnikateľ má dominantné postavenie na trhu, nie je sama o sebe porušením zákona alebo čl. 102 Zmluvy. Avšak podnikateľ v dominantnom postavení má špeciálnu zodpovednosť nesprávať sa spôsobom obmedzujúcim súťaž⁸⁴.
263. Podľa § 8 ods. 6 zákona, zakázané je zneužívanie dominantného postavenia. Rovnako podľa čl. 102 Zmluvy je zakázané zneužívanie dominantného postavenia, ak to môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.
264. Súdny dvor definoval koncept zneužitia dominantného postavenia podľa čl. 102 Zmluvy nasledovne: *„Koncept zneužitia je objektívny koncept týkajúci sa správania podnikateľa v dominantnom postavení, ktoré ovplyvňuje štruktúru trhu, na ktorom je v dôsledku samotnej prítomnosti spoločnosti oslabená úroveň hospodárskej súťaže a ktoré uchýľovaním sa k metódam odlišným od tých, ktoré vytvárajú podmienky pre zvyčajnú súťaž s výrobkami alebo službami na základe transakcií obchodných prevádzkovateľov, bráni udržiavaniu existujúcej úrovne hospodárskej súťaže na trhu alebo rastu tejto hospodárskej súťaže.“*⁸⁵
265. Podľa čl. 102 Zmluvy so spoločným trhom je nezlučiteľné a zakazuje sa, aby jeden alebo viaceré podniky zneužívali dominantné postavenie na spoločnom trhu či jeho podstatnej časti, ak sa tým ovplyvní obchod medzi členskými štátmi. Takéto zneužívanie môže zahŕňať najmä:
- a) priame alebo nepriame vynucovanie neprimeraných nákupných alebo predajných cien alebo iných podmienok,
 - b) obmedzovanie výroby, odbytu alebo technického rozvoja na úkor spotrebiteľov,
 - c) uplatňovanie nerovnakých podmienok voči obchodným partnerom pri rovnakých činnostiach, ktoré ich v súťaži znevýhodňujú,
 - d) podmieňovanie uzatvárania zmlúv tým, aby zmluvné strany prijali ďalšie záväzky, ktoré svojou povahou alebo podľa obchodných zvyklostí nesúvisia s ich predmetom.
266. Obdobné správanie ako čl. 102 Zmluvy postihuje aj § 8 ods. 6 zákona. Podľa tohto ustanovenia zneužívanie dominantného postavenia je zakázané. Podľa § 8 ods. 2 zneužitím dominantného postavenia na relevantnom trhu je najmä:

⁸⁴ Rozsudok vo veci 322/81 – Michelin v. Európska Komisia, Zb. (1983) s. 03461, bod 57: *„A finding that an undertaking has a dominant position is not in itself a recrimination but simply means, that, irrespective of the reasons for which it has such a dominant position, the undertaking concerned has a special responsibility not to allow to conduct to impair genuine undistorted competition on the common market.“*

⁸⁵ Rozsudok vo veci C-85/76 Hoffmann – La Roche v. Európska Komisia, Zb. (1979) s. 00461, bod 91. *„The concept of abuse is an objective concept relating to the behaviour of an undertaking in a dominant position which is such as to influence the structure of a market, where, as a result of the very presence of the undertaking in question, the degree of competition is weakened and which, through recourse to methods different from those which condition normal competition in products or services on the basis of the transactions of commercial operator, has the effect of hindering the maintenance of the degree of competition still existing in the market or the growth of that competition.“*

- a) priame alebo nepriame vynucovanie neprimeraných cien a obchodných podmienok,
- b) hrozba obmedzenia alebo obmedzenie výroby, odbytu alebo technického vývoja tovaru na úkor užívateľov,
- c) uplatňovanie rozdielných podmienok pri zhodnom alebo porovnateľnom plnení voči jednotlivým podnikateľom, ktorými sú alebo môžu byť títo podnikatelia znevýhodňovaní v súťaži,
- d) viazanie súhlasu s uzavretím zmluvy na podmienku, že druhá zmluvná strana prijme aj ďalšie záväzky, ktoré svojou povahou alebo podľa obchodných zvyklostí nesúvisia s predmetom tejto zmluvy, alebo
- e) dočasné zneužívanie ekonomickej sily s cieľom vylúčiť súťaž.

267. Protisúťažné správanie spoločnosti CARGO, ktoré je predmetom tohto správneho konania, naplnilo skutkovú podstatu § 8 ods. 2 písm. b) zákona a čl. 102 písm. b) Zmluvy – teda išlo o praktiku ktorá sa zjednodušene nazýva odmietnutie dodávať (refusal to supply). Ide o názov, ktorý je všeobecne používaný v rozhodovacej praxi EK, Usmernení Komisie k čl. 82, v judikatúre európskych súdov ako aj v odbornej literatúre.

268. Táto praktika spočíva v nasledovnom: dominant má k dispozícii tovar, službu, zariadenie, právo duševného vlastníctva, infraštruktúru, ktoré využíva sám, ale ktoré sú nevyhnutné aj pre ostatných podnikateľov na to, aby mohli pôsobiť a konkurovať dominantovi na tzv. odberateľskom (downstream) trhu. Ak dominant obmedzuje podnikateľom konkurujúcim mu na odberateľskom (downstream) trhu dodávku tovaru, služby, obmedzuje prístup k zariadeniu, infraštruktúre, atď., môže takto sťažovať pôsobenie týchto podnikateľov na odberateľskom (downstream) trhu, čo môže mať za následok ich vytlačenie z trhu alebo obmedzenie ich rastu – a teda zníženie konkurencie na odberateľskom (downstream) trhu. Obdobne je táto praktika vysvetlená aj v Usmernení Komisie k čl. 82: *“Problémy spojené s hospodárskou súťažou vznikajú zvyčajne vtedy, keď dominantný podnik súťaží na "odberateľskom" trhu s kupujúcim, ktorému odmieta dodávať. Pojem "odberateľský trh" označuje trh, na ktorom je odmietnutá dodávka vstupného materiálu potrebná, aby mohol byť vyrobený určitý výrobok alebo poskytnutá určitá služba.”*⁸⁶

269. Pri posudzovaní tejto praktiky nie je nevyhnutné, aby bol produkt, ktorého dodanie bolo obmedzené, už predtým dominantom predávaný. Je postačujúce, že existuje dopyt zo strany potenciálnych záujemcov a že je možné identifikovať potenciálny trh pre daný produkt.⁸⁷

270. Hoci podnikatelia majú možnosť slobodne si vybrať svojho zmluvného partnera, za určitých okolností obmedzenie dodávať dominantným podnikateľom môže

⁸⁶ Usmernenie Komisie k čl. 82, bod 76. *„Typically competition problems arise when the dominant undertaking competes on the downstream market with the buyer whom it refuses to supply. The term downstream market is used to refer to the market for which the refused input is needed in order to manufacture a product or provide a service. ...“*

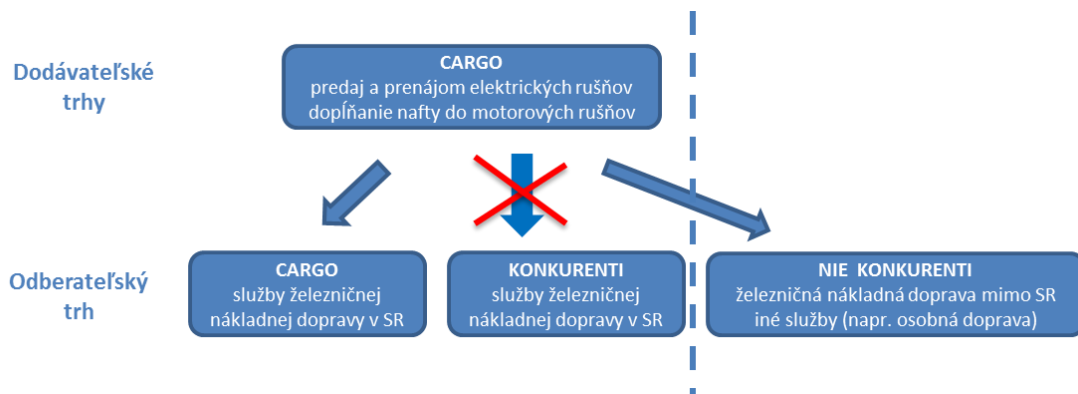
⁸⁷ Usmernenie Komisie k čl. 82, bod 79.

predstavovať zneužitie dominantného postavenia, pokiaľ nie je objektívne odôvodnené.⁸⁸

6.2 Posúdenie praktiky – obmedzenie odbytu

271. Konanie CARGA, ktoré úrad posudzoval spočívalo v tom, že CARGO nepredávalo a neprenajímalo elektrické rušne súkromným dopravcom, ktorí mu konkurovali na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR (hoci spoločnostiam, ktoré mu nekonkurovali, elektrické rušne predávalo alebo prenajímalo). Pri motorových rušňoch CARGO neposkytovalo súkromným dopravcom, ktorí mu konkurovali na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR služby doplňovania paliva na čerpacích staniciach pre rušne (hoci spoločnostiam, ktoré mu nekonkurovali, uvedú službu poskytovalo). Prístup k rušňom a službám nevyhnutným na prevádzku rušňov je pritom základným predpokladom na to, aby dopravcovia mohli na trhu železničnej nákladnej dopravy pôsobiť a náklady spojené s rušňami predstavujú významnú časť nákladov dopravcov. CARGO svojim správaním obmedzilo schopnosť súkromných dopravcov efektívne pôsobiť na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR a teda aj schopnosť súkromných dopravcov konkurovať spoločnosti CARGO na tomto trhu.

Schéma 9 – Schematické zobrazenie praktiky



272. V nasledujúcich dvoch kapitolách sú rozobraté jednotlivé aspekty konania CARGA – obmedzenie predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v podmienkach SR (kapitola 6.2.1) a obmedzenie poskytovania služby doplňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne (kapitola 6.2.2).

6.2.1 Predaj a prenájom elektrických rušňov

273. Ako bolo uvedené v kapitole 5.2, v SR existujú určité problémy týkajúce sa používania elektrických rušňov a CARGO je jediným subjektom, ktoré malo

⁸⁸ COMP/37.792 - Microsoft, bod 547: „Although undertakings are, as a rule, free to choose their business partners, under certain circumstances a refusal to supply by a dominant undertaking may constitute an abuse of dominance pursuant to Article 82 of the Treaty, unless it is objectively justified.“

v úradom sledovanom období elektrické rušne schopné prevádzky v SR vo významnejšej miere k dispozícii.

274. CARGO uviedlo,⁸⁹ že súkromní dopravcovia žiadali o predaj a prenájom elektrických rušňov, ale zároveň tiež CARGO tvrdilo, že všetkým požiadavkám o predaj a prenájom (s jednou výnimkou v prípade prenájmu) bolo vyhovené.

275. Úrad zanalyzoval všetky transakcie CARGA týkajúce sa prenájmov a predajov elektrických rušňov v období rokov 2005 – 2010, ktoré boli úradu predložené účastníkom konania.⁹⁰

276. CARGO uviedlo, že v rokoch 2005 – 2010 predalo elektrické lokomotívy nasledujúcim subjektom:

- [...]
- [...]
- [...]
- [...]
- [...]

277. Prvým kupujúcim bola spoločnosť [.....], ktorá kúpila [...] elektrických rušňov rady [...]. Zmluva s [.....] obsahuje nasledujúce ustanovenie: „Kupujúci je povinný vyviezť predmet kúpy mimo územia Slovenskej republiky, pričom hradí všetky náklady s tým súvisiace.... Kupujúci sa zaväzuje, že hnacie vozidlá, ktoré sú predmetom tejto zmluvy, nebude využívať na území Slovenskej republiky, a to po dobu 10 rokov odo dňa ich prevzatia. V prípade porušenie uvedeného záväzku je kupujúci povinný uhradiť predávajúcemu zmluvnú pokutu vo výške päťnásobku kúpnej ceny jedenástich vozidiel... Toto ustanovenie neplatí pre možnosť transportu z dôvodu opráv či údržby hnacích vozidiel na území Slovenskej republiky.“

278. Druhým kupujúcim bola spoločnosť [...], teda [.....], ktorému boli predané [...] elektrické rušne rady [...]. Spoločnosť [...] nie je konkurentom CARGA, je to [.....].

279. Spoločnosti [.....] boli predané [...] elektrické rušne rady [...]. Rovnako aj spoločnosti [.....] CARGO predalo [...] elektrické rušne rady [...]. Zmluvy s oboma spoločnosťami obsahujú nasledujúce ustanovenie: „Kupujúci je povinný vyviezť predmet kúpy mimo územia Slovenskej republiky.“ a „Kupujúci sa zaväzuje, že hnacie vozidlá, ktoré sú predmetom tejto zmluvy, nebude využívať na území Slovenskej republiky, a to po dobu 10 rokov odo dňa ich prevzatia. V prípade porušenia uvedeného záväzku je kupujúci povinný uhradiť predávajúcemu zmluvnú pokutu dohodnutú vo výške päťnásobku kúpnej ceny štyroch hnacích vozidiel...“

⁸⁹ CARGO, položka spisu 10

⁹⁰ Úrad požiadal CARGO o predloženie informácií o všetkých predajoch a prenájmoch elektrických rušňov uskutočnených v rokoch 2005 – 2010, pričom žiadal informácie jednak o zrealizovaných predajoch a prenájmoch ako aj o predajoch a prenájmoch, ktoré sa nerealizovali napriek požiadavke iného subjektu o predaj/prenájom elektrického rušňa od CARGA.

280. Posledným kupujúcim bola spoločnosť [.....],⁹¹ ktorej bolo predaných [...] elektrických rušňov rady [...] a [...]. V zmluve sa jednak CARGO zaviazalo prispôbiť rušne na podmienky jazdenia na tratiach poľských železníc („Predávajúci sa zaväzuje prispôbiť hnacie vozidlá na podmienky jazdenia po tratiach PKP (Polske kolajove provozy), pričom suma za vykonanie prispôsobenia ... bude predávajúcim pripočítaná k základnej cene každého hnacieho vozidla.“) a zmluva tiež obsahuje záväzok kupujúceho nepožívať rušne v SR („Kupujúci sa zaväzuje, že nebude využívať hnacie vozidlá, ktoré sú predmetom tejto zmluvy, na území Slovenskej republiky.“)
281. Úrad mal k dispozícii tiež interný materiál CARGA,⁹² z ktorého vyplýva, že predstavenstvo spoločnosti CARGO svojim uznesením č. 196/2010 odporučilo realizovať prevod 6 ks hnacích dráhových vozidiel (1 elektrický rušeň a 5 motorových) na Výskumný a vývojový ústav železníc formou predaja pričom zároveň predstavenstvo uložilo v prípade kladného stanoviska dozornej rady k predaju 6 ks hnacích dráhových vozidiel „zpracovať do kúpno – predajnej zmluvy klauzulu o zákaze použitia predmetných hnacích dráhových vozidiel na podnikateľské účely pod hrozbou zmluvnej pokuty.“
282. Ako vyplýva z uvedeného, CARGO predalo elektrické rušne niekoľkým spoločnostiam. S výnimkou rušňov pre [.....] išlo podľa vyjadrení CARGA o predaj takých rád rušňov, [.....]. Elektrické rušne však boli predané len spoločnostiam, ktoré CARGO nekonkurujú – v jednom prípade išlo o [.....] a v ostatných prípadoch o spoločnosti, ktoré budú rušne využívať výlučne v zahraničí a nie v SR, pričom nepoužívaním rušňov v SR bol predaj výslovne podmienený.
283. Čo sa týka prenájmu, CARGO uviedlo, že v rokoch 2005 – 2010 prenajalo elektrické rušne nasledujúcim spoločnostiam
- [...],
 - [...],
 - [...],
 - [...].
284. Zmluva s [.....] bola uzatvorená v roku 2006 a jej obsahom bolo prenajatie okrem iného aj [...] elektrických rušňov rady [...] (v roku 2007 bol dodatkom predmet zmluvy zmenený na [...] elektrické rušne rady [...]). Podľa zmluvy medzi CARGOM a [.....] rušne môže výhradne využívať [.....], ktorá sa zároveň zaväzuje, že tieto rušne nepoužije na sieti ŽSR. (Z dodatku upravujúcim predmet zmluvy ustanovenie o obmedzení využívania rušňov vypadlo.) Rušne prenajaté [.....] však boli určené na použitie mimo SR, čo jednak priamo potvrdilo CARGO („Nájomná zmluva so spoločnosťou [...] bola

⁹¹ Túto zmluvu, vzhľadom na to že bola uzatvorená v čase, ktorý nespadá do obdobia sledovaného úradom, úrad uvádza len na ilustráciu skutočnosti, že CARGO malo záujem, aby sa elektrické rušne nedostali k jeho konkurentom. Predmetná zmluva bola uzatvorená na konci roka 2004 a úradu ju predložilo samotné CARGO v rámci žiadosti, aby poskytlo údaje o všetkých predaných alebo prenajatých elektrických rušňoch v rokoch 2005 – 2010.

⁹² Zápisnica č. 18 z mimoriadneho zasadnutia Predstavenstva Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. (ďalej len ZSSK CARGO) so sídlom v Bratislave, Drieňová 24, PSČ 820 09 konaného dňa 23. augusta 2010 o 12,00 hod. v Bratislave - položka spisu 66, príloha 3.9.

uzavretá z podnetu spoločnosti [...], ktorá chcela prenajaté elektrické rušne využívať mimo územia SR...⁹³) a jednak to aj nepriamo dokladuje aj nasledovné znenie zmluvy: „Náklady na úpravu HDV ktoré bude nutné vykonať v súvislosti s prevádzkovaním vozidla na dráhach mimo územia Slovenskej republiky sa vykonajú na náklady nájomcu (t.j. [...]).“ Naviac spoločnosť [...] pôsobí hlavne k zahraničím, kde realizuje väčšinu svojich výkonov, v SR sú jej aktivity zanedbateľné, jej trhový podiel sa blíži k nule (viď tabuľky 6 až 9).

285. Čo sa týka prenájmu elektrického rušňa rady [.....] spoločnosti [.....], táto na území SR železničnú dopravu v SR nevykonáva. V zmluve týkajúcej sa prenájmu rušňov je však uvedené, že CARGO súhlasí, aby spoločnosť [.....] dala rušne do nájmu pre [...] resp. do ďalšieho podnájmu pre [.....]. Tieto spoločnosti v SR jednak nepôsobia a jednak z ďalších skutočností upravených v zmluve vyplýva, že použitie rušňov daných do prenájmu spoločnosti [.....] bolo určené pre maďarský trh. (V zmluve sa CARGO zaviazalo napr. zabezpečiť dokumentáciu pre uvedenie rušňa do prevádzky Maďarsku ako aj odovzdať návod na používania a údržbu v maďarskom jazyku, CARGO je povinné vykonávať údržbu a opravy, zmluvná strana mu odovzdá lokomotívy na staniciach Rajka alebo Štúrovo a tam si ich aj prevezme naspäť, pričom ak CARGO poruchu na mieste neodstráni, náklady spojené s jej dopravou po Maďarsku do stanice Rajka alebo Štúrovo sa pripíšu na ťarchu CARGA.)
286. Zmluva s [.....], ktorá v SR pôsobila a ktorej boli prenajatý rušeň rady [...] obsahovala nasledujúce ustanovenie: – „Nájomca sa zaväzuje používať prenajaté HDV na sieti ŽSR iba pre presun na trate ČD. Na sieti ŽSR nebude nájomca s prenajatými HDV uskutočňovať žiaden prepravný výkon. Nájomca nie je oprávnený prenechať predmet nájmu inému subjektu.“ Z uvedeného ustanovenia ako aj ďalších skutočností upravených v zmluve vyplýva, že prenajatý rušeň bol určený pre použitie v ČR (CARGO sa okrem iného zaviazalo odovzdať HDV vybavené zabezpečovacím a telekomunikačným zariadením kompatibilným so zariadením v ČR alebo umožniť nájomcovi pri dlhodobom prenájme vybaviť HDV týmto zariadením).
287. Zmluva so štvrtou spoločnosťou [.....] je uzavretá na obdobie od 22.6.2010 do konca roku 2015 s možnosťou predĺženia o ďalších 5 rokov, pokiaľ CARGO nebude rušne potrebovať. Predmetom prenájmu je maximálne [...] elektrických lokomotív rady [.....]. Podľa zmluvy „Partner je oprávnený užívať HDV samostatne v rámci svojej podnikateľskej činnosti alebo je oprávnený HDV ... poskytnúť do užívania tretej osobe.“ Táto zmluva teda priamo neobmedzuje použitie elektrických rušňov v SR, ale [.....] nie je konkurentom CARGA v oblasti železničnej nákladnej dopravy, zaoberá sa opravami, modernizáciou rušňov a pod., a ide o spoločnosť, ktorej kľúčovými zákazníkmi sú práve CARGO a ZSSK.
288. To, že CARGO malo záujem prenajímať elektrické rušne len spoločnostiam, ktoré mu nekonkurujú vyplýva napr. aj z interného materiálu CARGA,⁹⁴ ktorý bol

⁹³ CARGO, položka spisu 73

⁹⁴ Materiál na rokovanie predstavenstva CARGA: Návrh na vypracovanie zmluvy o nájme elektrických lokomotív rady 240 a 183 pre ZOS Zvolen s.r.o., položka spisu 66, príloha 3.13.

predložený na rokovanie predstavenstva CARGA a v ktorom je uvedené: „V marci 2009 bol riaditeľ Úseku prevádzky ZSSK CARGO požiadany Zvolenskou obchodnou spoločnosťou Zvolen ... o prenájom elektrických lokomotív rady 240 a 183. Zvolenská obchodná spoločnosť Zvolen ... má záujem o nájom 10 ks elektrických lokomotív rady 240 a 5 ks elektrických lokomotív rady 183 ... ZOS Zvolen má v záujme prenajať si tieto lokomotívy a prevádzkovať ich mimo pôsobnosti ZSSK CARGO (mimo SR).“ Podľa vyjadrenia CARGA k tomuto prenájomu ale nedošlo.

289. Ako vyplýva z uvedeného, CARGO prenajalo elektrické rušne niekoľkým spoločnostiam. Išlo o rušne, ktoré CARGO označilo za kľúčové pre vozbu vlakov v elektrickej trakcii. Elektrické rušne však boli prenajímané len spoločnostiam, ktoré CARGO nekonkurujú, prípadne CARGO prenájom elektrických rušňov podmieňovalo ich nepoužívaním v SR.

290. Podľa vyjadrení CARGA, bol odmietnutý jedine prenájom rušňa rady [...] firme [.....] v marci 2011 z dôvodu, že nemali voľné kapacity HDV rady [...]. Avšak úrad zistil, že CARGO o prenájom elektrických rušňov žiadala aj iná spoločnosť, okrem tej ktorú uviedlo CARGO, a tejto žiadosti o prenájom nebolo vyhovené.

291. Konkrétne spoločnosť SŽDS⁹⁵ uviedla, že CARGO ohľadom prenájomu elektrických rušňov oslovovali niekoľkokrát, ale písomnú odpoveď nedostali. „Na ... žiadosti sme nikdy nedostali žiadnu odpoveď s uvedením dôvodu prečo CARGO neumožní predať alebo prenajať rušne, vždy to boli len odpovede na naše telefonické urgencie, že to ešte neprešlo schválením predstavenstvom a že kompetentní riešia iné neodkladné záležitosti, že to budú riešiť neskôr ap.“ SŽDS predložila nasledovné dôkazy odmietnutia prenájomu elektrických rušňov:

- kópia listu zo dňa 3.3.2009, kde CARGO žiadali o prenájom elektrických HDV,
- urgencia z 3.4.2009 a žiadosť o písomné vyjadrenie sa k veci,
- ďalšia urgencia z 19.5.2009, kde požiadali o vypracovanie cenovej ponuky na zapožičanie alebo dlhodobé použitie (prenájom) HDV,
- mail z 19. 8. 2010 – žiadosť o zapožičanie 2 elektrických rušňov rady 210 do prenájomu, v ideálnom prípade na dobu neurčitú. Na tento mail CARGO reagovalo, mailom z 19.8.2010 žiadalo spresniť použitie – miesto, reláciu použitia, či aj s personálom a pod., na čo SŽDS odpovedala mailom z 19.8.2010, že má záujem o všeobecné použitie na západnom Slovensku prednostne BA ÚNS – Rusovce, BA ÚNS – Kúty, bez obsluhy, s údržbou v CARGO. CARGO reagovalo v ten istý deň, chcelo aby sa HDV objednávali vo vzťahu k jednotlivým obchodným prípadom, t.j. konkrétna relácia, vlak – teda v podstate SŽDS ponúklo službu rušňového hospodárstva, nie prenájom rušňa.

292. CARGO tvrdilo⁹⁶, že nikomu okrem jedného vyššie spomenutého prípadu ([.....]) neodmietlo prenajímať elektrické rušne a po upozornení úradu na korešpondenciu so SŽDS spoločnosť CARGO uviedla, že žiadosti SŽDS z rokov 2009 a 2010 neodmietla, „iba ich dôkladne zvažovala a podľa

⁹⁵ SŽDS, položka spisu 7

⁹⁶ CARGO, položka spisu 10

posledných informácií po vzájomných rokovaniach a dôkladnej analýze akceptovala ponuku na spoluprácu“ a zároveň predložila kópiu zmluvy so SŽDS o poskytovaní služieb.

293. Z vyššie uvedeného ako aj z vyjadrení účastníka konania⁹⁷ vyplýva, že žiadosti SŽDS možno rozdeliť na dve časti, t.j. 3.3.2009 – 19.5.2009 a od 19.8.2010 nakoľko k nim došlo v dvoch rozdielnych obdobiach s výrazným časovým odstupom a aj ich obsah bol rozdielny. Spoločnosť SŽDS žiadala o prenájom rušňov prvýkrát v marci 2009 a tejto žiadosti aj po urgenciách nebolo vyhovené. Úradu predložená zmluva medzi CARGOM a SŽDS bola uzatvorená v novembri 2011, teda snaha SŽDS bola úspešná takmer tri roky od prvej žiadosti a v čase, kedy bolo CARGU bezpochyby zrejmé, že úrad má výhrady k neposkytovaniu prenájmu elektrických rušňov (táto skutočnosť bola uvedená v sektorovej správe z decembra 2010 a vyplývala aj z otázok zaslaných CARGU v rámci šetrenia vo februári 2011). Navyše v predmetnej zmluve nešlo o klasický prenájom rušňa, o čo mala SŽDS pôvodne záujem, ale skôr o poskytnutie dopravných výkonov (služby rušňového hospodárstva – výkon HDV spolu s obsluhou). Podľa vyjadrenia SŽDS ani služby rušňového hospodárstva im CARGO napriek žiadostiam predtým neposkytovalo.
294. Spoločnosť LTE k problematike predaja a prenájmu elektrických rušňov od CARGA uviedla, že o predaj elektrických rušňov nežiadala „... s predpokladom, že výsledok bude negatívny (iní dopravcovia žiadali a náš predpoklad sa potvrdil). O krátkodobý či dlhodobý prenájom sme žiadali a boli sme odmietnutí s odôvodnením že HDV elektrickej trakcie v majetku ZSSK Cargo budú potrebné pre ich vlastnú potrebu.“
295. Spoločnosti [...] CARGO elektrické rušne prenajalo, ale s obmedzením použitia–používanie rušňov bolo možné iba mimo SR (viď bod 284 rozhodnutia).
296. Spoločnosť Express Slovakia uviedla, že CARGO o prenájom elektrických rušňov nežiadala, napriek tomu sa k tejto problematike vyjadrila negatívne: „Problém je, že aj keď Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. má nadbytok vozňového a rušňového parku, nie je možné sa k prebytočnému majetku dostať, resp. len s podmienkou, že nesmie byť využitý na tratiach ŽSR.“⁹⁸
297. Ostatní súkromní dopravcovia, ktorých úrad v rámci konania oslovil (AWT a Lokorail), CARGO o predaj a prenájom elektrických rušňov nežiadali.
298. Z verejne dostupných informácií vyplýva, že záujem súkromných dopravcov e elektrické rušne existoval⁹⁹ a že v roku 2006 už boli v sektore negatívne skúsenosti so snahou o prenájom elektrických rušňov od CARGA. Odpovede

⁹⁷ CARGO, položka spisu 73

⁹⁸ Express Rail, položka spisu 102

⁹⁹ „Noví, nezávislí prepravcovia by mohli zamiešať trh ešte viac, keby sa dostali k elektrickým lokomotívam. Problém je, že dostatočne silné a rýchle elektrické lokomotívy, ktoré sú vhodné na trate Slovenska, Česka či Poľska, momentálne nik nevyrába. A štátne firmy si dávajú pozor, aby sa ich mašiny nedostali do rúk rastúcej konkurencie.“ <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/koniec-statnych-imperii.html> (január 2007). „Napriek tomu, že štátne dráhy majú prebytok elektrických rušňov, súkromným prepravcom ich požičiavať nechcú.“ <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/na-zeleznice-este-konkurencia-nedorazila.html> (november 2006).

spoločností LTE a Express Rail naznačujú, že tento „reputačný efekt“ bol spôsobilý zapríčiniť utlmenie snáh súkromných dopravcov o predaj alebo prenájom elektrických rušňov od CARGA.¹⁰⁰

299. Kapacity elektrických rušňov, ktoré malo CARGO k dispozícii, možno považovať za dostatočné. Existenciu voľných kapacít elektrických rušňov naznačuje napr. vyjadrenie v Marketingovom pláne¹⁰¹ za roky 2005 a 2006, kde je napr. v rámci SWOT analýzy medzi silnými stránkami CARGA uvedená aj „dostatočná kapacita voľných mobilných prostriedkov.“ V neskorších správach už uvedená skutočnosť nie je vyhodnotená, ale nie je dôvod predpokladať, že sa stav zmenil, pretože sa výraznejšie nemenil počet rušňov CARGA a jeho dopravné výkony naopak klesali, hlavne v roku 2009 a 2010.
300. Dostatočné kapacity elektrických rušňov naznačuje aj tá skutočnosť, že CARGO elektrické rušne prenajímalo spoločnostiam [.....], pričom išlo o rušne, [.....]. Prenájom týchto rušňov však podmieňovalo ich nepoužívaním v SR resp. ich prenajímalo spoločnostiam, ktoré mu nekonkurujú.
301. Presnejšie porovnanie potreby rušňov s počtom rušňov, ktorý má CARGO k dispozícii a vyhodnotenie existencie alebo neexistencie voľných kapacít rušňov možno uskutočniť aj porovnaním turnusovej potreby rušňov s evidenčným stavom rušňov. Turnusová potreba vyjadruje potrebu rušňov po zohľadnení plánovaných výkonov vlakov vrátane požiadaviek na prístavné časy HDV a na časy odstupov vlakov. K turnusovej potrebe je nutné rátať s určitou rezervou kvôli mimoriadnym prípadom a výpadkom. Evidenčný stav zase vyjadruje počet rušňov v prevádzkovom stave aj neprevádzkovom stave (v neprevádzkovom stave sú rušne čakajúce na opravu, zrušenie, rozloženie, sú tu zahrnuté aj rušne, ktoré boli prenajaté na základe nájomných zmlúv, rušne v dlhodobých a hlavných opravách a pod.). Keďže však v neprevádzkovom stave nebolo veľa elektrických rušňov¹⁰² vzhľadom k celkovému počtu elektrických rušňov CARGA, možno evidenčný stav brať ako počet rušňov, ktoré má CARGO k dispozícii a turnusovú potrebu ako ukazovateľ vyjadrujúci reálnu potrebu rušňov.
302. V nasledujúcom grafe je vyjadrený vývoj turnusovej potreby elektrických rušňov za roky 2005 – 2010 ako aj vývoj evidenčného stavu elektrických rušňov. Z grafu je zrejmé, že trend vývoja turnusovej potreby kopíruje trend vývoja prepravných výkonov CARGA, evidenčný stav vozidiel sa v podstate nemení,

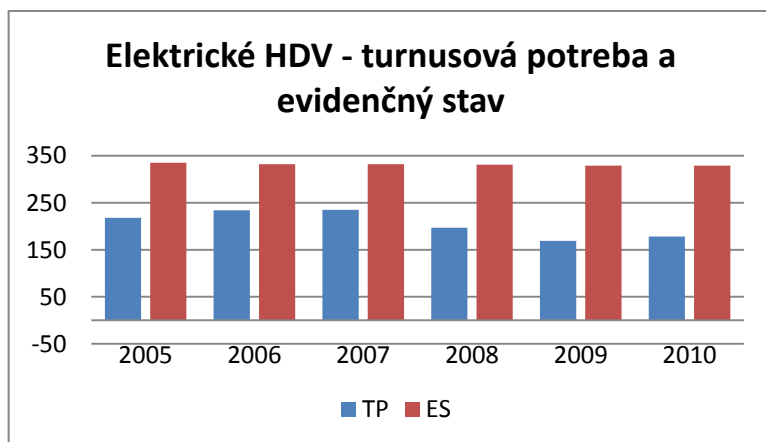
¹⁰⁰ „Práve chýbajúca možnosť dostať sa k elektrickým lokomotívam je hlavný problém aj pre súkromných dopravcov. Tie sú totiž silnejšie a pri prevádzke ekonomickejšie ako dieselelektrické. Na slovenských i na českých dráhach zatiaľ môžu chodiť iba staršie škodovacke rušne, ale tie sa už nedajú kúpiť.“ <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/na-zeleznice-este-konkurencia-nedorazila.html> (november 2006). „Noví, nezávislí prepravcovia by mohli zamiešať trh ešte viac, keby sa dostali k elektrickým lokomotívam.“ <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/koniec-statnych-imperii.html> (január 2007).

¹⁰¹ Marketingový plán CARGO považuje za jeden zo základných plánov spoločnosti, schvaľuje ho Valné zhromaždenie a Dozorná rada a je pre CARGO záväzný. K tomuto viac aj v kapitole 6.3.

¹⁰² Čo sa týka elektrických rušňov, tak v roku 2005 boli v neprevádzkovom stave 3 rušne, v roku 2006 a 2007 to bolo 9 rušňov, v roku 2008 išlo o 22 rušňov.

tak ako sa výrazne nemenil počet elektrických rušňov v držbe CARGA (viď napr. tabuľka 13).

Schéma 10 – Porovnanie turnusovej potreby a evidenčného stavu



Zdroj: údaje CARGO, položka spisu 53 (evidenčný stav za rok 2010 úrad nemal k dispozícii, preto v roku 2010 je uvedený evidenčný stav roku 2009)

303. Z grafického znázornenia je zrejmé, že elektrické rušne, ktoré malo CARGO k dispozícii, výrazne prevyšovali jeho potreby. O koľko % je vyšší evidenčný stav elektrických rušňov v porovnaní s turnusovou potrebou (teda aké „rezervy“ rušňov CARGO malo) v členení podľa jednotlivých radov HDV je uvedené v tabuľke 14. V tejto tabuľke sú uvedené len tie rady elektrických HDV, ktoré CARGO označilo za kľúčové buď na vozbu alebo posun vlakov, nie sú tu uvedené rady HDV určené do útlmu.

Tabuľka 15 – Záloha – o koľko % je vyšší evidenčný stav HDV v porovnaní s turnusovou potrebou

RAD HDV	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
110	175%	175%	175%	163%	186%	233%
125.8	40%	40%	62%	163%	110%	110%
131	35%	22%	16%	35%	56%	52%
183	76%	91%	69%	110%	120%	144%
199	7%	7%	7%	7%	14%	14%
210	80%	64%	64%	100%	169%	169%
240	68%	29%	44%	58%	133%	82%
363	53%	44%	28%	64%	130%	64%
Spolu	54%	42%	41%	68%	95%	85%

Zdroj: údaje CARGO, položka spisu 53

* údaje o turnusovej potrebe sú za rok 2010, ale evidenčný stav z roku 2009 (údaje za rok 2010 nemal úrad k dispozícii)

304. Zo schémy 10 a tabuľky 15 vyplýva, že CARGO malo počas celého sledovaného obdobia dostatočné kapacity všetkých typov elektrických rušňov. Tieto dostatočné kapacity by existovali aj po zohľadnení rezerv pre CARGO (bližšie viď tabuľka 19).

305. To, že CARGO má dostatočné kapacity rušňov a niektoré rušne vyslovene nepotrebuje, vyplýva aj z interných materiálov CARGA¹⁰³, kde už je explicitne uvedené, že
[.....]
[.....]
[.....].

Záver

306. Z uvedeného vyplýva, že CARGO si muselo byť vedomé záujmu konkurentov o elektrické rušne a CARGO si bolo tiež vedomé skutočnosti, že súkromní dopravcovia majú nedostatok rušňov na realizáciu svojich prepráv.¹⁰⁴ CARGO obmedzovalo predaj a prenájom elektrických rušňov schopných prevádzky v SR svojim konkurentom napriek dostatočným kapacitám elektrických rušňov. Toto správanie CARGA bolo vedome cielené na konkurentov – táto skutočnosť vyplýva z interných materiálov CARGA, z ktorých je zrejmé, že CARGO aktivity konkurentov monitorovalo, vnímalo ich pôsobenie na trhu a ako reakciu na ich rast na trhu navrhovalo rôzne opatrenia (bližšie k tomuto v kapitole 6.3). To, že správanie CARGA bolo cielené na konkurentov dokazuje aj to, že ak aj CARGO elektrické rušne niekomu predalo alebo prenajalo, tak malo vyslovený záujem na tom, aby sa tieto rušne nedostali jeho konkurentom - predaj aj prenájom elektrických rušňov CARGO podmieňovalo ich nepoužívaním v SR alebo ich predalo alebo prenajalo spoločnosti, ktorá CARGU nekonkuruje.

307. Ako vyplýva z vyššie uvedeného, rušne CARGA boli dostupné (aj keď iba nekonkurujúcim spoločnostiam) dvomi spôsobmi, a to predajom a prenájomom. Obidve tieto formy považuje úrad za ekvivalentné a preto toto rozhodnutie vychádza z toho, že predísť protisúťažnému správaniu bolo možné ktoroukoľvek z týchto dvoch foriem umožňujúcou dostupnosť rušňov pre konkurentov. Znamená to teda, že CARGO by sa vyhlo postupu úradu a bolo by postačujúce, ak by rušne CARGA boli prenajaté. Preto toto rozhodnutie nemožno interpretovať tak, že by tým úrad stanovil CARGU „povinnosť“ predávať svoje rušne.

6.2.2 Čerpacie stanice pre motorové rušne

308. Do motorových rušňov, ktoré používa CARGO aj súkromní dopravcovia, je nevyhnutné dopĺňať palivo (naftu). Ako už bolo uvedené vyššie, sieť čerpacích staníc pre rušne v SR vlastní CARGO, ktoré službu dopĺňania nafty do motorových rušňov poskytuje len štátnym spoločnostiam ŽSR a ZSSK, ale už

¹⁰³ Materiál na rokovania predstavenstva CARGA predložený generálnym riaditeľom CARGA v januári 2009 – Informácia o zasadnutí Steering Committee ZSSK CARGO, položka spisu 66, príloha 3.16.

¹⁰⁴ CARGO, položka spisu 24: „Podľa nášho názoru niektoré zasielateľské spoločnosti v súčasnosti uskutočňujú prepravy v prevažnej miere cez ZSSK CARGO z dôvodu, že ich dcérske spoločnosti nedisponujú dostatočnými technickými a personálnymi kapacitami pre realizáciu všetkých prepráv.“ Zasielateľské spoločnosti sú materské spoločnosti viacerých súkromných dopravcov, ale napriek tomu prepravu vo významnej miere realizujú cez CARGO a nie cez svoje dcérske spoločnosti.

nie ostatným dopravcom pôsobiacim v SR. Títo si tankovanie nafty zabezpečujú alternatívnym, komplikovanejším a nákladnejším spôsobom.

309. Niektorí súkromní dopravcovia žiadali o možnosť tankovať na zariadeniach CARGA. Dopravcovia konkrétne uviedli nasledovné.
310. SŽDS uviedla¹⁰⁵ „CARGO sme oslovili viac krát, prvý krát telefonicky ešte v roku 2008 bez konkrétnej odpovede, potom písomne v roku 2010 bez písomnej odpovede, potom zasa písomne koncom roka 2010, na základe poslednej žiadosti teraz (február 2011) prebieha osobné rokovanie o podmienkach tankovania.“ Písomné žiadosti SŽDS z 3.8.2010 a 18.10.2010 sú súčasťou spisu. Ako ďalej uviedla SŽDS „... nikdy sme nedostali žiadnu odpoveď s uvedením dôvodu, prečo CARGO neumožní využívať zariadenia na tankovanie vždy to boli len ústne odpovede na naše telefonické urgencie, že to ešte neprešlo schválením predstavenstvom a že kompetentní riešia práve iné neodkladné záležitosti, že to budú riešiť neskôr ap.)“
311. Spoločnosť Lokorail¹⁰⁶ tiež žiadala CARGO o umožnenie dopĺňania nafty do rušňov v čerpacích staniciach CARGA: „Žiadali sme spoločnosť CARGO o umožnenie tankovania pohonných hmôt na ich zariadeniach a danú skutočnosť sme spolu konzultovali. Výsledok bol negatívny z dôvodu neposkytovania danej služby.“ Podľa vyjadrenia Lokorail, dôvod prečo služba nebola poskytnutá bol, že „Spoločnosť CARGO nemá danú službu uvedenú v portfóliu ponúkaných služieb a zároveň bola táto služba vnímaná spoločnosťou CARGO ako podpora konkurencie.“
312. Spoločnosť LTE¹⁰⁷ takisto uviedla, že „naša spoločnosť viackrát žiadala spoločnosť ZSSK CARGO o sprístupnenie svojich zariadení na tankovanie pohonných hmôt pri osobných rokovaniach. Spoločnosť ZSSK Cargo nám možnosť využívania týchto zariadení odmietala s odôvodnením, že zariadenia sú v ich majetku a nebude podporovať konkurenčných dopravcov. Pri poslednom rokovaní ZSSK Cargo zmiernila tón a uviedla ako dôvod to, že nie je oprávnený predajca pohonných hmôt a tieto pohonné hmoty sú len pre jej vlastnú potrebu. ... Forma komunikácie medzi nami a spoločnosťou ZSSK Cargo bola iba ústna. Téma tankovania pohonných hmôt pomocou zariadení spoločnosti ZSSK Cargo bola na všetkých rokovaníach spomínaná ako problematika okrajová z dôvodu toho, že nám bolo úplne zrejmé, že budeme odmietnutí.“
313. PSŽ o tankovanie nežiadala, ale táto spoločnosť pôsobí prevažne v zahraničí. O možnosť tankovať naftu na čerpacích staniciach CARGA nežiadal AWT a ani Express Rail, ktorý ale daný stav vníma ako problém „ďalším problémom je tankovanie, ŽSR nemá žiadne tankovacie miesta, ktoré na základe zákona mal vybudovať a ktoré by mohli využiť súkromní dopravcovia. ZSSK CARGO z dôvodu konkurencie neumožňuje tankovať na svojich tankovacích miestach.“¹⁰⁸

¹⁰⁵ SŽDS, položka spisu 7

¹⁰⁶ Lokorail, položka spisu 8

¹⁰⁷ LTE, položka spisu 15

¹⁰⁸ Express Rail, položka spisu 57

314. Informácie z verejne dostupných zdrojov¹⁰⁹ tiež potvrdzujú záujem súkromných dopravcov o tankovanie, ako aj problémy dostať sa k týmto službám.
315. Aj keď uvedené nespadá do sledovaného obdobia, úrad poukazuje na skutočnosť, že CARGO venovalo pozornosť len žiadosti SŽDS o tankovanie, kedy jej vo februári 2011 oznámilo, že je pripravené rokovať o zmluvných podmienkach. V tomto mesiaci sa uskutočnilo aj rokovanie medzi SŽDS a CARGOM, a následne sa vypracoval návrh zmluvy. Návrh zmluvy pre SŽDS bol realizovaný v čase, kedy už CARGO malo vedomosť, že úrad má výhrady k neposkytovaniu služby dopĺňania nafty do motorových rušňov, táto skutočnosť bola uvedená v sektorovej správe z decembra 2010.
316. Ku končenému uzatvoreniu zmluvy však nedošlo, ako dôvod CARGO uviedlo nasledovné: *„V rámci schvaľovacieho procesu sme dali návrh zmluvy na schválenie štatutárnym zástupcom ZSSK CARGO. MDVRR SR ako jediný akcionár ZSSK CARGO dňa 11.8.2011 zaslal rozhodnutie č. 88/RA-2011, v ktorom bolo pre ZSSK CARGO stanovené, aby bezodkladne začalo proces vysporiadania majetku slúžiaceho na opravy a údržbu dráhových vozidiel na ZSSK. V rámci pripravovaného vysporiadania majetku medzi ZSSK CARGO a ZSSK sa vyčlenili aj pracoviská, ktoré boli súčasťou návrhu zmluvy na zbrojenie HDV pre SŽDS. Z vyššie uvedených dôvodov bolo zo strany ZSSK CARGO schválenie a konečné podpísanie zmlúv pozastavené až do úplného vysporiadania predaja majetku na ZSSK. K odpredaju pracovísk medzi ZSSK a ZSSK CARGO prišlo dňa 1.2.2012. Po doriešení všetkých otvorených záležitostí týkajúcich sa predávaného majetku, ZSSK CARGO osloví žiadateľa s návrhom doriešenia zbrojenia jeho HDV na pracoviskách ZSSK CARGO, ktoré zostali v jeho majetku.“*
317. CARGO samo uviedlo, že súkromní dopravcovia žiadali o možnosť využívať jeho čerpacie stanice pre rušne, avšak tieto žiadosti boli odmietnuté: *„ZSSK CARGO zaznamenalo žiadosti súkromných dopravcov o možnosť využívať jeho zariadenia na tankovanie pohonných hmôt. Podľa dostupných informácií rozhodovalo o tom Predstavenstvo ZSSK CARGO, resp. riaditeľ sekcie logistiky – využívanie zariadení súkromnými dopravcami boli podľa dostupných informácií, po dôkladnom zvážení, odmietnuté.“*¹¹⁰ CARGO uviedlo, že dôvody odmietnutia žiadostí súkromných dopravcov spočívali v kapacitných dôvodoch a v zložitosti prípadných zmluvných vzťahov z dôvodu, že išlo o tankovanie výlučne pre vlastné potreby CARGA zabezpečované jeho zamestnancami.
318. Argument nedostatku kapacít nemožno akceptovať. Ako bolo uvedené v bode 217 rozhodnutia, CARGO má v rámci SR dostatok čerpacích staníc pre rušne rozmiestnených po celej SR. Okrem toho, CARGO umožňuje dopĺňať naftu na svojich čerpacích staniciach spoločnostiam ZSSK a ŽSR (ktoré mu nekonkurujú), a objemy nafty požadované súkromnými dopravcami v porovnaní

¹⁰⁹ Pre menších súkromných železničných dopravcov zatiaľ podmienky nie sú až také dobré. Na tratiach nemajú infraštruktúru, kde by mohli napríklad natankovať. ... Súhlasí s ním aj L. Patz z LTE Slovakia. „V Rakúsku si v štátnej OBB môžeme nakúpiť služby. Tankovanie či služby vozmajstrov. Na Slovensku je to komplikované,“ tvrdí. <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/na-zeleznice-este-konkurencia-nedorazila.html> (november 2006).

¹¹⁰ CARGO, položka spisu 10

s objemami dodávanými napr. ZSSK sú zanedbateľné (napr. ZSSK odoberá [...] mil. l nafty ročne, SŽDS mala záujem o približne [...] tis. l nafty ročne, teda menej ako 2% objemu toho, čo odoberá ZSSK. Ostatní dopravcovia nemajú výkony výrazne vyššie ako SŽDS, preto ani ich odber nafty by nebol výrazne vyšší). Teda ak malo CARGO dostatočné kapacity pre spoločnosti ZSSK a ŽSR, muselo mať dostatočné kapacity aj pre ostatných dopravcov.

319. Rovnako nemožno akceptovať ani dôvod, že prípadné zmluvné vzťahy by boli príliš zložité. CARGO, vzhľadom na to, že na svojich čerpacích staniciach umožňuje dopĺňanie nafty do motorových rušňov spoločnostiam ŽSR a ZSSK, má už dlhodobo nastavený systém, ktorým zabezpečuje využívanie čerpacích staníc pre rušne aj inými spoločnosťami (popis tohto systému je v kapitole 5.3).

Záver

320. Z uvedeného vyplýva, že CARGO si bolo vedomé záujmu konkurentov o službu dopĺňania paliva do motorových rušňov na svojich čerpacích staniciach. CARGO obmedzovalo poskytovanie tejto služby konkurentom napriek dostatočným kapacitám. Toto správanie CARGA bolo vedome cielené na konkurentov – táto skutočnosť vyplýva z interných materiálov CARGA, z ktorých je zrejmé, že CARGO aktivity konkurentov monitorovalo, vnímalo ich pôsobenie na trhu a ako reakciu na ich rast na trhu navrhovalo rôzne opatrenia (bližšie k tomuto v kapitole 6.3). To, že správanie CARGA bolo cielené na konkurentov dokazuje aj to, že ak aj CARGO službu dopĺňania nafty na svojich čerpacích staniciach poskytovalo len spoločnostiam, ktoré mu nekonkurujú na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR.

6.3 Správanie CARGA s cieľom eliminovať konkurenciu z trhu

321. Úrad mal k dispozícii interné materiály spoločnosti CARGO – konkrétne Marketingové plány za roky 2005 – 2011.¹¹¹ Marketingový plán „... je jedným zo základných plánov spoločnosti. ... obsahuje podrobnejšie analýzy interného a externého prostredia. Doplnená je časť SWOT analýzy, ktorá spolu s analýzami prostredia poskytuje východisko pre stanovenie primárnych a sekundárnych cieľov a z nich vyplývajúcich úloh a kontrolných mechanizmov.“¹¹² Marketingové plány schvaľovalo Valné zhromaždenie spoločnosti/Dozorná rada spoločnosti a sú pre CARGO záväzné.
322. Z týchto materiálov vyplýva, že CARGO monitorovalo aktivity konkurentov na trhu - Marketingové plány vždy obsahujú okrem iného aj analýzu vývoja konkurencie a pomerne podrobný popis aktivít konkurentov (aké prepravy konkrétne vykonávajú, akých zákazníkov získali, aké typy rušňov používajú a pod.).

¹¹¹ CARGO, položka spisu 24

¹¹² Marketingový plán na rok 2006

323. Z Marketingových plánov tiež vyplýva, že CARGO vedome pristupovalo k realizácii krokov zameraných na ochranu svojej pozície na trhu pred konkurenciou. V rámci Marketingových plánov vstup iných dopravcov na železničnú dopravnú cestu, do oblasti prepráv ucelenými vlakmi, bol hodnotený ako faktor s nepriaznivým dopadom na prepravné výkony CARGA. Vyhodnotenie vstupu konkurentov na trh ako problematickej skutočnosti sa objavuje v každom Marketingovom pláne od r. 2005 až do roku 2011. V Marketingovom pláne pre rok 2005 je napr. uvedené *„Od r. 2004 sa v zvýšenej miere stretávame s pokusmi tretích dopravcov o vstup na železničnú dopravnú cestu, ich aktivity očakávame najmä v prepravách ucelených vlakov, čo môže mať výrazný dopad na ekonomiku ZSSK CARGO. Obchodná politika ZSSK CARGO a systematika poskytovania služieb slúži ako opatrenie pre elimináciu vstupu iných dopravcov na dopravnú cestu, a teda prechodu časti predovšetkým lukratívnych prepráv ku konkurencii. ... Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. prijala obchodné, cenové a tarifné opatrenia na elimináciu ich vplyvu na vlastné výkony.“* Podobné hodnotenie je v každom ďalšom pláne, až po Marketingový plán na rok 2011, kde je uvedené *„V priebehu r. 2005 – 2009 sme sa stretávali s intenzívnym vstupom tretích železničných operátorov na železničnú dopravnú cestu. Tento trend pokračuje ešte intenzívnejšie v priebehu roka 2010. Ich aktivity sú zamerané hlavne na tranzitné prepravy a prepravy ucelených vlakov (predovšetkým hromadných substrátov) na tratiach s nenáročnými traťovými a trakčnými pomermi. Obchodná a tarifná politika ZSSK CARGO a systém poskytovania služieb slúži ako opatrenie pre stabilizáciu existujúcich prepráv voči cestným dopravcom a tretím operátorom. Úsek obchodu monitoruje ich aktivity priebežne prijíma obchodné, cenové a tarifné opatrenia s rešpektovaním európskej a slovenskej legislatívy.“*
324. Takisto aj v rámci SWOT analýz alebo analýz prostredia bol vstup nových dopravcov na trh, hlavne do oblasti prepráv ucelených vlakov, každý rok zaradený medzi hrozby alebo faktory s negatívnym vplyvom na prepravné výkony CARGA.
325. V Marketingových plánoch sú navrhované aj aktivity resp. opatrenia pre udržanie pozície CARGA na dopravnom trhu. Napr. Marketingový plán z roku 2005 obsahuje nasledovné opatrenia, ktoré CARGO navrhovalo pre udržanie si svojej pozície na dopravnom trhu: *„Vzhľadom na zvýšené iniciatívy zo strany EÚ vo veci liberalizácie železničného dopravného trhu, vzhľadom na počet dopravcov s udelenou licenciou prevádzkovania železničnej dopravy je nevyhnutné neustále monitorovanie aktivít jednotlivých dopravcov a citlivé vyhodnocovanie požiadaviek a potrieb zákazníkov. V tomto kontexte je potrebné neustále uplatňovať a dodržiavať už deklarované opatrenia:*
- *V oblasti obchodnej politiky globálne riešenie zákazníka, ktorý určitú prepravu prepravuje resp. plánuje prepravovať cestou externého dopravcu,*
 - *Neposkytovanie žiadnych služieb externým dopravcom (prenájom mobilných prostriedkov, technická kontrola, údržba, služby z ŽST východnej, PPS a pod.),*
 - *Rokovanie so susednými železnicami o vytváraní takých podmienok pre cezhraničné prepravy, ktoré by eliminovali možnosti vstupu externých dopravcov,*

- *Sledovanie aktivít externých dopravcov, predvídanie možnosti ich záujmov o prepravu a vytváranie podmienok pre udržanie zákazníka,*
- *Taká spolupráca s externým dopravcom, ktorá by eliminovala jeho vstup na dopravnú cestu (napr. prenájom jeho mobilných prostriedkov Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a.s.).*

Medzi úlohy pre oblasť nákladnej prepravy na rok 2005 bolo zaradené aj „...vzhľadom na liberalizáciu železničnej dopravnej cesty sledovať a vyhodnocovať dostupné informácie o existujúcej i potenciálnej konkurencii ZSSK CARGO a vytvárať nástroje pre elimináciu ich vplyvu na výkony ZSSK CARGO.“

326. Podobné opatrenia sú aj v Marketingovom pláne na rok 2006. V kapitole *Ďalšie aktivity, resp. opatrenia ZSSK CARGO pre udržanie pozície na dopravnom trhu* je uvedené: „Vzhľadom na zvýšené iniciatívy zo strany EÚ vo veci liberalizácie železničného dopravného trhu, vzhľadom na počet dopravcov s udelenou licenciou prevádzkovania železničnej dopravy je nevyhnutné neustále monitorovanie aktivít jednotlivých dopravcov a citlivé vyhodnocovanie požiadaviek a potrieb zákazníkov. V tomto kontexte je potrebné podobne ako v roku 2005 neustále uplatňovať a dodržiavať už deklarované opatrenia:

- *V oblasti obchodnej politiky globálne riešenie zákazníka, ktorý určitú prepravu prepravuje resp. plánuje prepravovať cestou externého dopravcu,*
- *Neposkytovanie nasledujúcich služieb externým dopravcom (prenájom mobilných prostriedkov¹¹³, technická kontrola, operatívna údržba, služby v ŽST východze, PPS a pod.),*
- *Rokovanie so susednými železnicami spolupráci pri cezhraničných prepravách,*
- *Sledovanie aktivít externých dopravcov, predvídanie možnosti ich záujmov o prepravu a vytváranie podmienok pre udržanie zákazníka.“*

Medzi úlohy pre oblasť nákladnej prepravy za rok 2006 bolo zaradené aj: „Stanoviť strategické vlečky a uskutočniť rokovania o outsourcingu prevádzkovania vlečky (ako nástroj na elimináciu vstupu tretích dopravcov na železničnú dopravnú cestu.“ ako aj „...vzhľadom na liberalizáciu železničnej dopravnej cesty sledovať a vyhodnocovať dostupné informácie o existujúcej i potenciálnej konkurencii ZSSK CARGO a vytvárať nástroje pre elimináciu ich vplyvu na výkony ZSSK CARGO.“ Takúto úlohu obsahoval aj Marketingový plán na rok 2007.

327. Z Marketingových plánov vyplýva, že CARGO detailne sledovalo kroky konkurencie. Vnívalo ich ako hrozbu a plánovalo určité kroky, ako na vstup konkurencie reagovať. Jedným z týchto krokov bolo aj neposkytovanie žiadnych služieb ostatným dopravcom – konkurentom CARGA. Kroky na obranu pred konkurenciou teda CARGO robilo vedome, s cieľom udržať si svoje postavenie na trhu a eliminovať vplyv konkurencie na trhu.

¹¹³ Pod mobilnými prostriedkami sú myslené aj hnacie dráhové vozidlá. Vid' napr. Marketingový plán CARGA na rok 2007: „Vozňový park spolu s hnacími vozidlami tvorí najdôležitejšiu časť mobilnej technickej základne ZSSK CARGO.“

6.4 Dopady praktiky

328. Slovenskému trhu železničnej nákladnej dopravy dlhodobo dominovala štátna spoločnosť CARGO. Od roku 2003 sa trh železničnej nákladnej dopravy začal liberalizovať a postupne začali na trh postupne vstupovať súkromní dopravcovia a konkurovať spoločnosti CARGO. CARGO prítomnosť nových dopravcov vnímalo, a ako vyplýva z interných dokumentov, ich aktivity podrobne monitorovalo (viď kapitola 6.3).
329. CARGO a noví súkromní dopravcovia boli vo výrazne rozdielnej pozícii. CARGO ako štátny monopol s dlhodobou históriou pôsobenia na trhu malo k dispozícii všetku potrebnú infraštruktúru (depá, čerpacie stanice, Východoslovenské prekladiská atď.) ako aj veľký vozňový a rušňový park (v roku 2010 to bolo približne 700 rušňov a 14 000 vozňov). Ostatní dopravcovia túto infraštruktúru, nevyhnutnú na pôsobenie na trhu nemali a vo viacerých oblastiach boli odkázaní na spoluprácu s CARGOM, ktoré v niektorých veciach vedome robilo obštrukcie. Najvýraznejšie sa problémy prejavili v oblasti rušňov.
330. Prístup k rušňom a službám potrebným na prevádzku rušňov je nevyhnutnou podmienkou na to, aby súkromní dopravcovia mohli v oblasti železničnej nákladnej dopravy vôbec pôsobiť.
331. Ako je uvedené v kapitole 5.2, v SR bol v úradom sledovanom období (roky 2005 – 2010) problém získať elektrické rušne, nakoľko nové typy rušňov neprechádzali procesom povoľovania do prevádzky z dôvodu nekompatibility rušňa s infraštruktúrou. Najväčšie zdroje rušňov schopných prevádzky v SR malo k dispozícii CARGO. Ako vyplýva z kapitoly 6.2.1, CARGO obmedzovalo predaj a prenájom týchto elektrických rušňov súkromným dopravcom pôsobiacim na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR, a to aj napriek tomu, že malo dostatočné voľné kapacity. Ak CARGO elektrické rušne predalo alebo prenajalo, tak len spoločnostiam, ktoré mu nekonkurovali alebo predaj a prenájom elektrických rušňov CARGO podmieňovalo ich nepoužívaním na železničných tratiach v SR.
332. Súkromní dopravcovia, keďže nemali dostatočný prístup k elektrickým rušňom, využívali vo väčšej miere motorové rušne. To, že súkromní dopravcovia v porovnaní s CARGOM oveľa viac výkonov realizovali v motorovej trakcii ako elektrickej, vyplýva z porovnania pomeru výkonov motorovej a elektrickej trakcie CARGA a ostatných súkromných dopravcov.
333. V tabuľke 16 sú zhrnuté výkony CARGA a ostatných dopravcov v členení podľa toho, či sú vykonávané elektrickou alebo motorovou trakciou.

Tabuľka 16 – Výkony dopravcov podľa trakcií v čtkm a vlkm

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	čtkm						
	ET	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	MT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	vlkm						
	ET	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	MT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SŽDS	čtkm						
	ET	0	4 700	19 179	103 500	3 512	10 537
	MT	9 597	30 247	59 373	66 625	12 927	35 607
	vlkm						
	ET	0	5 210	32 382	125 320	8 930	14 182
	MT	10 980	43 411	90 390	211 753	37 641	72 000
LTE	čtkm						
	ET	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	MT	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	vlkm						
	ET	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	MT	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	čtkm						
	ET	0	0	0	0	0	0
	MT	8 518	28 736	2 549	2 753	7 625	4 639
	vlkm						
	ET	0	0	0	0	0	0
	MT	25 083	52 419	9 487	6 902	19 200	11 616
Lokorail	čtkm						
	ET	–	0	8 624	12 417	19 448	24 926
	MT	–	1 835	29 560	30 796	38 691	71 475
	vlkm						
	ET	–	0	16 497	27 430	36 749	49 990
	MT	–	18 920	52 740	61 379	85 931	108 945
Express Rail	čtkm						
	ET	–	–	–	–	0	36 431
	MT	–	–	–	–	36 933	46 119
	vlkm						
	ET	–	–	–	–	0	30 029
	MT	–	–	–	–	28 679	42 802
PSŽ	čtkm						
	ET	–	–	–	–	17 891	59 185
	MT	–	–	–	–	7 325	15 306
	vlkm						
	ET	–	–	–	–	44 508	118 340
	MT	–	–	–	–	50 010	29 586

Zdroj: údaje CARGO a ostatní dopravcovia

334. V tabuľke 17 je vyjadrený pomer dopravných výkonov podľa trakcií v percentách.

Tabuľka 17 – Výkony dopravcov – pomer dopravných výkonov podľa trakcií v %

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	Čtkm						
	Elektrická trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Motorová trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Motorová trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SŽDS	Čtkm						
	Elektrická trakcia	0	13	24	61	21	23
	Motorová trakcia	100	87	76	39	79	77
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	0	11	26	37	19	16
	Motorová trakcia	100	89	74	63	81	84
LTE	Čtkm						
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	100	100	100	100	100	100
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	100	100	100	100	100	100
AWT	Čtkm						
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	100	100	100	100	100	100
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	100	100	100	100	100	100
Lokorail	Čtkm						
	Elektrická trakcia	–	0	23	29	33	26
	Motorová trakcia	–	100	77	71	67	74
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	–	0	24	31	30	31
	Motorová trakcia	–	100	76	69	70	69
Express Rail	Čtkm						
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	0	44
	Motorová trakcia	–	–	–	–	100	56
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	0	41
	Motorová trakcia	–	–	–	–	100	59
PSŽ	Čtkm						
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	71	79
	Motorová trakcia	–	–	–	–	29	21
	Vlkm						
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	47	80
	Motorová trakcia	–	–	–	–	53	20

Zdroj: údaje CARGO a ostatní dopravcovia

335. V tabuľke 18 je vyjadrené, aký výkon sa realizuje na jeden rušeň, v členení rušne celkovo, elektrická trakcia a motorová trakcia.

Tabuľka 18 – Efektivnosť využívania rušňov (výkony/počet rušňov)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
CARGO	Čtkm spolu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Elektrická trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Motorová trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Vlkm spolu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Elektrická trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Motorová trakcia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SŽDS	Čtkm spolu	3 199	4 992	6 042	8 954	1 494	5 768
	Elektrická trakcia		4 700	9 590	25 875	1 171	3 512
	Motorová trakcia	3 199	5 041	5 398	4 442	1 616	7 121
	Vlkm spolu	3 660	6 946	9 444	17 741	4 234	10 773
	Elektrická trakcia		5 210	16 191	31 330	2 977	4 727
	Motorová trakcia	3 660	7 235	8 217	14 117	4 705	14 400
LTE	Čtkm spolu		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	Elektrická trakcia		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	Motorová trakcia		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	Vlkm spolu		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	Elektrická trakcia		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
	Motorová trakcia		{...}	{...}	{...}	{...}	{...}
AWT	Čtkm spolu	2 130	7 184	1 275	1 377	3 813	2 320
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	2 130	7 184	1 275	1 377	3 813	2 320
	Vlkm spolu	6 271	13 105	4 744	3 451	9 600	5 808
	Elektrická trakcia	0	0	0	0	0	0
	Motorová trakcia	6 271	13 105	4 744	3 451	9 600	5 808
Lokorail	Čtkm spolu	–	918	5 455	5 402	6 460	10 711
	Elektrická trakcia	–	0	4 312	6 209	9 724	12 463
	Motorová trakcia	–	918	5 912	5 133	5 527	10 211
	Vlkm spolu	–	9 460	9 891	11 101	13 631	17 659
	Elektrická trakcia	–		8 249	13 715	18 375	24 995
	Motorová trakcia	–	9 460	10 548	10 230	12 276	15 564
Express Rail	Čtkm spolu	–	–	–	–	12 311	13 758
	Elektrická trakcia	–	–	–	–		18 216
	Motorová trakcia	–	–	–	–	12 311	11 530
	Vlkm spolu	–	–	–	–	9 560	12 139
	Elektrická trakcia	–	–	–	–		15 015
	Motorová trakcia	–	–	–	–	9 560	10 701
PSŽ	Čtkm spolu	–	–	–	–	2 522	5 730
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	8 946	19 728
	Motorová trakcia	–	–	–	–	916	1 531
	Vlkm spolu	–	–	–	–	9 452	11 379
	Elektrická trakcia	–	–	–	–	22 254	39 447
	Motorová trakcia	–	–	–	–	6 251	2 959

Zdroj: údaje CARGO a ostatní dopravcovia

336. Ako vidieť z tabuliek 16 – 18, väčšina výkonov CARGA je realizovaná v elektrickej trakcii [.....]. Pomer výkonov CARGA v elektrickej a motorovej trakcii pritom možno brať ako určité optimum,

pretože ide o spoločnosť s dostatočným množstvom elektrických aj motorových rušňov a teda sa môže rozhodnúť používať elektrické alebo motorové rušne tak, aby to bolo optimálne. Pomer výkonov realizovaných v elektrickej a motorovej trakcii u súkromných dopravcov je opačný ako u CARGA – v motorovej trakcii realizujú väčšinu výkonov, v elektrickej trakcii realizujú 0 - 40% výkonov (okrem [.....], ktorá ale pôsobí hlavne v zahraničí a CARGO jej elektrické rušne prenajalo s podmienkou ich nepoužívania v SR. V údajoch o prepravných výkonoch [.....] sú zahrnuté výkony realizované v SR aj zahraničí, nakoľko uvedené ukazovatele – pomer výkonov v elektrickej a motorovej trakcii nebolo možné vypočítať len za aktivity vykonávané v SR.)

337. Ako vyplýva z kapitoly 5.2, náklady spojené s prevádzkou motorových rušňov sú výrazne vyššie ako náklady spojené s prevádzkou elektrických rušňov. Súkromní dopravcovia, ak vo zvýšenej miere používali motorové rušne, nemohli byť na trhu železničnej nákladnej dopravy tak efektívni, ako spoločnosť CARGO a bolo sťažené ich pôsobenie na trhu železničnej nákladnej dopravy.
338. Pôsobenie súkromných dopravcov je obmedzené aj celkovým nedostatkom rušňov na trhu. Nedostatok rušňov úradom oslovené subjekty vyhodnotili ako hlavný problém rastu súkromných dopravcov na trhu. Štyria súkromní dopravcovia pôsobiaci v SR sú prepojení so zasielateľskou spoločnosťou (viď kapitola 4.2). Zároveň však [.....], teda železničnú prepravu realizujú nielen prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti (súkromného železničného dopravcu) ale hlavne prostredníctvom CARGA. Oslovené tri zasielateľské spoločnosti zhodne uviedli že nemajú dostatočné kapacity na realizáciu dodatočných prepráv v železničnej nákladnej doprave cez svoje dcérske spoločnosti z dôvodu nedostatku rušňov a vagónov.¹¹⁴
339. Súkromní dopravcovia vzhľadom na problémy s elektrickými rušňami vo väčšej miere ako CARGO používajú rušne motorové. Do týchto rušňov si však musia zabezpečiť dopĺňanie nafty. V SR však čerpacie stanice nevlastní správca infraštruktúry ŽSR, ale v procese delenia spoločností na správca infraštruktúry a dopravcu boli čerpacie stanice prevedené na CARGO. Nikto iný čerpacie stanice pre rušne porovnateľné s čerpacími stanicami CARGA v SR v čase posudzovania prípadu nevlastnil. CARGO však obmedzovalo poskytovanie služby dopĺňania nafty do motorových rušňov svojim konkurentom, čo úrad preukázal v kapitole 6.2.2. CARGO na poskytovanie služby malo dostatočné

¹¹⁴ [.....], položka spisu 45: „Realizácia prepravných výkonov cez vlastné dcérske spoločnosti je limitovaná množstvom vagónov a lokomotív (rušňov). Dôvodom nerealizácie väčšieho množstva prepráv cez vlastné dcérske spoločnosti je nedostatok vlastných vagónov a lokomotív. ... Naše dcérske spoločnosti nemajú dostatočné kapacity na realizáciu väčších objemov železničnej nákladnej dopravy.“

[.....], položka spisu 48: „Prevládajúcou komoditou v Budmar Logistics, a.s. je preprava železnej rudy. Preprava týchto substrátov si vyžaduje dostatočnú kapacitu vozňového a rušňového parku. Z toho dôvodu viac dopravných nerealizujeme cez vlastné dcérske spoločnosti, ktoré nedokážu pokryť prepravné objemy.“

[.....], položka spisu 54: „Hlavný problém sú železničné rušne, na Slovensku nie sú schválené moderé rušne predovšetkým elektrickej trakcie. ... akékoľvek ďalšie prepravy cez našu dcérsku spoločnosť si vyžadujú vysoké investície do HDV a vozňov.“

kapacity a bolo ju schopné poskytovať, nakoľko túto službu bez problémov dlhodobo poskytovalo spoločnostiam, ktoré mu nekonkurujú – ZSSK a ŽSR. Súkromní dopravcovia si museli zabezpečiť dopĺňanie nafty komplikovanejším spôsobom (tento spôsob bol popísaný v kapitole 5.3), ktorý im zvyšoval náklady a sťažoval efektívne pôsobenie na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR.

340. V dôsledku správania CARGA - obmedzenia predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a obmedzenia služby dopĺňania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne – sa súkromným dopravcom zvyšovali náklady na pôsobenie na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR, nakoľko v oblasti rušňov museli používať drahšie, neefektívnejšie alternatívy, čo ich v konečnom dôsledku znevýhodňovalo voči spoločnosti CARGO. Náklady na hnacie dráhové vozidlá tvoria významnú položku na nákladoch dopravných spoločností. Napr. priame náklady na elektrickú trakciu (teda spotreba materiálu, energie, posun v depe, odpisy, oprava HDV, iné priame náklady) CARGO vyčíslilo za rok 2010 na [...] mil. EUR, na motorovú [...] mil. EUR¹¹⁵, čo spolu predstavuje [...] mil. EUR. Za rok 2010 malo CARGO výnosy z prepravy a súvisiace výnosy vo výške 327 mil. EUR¹¹⁶ a prevádzkové náklady vo výške 481 mil. EUR. Náklady na HDV teda tvoria významnú položku na celkových nákladoch alebo výnosoch a pre dopravcu je dôležité, ako efektívne bude rušne používať.
341. Správanie sa CARGA spočívajúce v obmedzení predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a v obmedzení poskytovania služby dopĺňania pohonných hmôt do motorových rušňov na čerpacích staniciach tak prispelo k tomu, že súkromní dopravcovia nedokázali efektívne pôsobiť na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR, nedokázali sa na trhu razantnejšie presadiť a rásť, a konkurovať spoločnosti CARGO. Ako vyplýva z prípadového práva Komisie, pri preukazovaní dopadov praktiky obmedzenia odbytu (resp. odmietnutia dodávať) nemusia byť konkurenti prinútení opustiť trh, je dostatočné, ak sú konkurenti znevýhodňovaní a následne súťažiaci menej agresívne.¹¹⁷
342. Z údajov o sektore železničnej dopravy vyplýva, že konkurencia na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR nie je rozvinutá aj napriek tomu, že železničný sektor v SR je v súčasnosti z pohľadu nastavenia legislatívy liberalizovaný, čo je vidieť aj z medzinárodného porovnávania vyhodnocujúceho ustanovenia zákona, ktorých cieľom je otvorenie trhu železničnej dopravy konkurencii, kde Slovensko nezaostáva výrazne za ostatnými európskymi krajinami (viď schéma 11, kde v porovnaní európskych krajín na základe LEX Indexu¹¹⁸ je Slovensko na 9. mieste z 27 krajín).

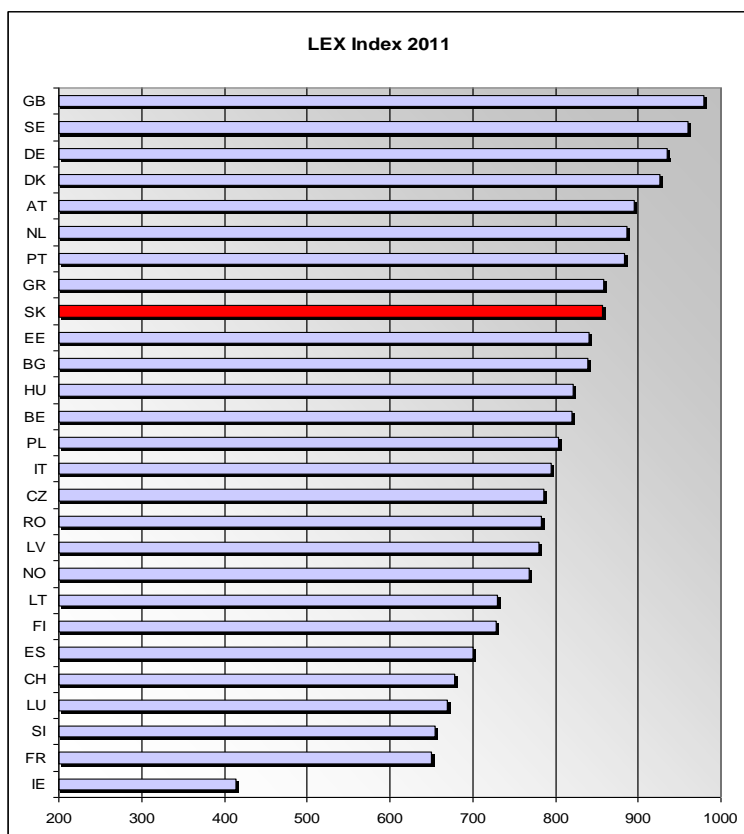
¹¹⁵ V súhrnných číslach nie je veľký rozdiel medzi nákladmi na elektrické a motorové rušne, avšak CARGO má viac motorových rušňov ako elektrických a s elektrickými realizuje oveľa viac výkonov ako s motorovými.

¹¹⁶ CARGO, Výročná správa 2010

¹¹⁷ Príp. 39.525 Telekomunikacja Polska, bod 815: „The establishment of likely effects of a refusal to supply does not mean that rivals were actually forced to exit the market. It is sufficient that the rivals are disadvantaged and consequently compete less aggressively.”

¹¹⁸ LEX Index obsahuje vyhodnotenie legislatívnych podmienok - ustanovení zákona, ktorých cieľom je otvorenie trhu konkurencii. Sú v ňom zahrnuté a vyhodnotené skutočnosti ako stupeň vertikálnej

Schéma 11 – LEX Index 2011 pre nákladnú a osobnú železničnú dopravu



Zdroj: údaje IMB Global Business Services - Kirchner: Rail Liberalisation Index 2011¹¹⁹

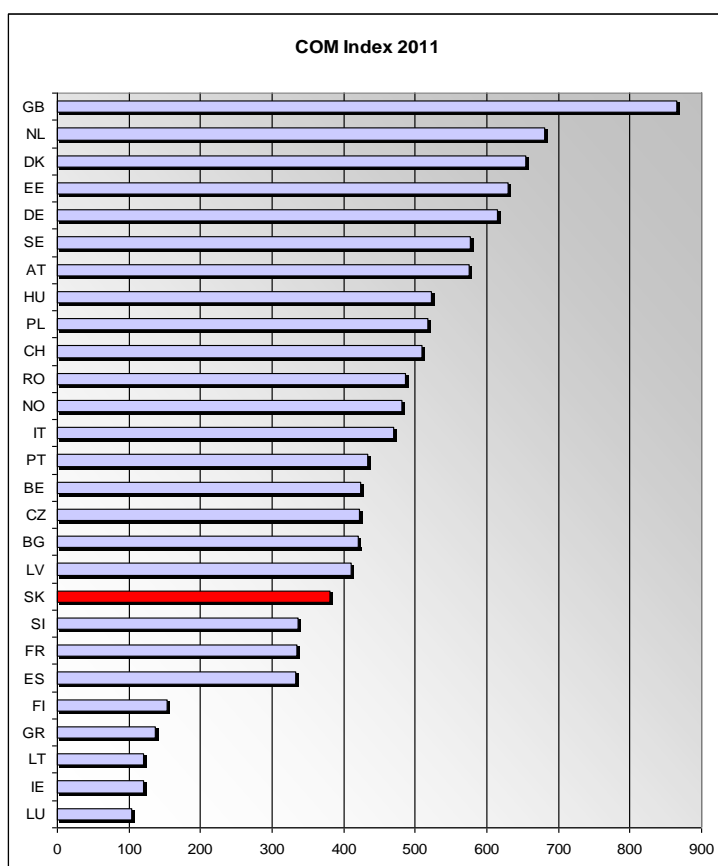
343. Avšak napriek relatívne dobre vytvoreným legislatívnym podmienkam sa v SR konkurencia v oblasti železničnej dopravy výraznejšie nerozvíja. V medzinárodnom porovnaní prostredníctvom COM Indexu¹²⁰ vyhodnocujúcom intenzitu súťaže v oblasti železničnej dopravy, sa Slovensko nachádza v druhej polovici rebríčka, na 19. mieste spomedzi 27 krajín (viď schéma 12).

separácie - teda oddelenie správy siete od dopravy, stupeň horizontálnej separácie - teda oddelenie osobnej a nákladnej dopravy, regulácia prístupu na trh, rozsah regulácie, právomoci regulátora a pod.

¹¹⁹ Spoločnosť IMB Global Business Services a prof. Kirchner pre roky 2002, 2004, 2007 a 2011 vydali štúdiu, kde porovnávajú stupeň otvorenia trhu v oblasti železničnej dopravy v EÚ + Nórska a Švajčiarska.

¹²⁰ COM Index hodnotí intenzitu súťaže na trhu železničnej dopravy. V rámci indexu sa vyhodnocujú faktory ako počet nových dopravcov, ich tržové podiely, zmeny v ich tržových podieloch ako aj podiel železničnej dopravy na celkovej doprave a zmena tohto podielu.

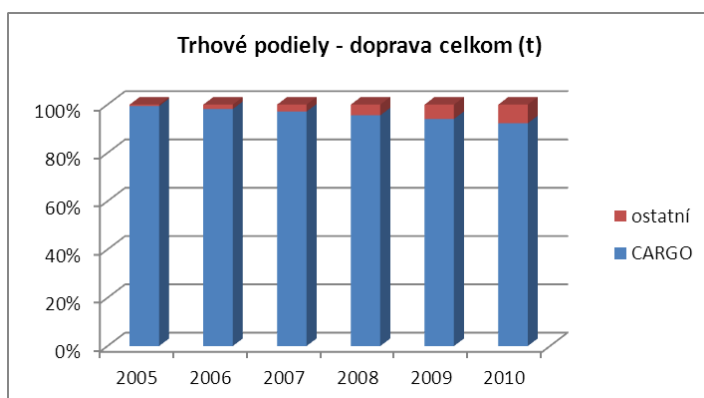
Schéma 12 - COM Index 2011 pre nákladnú a osobnú železničnú dopravu



Zdroj: údaje IMB Global Business Services - Kirchner: Rail Liberalisation Index 2011

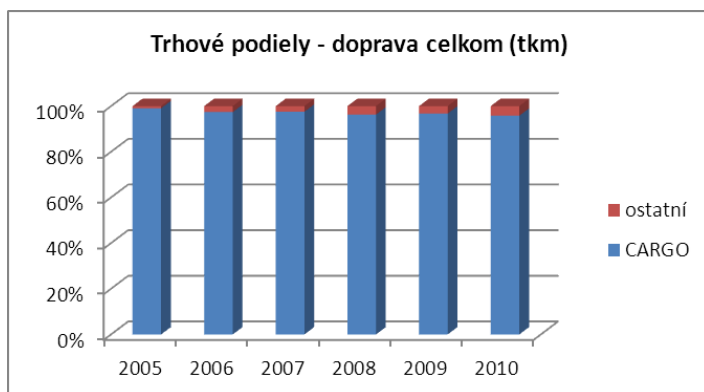
344. CARGO má na trhu železničnej dopravy dlhodobo vysoký trhový podiel okolo 90%. Súkromní dopravcovia, napriek tomu, že na trhu pôsobia od roku 2004, dosahujú veľmi malé trhové podiely (v porovnaní s CARGOM vyslovene zanedbateľné) a rastú pomalým tempom (viď schémy 13 – 18). Na prelome rokov 2010/2011 z trhu odišla spoločnosť BRKS z finančných dôvodov.

Schéma 13 – Vývoj trhových podielov podľa prepraveného tovaru v t (doprava celkom)



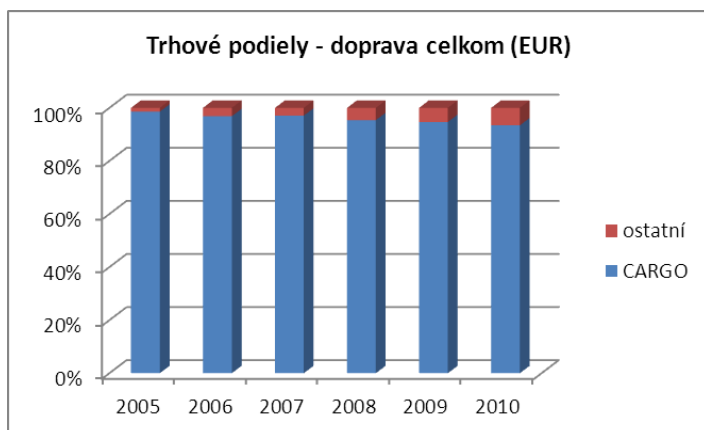
Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

Schéma 14 – Vývoj tržových podielov podľa prepravných výkonov v tkm (doprava celkom)



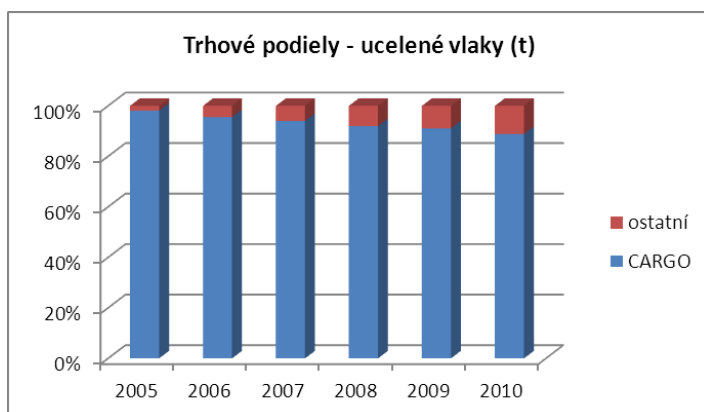
Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

Schéma 15 – Vývoj tržových podielov podľa tržieb (nákladná doprava celkom)



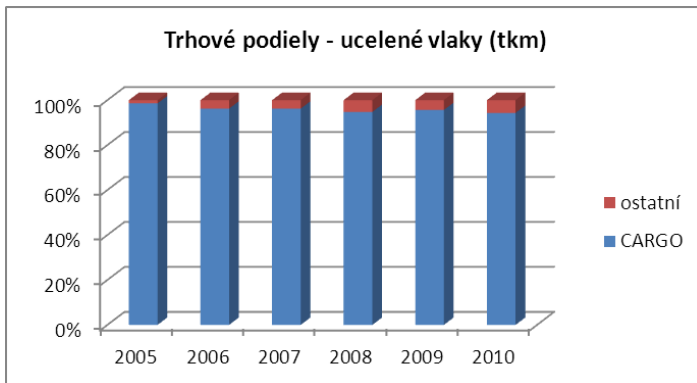
Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

Schéma 16 – Vývoj tržových podielov podľa prepraveného tovaru v t (ucelené vlaky)



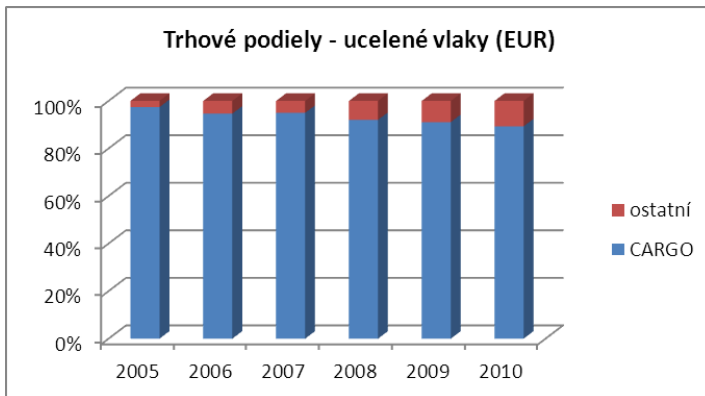
Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

Schéma 17 – Vývoj trhových podielov podľa prepravných výkonov v tkm (ucelené vlaky)



Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

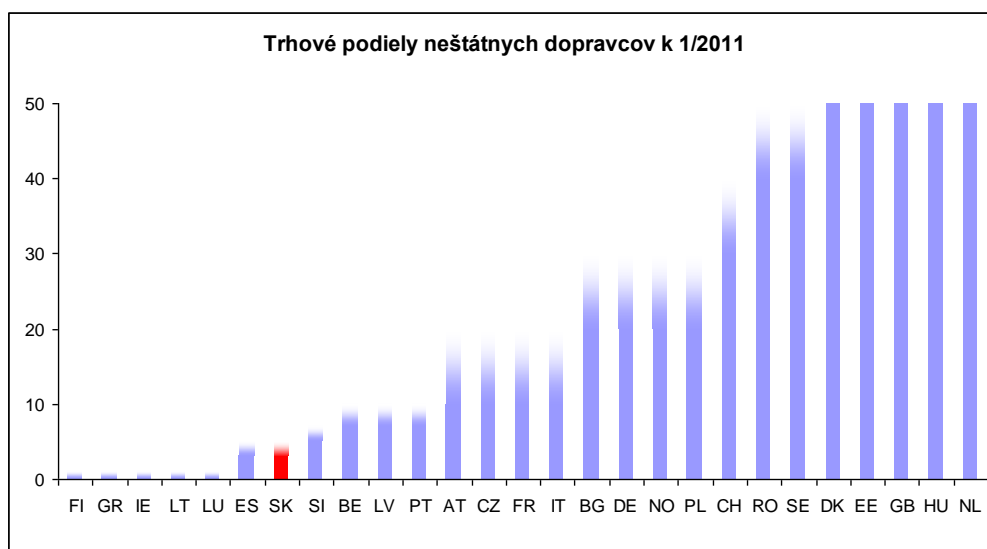
Schéma 18 – Vývoj trhových podielov podľa tržieb (ucelené vlaky)



Zdroj: údaje od CARGA a ostatných dopravcov

345. Čo sa týka rozsahu pôsobenia nových súkromných dopravcov na trhu, Slovensko výrazne zaostáva za ostatnými európskymi krajinami (viď schéma 19, kde sú znázornené trhové podiely neštátnych dopravcov v železničnej nákladnej doprave v európskych krajinách).

Schéma 19 – Trhové podiely nových operátorov v % v ŽND (k januáru 2011)



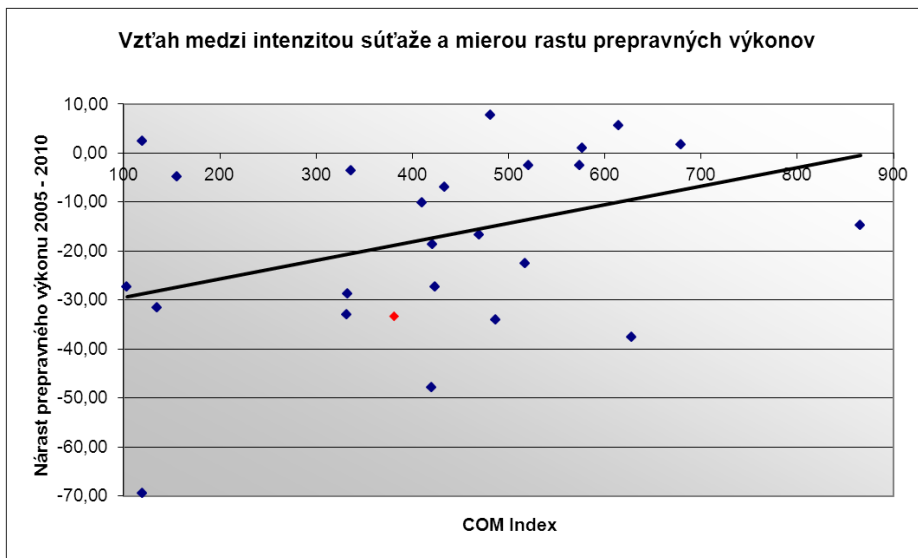
Zdroj: údaje IMB Global Business Services: Rail Liberalisation Index 2011, spracovanie úrad (konkrétne údaje boli intervaly hodnôt)

346. Protisúťažným správaním CARGA došlo k obmedzeniu súťaže na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR. Ak by CARGO praktiku nerealizovalo, súťaž na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR by bola intenzívnejšia, čo by sa odrazilo v lepších podmienkach pre odberateľov služby železničnej nákladnej dopravy (nižšie, ceny, vyššie množstvo, lepšia kvalita). Túto skutočnosť možno demonštrovať na nasledujúcom grafe vyjadrujúcom pozitívny vzťah medzi intenzitou súťaže a mierou rastu prepravných výkonov v jednotlivých krajinách EÚ. Ako vyplýva zo schémy 20, v krajinách,¹²¹ kde je vyššia intenzita súťaže, je aj vyššia miera nárastu prepravného výkonu¹²² (očisteného od vplyvu HDP).

¹²¹ V schéme sú označené údaje za krajiny EÚ a Nórsko, okrem Malty a Cypru (nemajú železničnú sieť). Slovensko je vyznačené červenou farbou.

¹²² Vzhľadom na krízu, kedy nielen na Slovensku došlo k výraznému prepadu dopravných výkonov je presnejšie hovoriť skôr o menšom poklese prepravných výkonov.

Schéma 20 – Vzťah medzi intenzitou súťaže a rastom prepravného výkonu (tkm) medzi rokmi 2005 – 2010 (očistené od vplyvu HDP)¹²³



Zdroj: dáta EUROSTAT, výpočet a spracovanie úrad

347. CARGO sa protisúťažným spôsobom správalo vedome, s cieľom eliminovať konkurenciu - ako vyplýva z Marketingových plánov, CARGO ako reakciu na vstup nových dopravcov na trh železničnej nákladnej dopravy s cieľom udržať si postavenie na trhu zaviedlo opatrenie „neposkytovanie žiadnych služieb externým dopravcom“.

6.5 Správanie CARGA ako jedno trvajúce porušenie

348. Uvedené dve súčasti protisúťažného správania (obmedzenie predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a obmedzenie poskytovania služby dopĺňania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne) predstavujú jednotnú stratégiu CARGA zameranú na vytlačenie konkurentov z trhu železničnej nákladnej dopravy.

349. O jednotnej stratégii CARGA zameranej na vytlačenie konkurentov z trhu svedčia priame dôkazy, ktoré úrad získal počas prešetrovania a správneho konania, napr. Marketingové plány spoločnosti CARGO za roky 2005 - 2010. Stratégia spoločnosti CARGO bola v praxi realizovaná.

350. Z týchto dôvodov úrad považuje obmedzenie predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a obmedzenie poskytovania služby

¹²³ Graf znázorňuje vzťah medzi COM Indexom 2011 v jednotlivých krajinách a mierou nárastu prepravných výkonov v tkm za obdobie 2005 – 2010, ktorý je očistený od vplyvu HDP, pretože zmena HDP má výrazný vplyv aj na zmenu prepravných výkonov. Očistenie vplyvu HDP bolo realizované nasledovne: za roky 2005 – 2010 úrad vypočítal pre každú krajinu rast HPD aj rast prepravných výkonov vo forme indexu s bázou v roku 2005. Potom pre každú krajinu boli jednotlivé indexy rastu prepravných výkonov vydelené indexom rastu HDP. Takýmto spôsobom sa očistil vývoj prepravných výkonov od vplyvu HDP. Z očisteného vývoja prepravných výkonov bol vypočítaný medziročný nárast medzi rokmi 2005-2010 pre každú krajinu, ktorý je v grafe zobrazený spolu s hodnotou COM Indexu 2011. Obdobné výsledky vyjdú aj v prípadoch, ak sa vypočíta nárast prepravného výkonu medzi inými časovými obdobiami alebo ak sa zohľadní aj hodnota COM Indexu z roku 2007.

dopĺňania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniaciach pre rušne za súčasť jednej stratégie zameranej na jeden cieľ a za jedno trvajúce porušenie. Úrad pri tom vychádza z konceptu „single and continuous infringement“, nakoľko v tomto prípade aplikuje európske právo, ktoré musí byť uplatňované koherentne. Historicky sa jedná o koncept používaný v rámci kartelových dohôd,¹²⁴ pričom tento koncept už bol použitý aj v rozhodovacej praxi úradu a bol slovenskými súdmi akceptovaný (napr. rozsudky 3S 228/2009-408, 3S 229/2009-303, 3S 230/2009-287). Podľa tohto konceptu ak rôzne konania sú súčasťou jedného plánu a majú identický cieľ, potom európske právo umožňuje vyvodiť zodpovednosť za tieto konania na základe účasti na tomto porušení ako celku.¹²⁵

351. Európske právo pripúšťa aplikáciu tohto konceptu aj na prípady zneužívania dominantného postavenia.¹²⁶ Aplikovateľnosť tohto konceptu na prípady zneužívania dominantného postavenia bola potvrdená európskym Všeobecným súdom.¹²⁷ Koncept „single and continuous infringement“ sa vzťahuje na situácie, keď existuje viacero čiastkových konaní so zhodným cieľom, ktoré sú súčasťou celkového plánu resp. stratégie.¹²⁸ Z dôvodu zhodného cieľa viacerých konaní je preto na tieto čiastkové konania potrebné nahliadať ako na jeden skutok zameraný na obmedzenie súťaže na trhu.

352. Na účely kvalifikácie rôznych konaní ako jedného trvajúceho deliktu je potrebné overiť, „...či sa tieto konania navzájom dopĺňajú v tom zmysle, že každé z nich má čeliť jednému alebo viacerým dôsledkom obvyklej hospodárskej súťaže, a či na základe vzájomného pôsobenia prispievajú k dosiahnutiu cieľov uvedených v tomto celkovom pláne. V tomto ohľade je namieste zohľadniť každú okolnosť, ktorá by mohla preukázať alebo spochybniť takúto väzbu, akými sú napríklad obdobie uplatňovania, obsah (vrátane použitých metód) a zároveň cieľ rôznych dotknutých konaní.“¹²⁹

¹²⁴ Vid' napr. : Rozsudok vo veci C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P Aalborg Portland v. Európska Komisia Zb. (2004) s. 00123, bod 258 a nasl., Rozsudok vo veci T-385/06, 24.03.2011 Aalberts Industries NV and Others v. Európska Komisia, Zb. (2011) s. II-01223, bod 88; Rozsudok vo veci T-101/05 and T-111/05 BASF v. Európska Komisia, Zb. (2007) s. II-04949, bod 157 a nasl.

¹²⁵ Rozsudok vo veci C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P Aalborg Portland v. Európska Komisia, Zb. (2004) s. 00123, bod 258.

¹²⁶ Vid' prípady: COMP/C-3/37.990 – Intel (13.05.2009), Sumár rozhodnutia publikovaný v OJ C 227/13; COMP/A.37.507/F3–AstraZeneca (15.06.2005), OJ L 332/24, 30.11.2006; COMP/39.525 - Telekomunikacja Polska (22.06.2011).

¹²⁷ Rozsudok vo veci T-321/05 AstraZeneca v. Európska Komisia, Zb. (2010) s. II-02805. Rozsudok T-321/05 bol potvrdený rozsudkom vo veci C-457/10 P AstraZeneca v. Európska Komisia, Zb. (2012) s. 00000.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=82135&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1729165>

¹²⁸ Rozsudok vo veci T-321/05 AstraZeneca v. Európska Komisia, Zb. (2010) s. II-02805, bod 892: „V tomto ohľade treba uviesť, že pojem jediného a pokračujúceho porušenia sa vzťahuje na všetky konania, ktoré sú súčasťou celkového plánu, z dôvodu ich zhodného cieľa skresľujúceho hospodársku súťaž vnútri spoločného trhu.“

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=82135&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3178757>

¹²⁹ Rozsudok vo veci T-321/05 AstraZeneca v. Európska Komisia, Zb. (2010) s. II-02805, bod 892: „Na účely kvalifikácie rôznych konaní ako jediného a pokračujúceho porušenia treba overiť, či sa tieto konania navzájom dopĺňajú v tom zmysle, že každé z nich má čeliť jednému alebo viacerým

353. Ako je uvedené na iných miestach rozhodnutia, spoločnosť CARGO vypracúva Marketingové plány pre každý kalendárny rok a tieto plány boli vypracované pre každý rok v období rokov 2005-2010. Marketingové plány schvaľuje Valné zhromaždenie spoločnosti a Dozorná rada a sú pre CARGO záväzné. V rámci Marketingových plánov vstup iných dopravcov na železničnú dopravnú cestu, do oblasti prepravy ucelenými vlakmi, bol hodnotený ako faktor s nepriaznivým dopadom na prepravné výkony CARGA. Z Marketingových plánov vyplýva, že CARGO monitorovalo aktivity konkurentov na trhu a že CARGO vedome pristupovalo k realizácii krokov zameraných na ochranu svojej pozície na trhu pred konkurenciou. V Marketingových plánoch sa napr. uvádza: „*Od r. 2004 sa v zvýšenej miere stretávame s pokusmi tretích dopravcov o vstup na železničnú dopravnú cestu, ich aktivity očakávame najmä v prepravách ucelených vlakov, čo môže mať výrazný dopad na ekonomiku ZSSK CARGO. Obchodná politika ZSSK CARGO a systematika poskytovania služieb slúži ako opatrenie pre elimináciu vstupu iných dopravcov na dopravnú cestu, a teda prechodu časti predovšetkým lukratívnych prepráv ku konkurencii. ... Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. prijala obchodné, cenové a tarifné opatrenia na elimináciu ich vplyvu na vlastné výkony.*“ Marketingové plány obsahujú aj konkrétnejšie opatrenia pre udržanie pozície CARGA na dopravnom trhu, ktoré spočívajú napr. v „*neposkytovaní žiadnych služieb externým dopravcom (prenájom mobilných prostriedkov, technická kontrola, údržba, služby z ŽST východnej, PPS a pod.)*.“ Bližšie k tomuto vid' kapitola 6.3 rozhodnutia.
354. Možno preto konštatovať, že stratégia CARGA vyplývala z interných materiálov, ktoré boli pre spoločnosť záväzné a obsahovali príkladný výpočet aktivít, ktorými mal byť sťažený vstup a/alebo pôsobenie konkurentov na trhu. Všetky tieto aktivity sa navzájom dopĺňali a vytvárali bariéru vstupu na trh. Úrad preukázal, že CARGO realizovalo dve z uvedených aktivít a tieto na trh pôsobili vzájomne a v rovnakom čase. Obidve konania spočívali v obmedzení služieb pre konkurentov a boli zamerané na dosiahnutie požadovaného výsledku na jednom a tom istom relevantnom trhu, a to trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR, na ktorom sa prejavili negatívne dôsledky konania CARGA. Tento trh je pre CARGO kľúčovým trhom resp. jedným z dvoch kľúčových trhov (druhým je preprava jednotlivých zásielok) na ktorých CARGO pôsobí.
355. Na základe vyššie uvedeného preto úrad vyhodnotil obmedzovanie predaja a prenájmu elektrických rušňov súkromným dopravcom pôsobiacim v SR a obmedzovanie poskytovania služby dopĺňovania paliva do motorových rušňov súkromných dopravcov pôsobiacich v SR ako súčasť jednej stratégie zameranej na jeden cieľ a teda za jedno trvajúce porušenie.

dôsledkom obvyklej hospodárskej súťaže, a či na základe vzájomného pôsobenia prispievajú k dosiahnutiu cieľov uvedených v tomto celkovom pláne. V tomto ohľade je namieste zohľadniť každú okolnosť, ktorá by mohla preukázať alebo spochybniť takúto väzbu, akými sú napríklad obdobie uplatňovania, obsah (vrátane použitých metód) a zároveň cieľ rôznych dotknutých konaní.“

6.6 Časové vymedzenie porušenia

356. Ako je vyššie uvedené, predmetom tohto správneho konania bolo prešetrenie správania sa spoločnosti CARGO v období rokov 2005 - 2010, preto všetky zistenia a závery sa vzťahujú len na toto obdobie. Počas prešetrovania a správneho konania úrad získal nasledovné dôkazy, ktoré vypovedajú o čase trvania porušenia.
357. Dôvodom začatia prešetrovania od roku 2005 je skutočnosť, že významnejšia aktivita konkurentov začala v tomto období. Z interných materiálov – Marketingových plánov CARGA predložených úradu vyplýva, že CARGO monitorovalo konkurentov a vedome plánovalo a vykonávalo aktivity cielené na jeho konkurentov (viď časť 6.3 tohto materiálu). Marketingové plány boli vyhotovované vždy na kalendárny rok. Úradu boli predložené Marketingové plány za jednotlivé roky 2005 – 2011, avšak Marketingový plán za rok 2011 nie je predmetom tohto správneho konania a iba dopĺňa kontext prípadu. Závery ku ktorým úrad dospel vychádzajú (okrem iného) z Marketingových plánov za roky 2005 – 2010 a takto časovo vymedzujú trvanie preskúmaných činností.
358. Aktivity v neprospech konkurentov uvedené v Marketingových plánoch je možné vidieť v Zmluvách o predaji a prenájme rušňov CARGA. Zmluvy so súkromnými prepravcami o predaji a prenájme rušňov obsahovali klauzuly brániace použitiu predaných a prenajatých elektrických rušňov na území SR resp. boli predané alebo prenajaté subjektom nekonkurujúcim účastníkovi konania (viď časť 6.2.1 tohto materiálu). Tieto Zmluvy boli uzatvorené v rokoch 2005 - 2010¹³⁰.
359. V marci 2009 spoločnosť SŽDS, ktorá je konkurentom účastníka konania, žiadala o prenájom elektrických rušňov. Tejto žiadosti do konca roku 2010¹³¹ nebolo vyhovené (viď kapitola 6.2.1 rozhodnutia).
360. V roku 2008 spoločnosť SŽDS, ktorá je konkurentom účastníka konania, telefonicky žiadala o možnosť tankovania. V auguste a októbri 2010 táto spoločnosť písomne žiadala o možnosť tankovania v zariadeniach CARGA. Do konca roku 2010 spoločnosti SŽDS nebolo zo strany účastníka konania vyhovené¹³² (viď kapitola 6.2.2 rozhodnutia).
361. Okrem tohto, CARGO na otázku či ho niekedy žiadali súkromní dopravcovia o možnosť využívať jeho zariadenia na tankovanie pohonných hmôt odpovedalo, že CARGO zaznamenalo žiadosti súkromných dopravcov o možnosť využívať jeho zariadenia na tankovanie pohonných hmôt a tieto žiadosti boli po dôkladnom zvážení odmietnuté.

¹³⁰ Jedna zmluva bola aj z roku 2004 a bola uzavretá právnym predchodcom účastníka konania, preto v rámci posúdenia a časového vymedzenia praktiky ju úrad neberie do úvahy a je použitá len na dokreslenie historického kontextu preskúmanej praktiky.

¹³¹ Zmluva o prenájme bola uzatvorená až v novembri 2011, teda takmer tri roky od prvej žiadosti a v čase, kedy bolo CARGU bezpochyby zrejmé, že úrad má výhrady k neposkytovaniu prenájmu elektrických rušňov (táto skutočnosť bola uvedená v sektorovej správe z decembra 2010 a nepriamo vyplývala aj z otázok zaslaných CARGU v rámci šetrenia vo februári 2011).

¹³² Návrh zmluvy pre SŽDS bol posudzovaný až v čase, kedy už CARGO malo vedomosť, že úrad má výhrady k neposkytovaniu služby tankovania nafty (táto skutočnosť bola uvedená v sektorovej správe z decembra 2010).

362. Dôvodom postihu správania CARGA do konca roku 2010 bola skutočnosť, že údaje ktoré úrad získal boli relevantné do konca roku 2010 a úrad preukázal porušenie do konca roku 2010.
363. Na základe vyššie uvedených skutočností úrad vymedzil trvanie tejto aktivity obdobím 01.01.2005 – 31.12.2010.

6.7 Záver

364. Na základe vyššie uvedeného úrad dospel k záveru, že v období od 01.01.2005 do 31.12.2010, konanie CARGA spočíva v obmedzovaní

- predaja a prenájmu elektrických rušňov súkromným železničným nákladným dopravcom pôsobiacim v SR, a to na relevantnom trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v Slovenskej republike a
- doplňovania paliva do motorových rušňov súkromných železničných nákladných dopravcov pôsobiacich v SR, a to na relevantnom trhu poskytovania služieb doplňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniaciach pre rušne,

ktoré boli súčasťou jednej stratégie zameranej na obmedzenie konkurentov na relevantnom trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov na území Slovenskej republiky je jedným trvajúcim deliktom a **je zneužitím dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 písm. b) zákona a podľa čl. 102 písm. b) Zmluvy** o fungovaní Európskej únie (predtým čl. 82 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva).

6.8 Námietky CARGA k praktike

365. V rámci Vyjadrenia 1 účastník konania vyjadril námietky k posudzovaniu zneužitia dominantného postavenia všeobecne, konkrétne námietky k preukazovaniu zneužitia dominantného postavenia v oblasti predaja a prenájmu elektrických rušňov a k preukazovaniu zneužitia dominantného postavenia v oblasti prístupu k čerpacím staniciam, ďalej námietky k preukazovaniu dopadov praktiky a iné námietky týkajúce sa použitých dôkazov. Táto kapitola obsahuje reakciu úradu na uvedené námietky.

6.8.1 Zneužitie dominantného postavenia – všeobecné námietky

366. Účastník konania vo Vyjadrení 1 uvádza, že v zmysle Usmernenia Komisie k čl. 82, bod 83, je potrebné skúmať to, či dodanie vstupného materiálu, ktoré bolo odmietnuté, je pre subjekty objektívne potrebné aby mohli úspešne konkurovať na trhu. To podľa účastníka konania „*znamena, že žiadny konkurent by nemohol bez odmietnutej dodávky vstupného materiálu nikdy vstúpiť alebo sa udržať na odberateľskom trhu*“. Úrad k tejto námietke uvádza, že Usmernenie Komisie čl. 82, na ktoré sa odvoláva CARGO, obsahuje presný opak toho, čo tvrdí CARGO. Konkrétne znenie bodu 83 Usmernenia Komisie k čl. 82 znie, že pri praktike odmietnutia dodávať „...*bude Komisia posudzovať,*

či je dodanie vstupného materiálu, ktoré bolo odmietnuté, pre subjekty objektívne potrebné, aby mohli úspešne konkurovať na trhu. To neznamená, že by žiadny konkurent nemohol bez odmietnutej dodávky vstupného materiálu nikdy vstúpiť alebo sa udržať na odberateľskom trhu.“¹³³ Uvedené je aj v súlade s prípadovým právom Komisie (viď napr. jeden z posledných prípadov Komisie, kde predmetom posudzovania bola praktika odmietnutia dodávať – COMP/39.525 – Telekomunikácia Poľska). V nadväznosti na uvedené úrad uvádza, že skutočnosť, že konkurenti do určitej miery na trh vstúpili a zotrvali na ňom neznamena, že nedošlo k obmedzeniu súťaže a že nebol porušený zákon.

367. Účastník konania tiež vo Vyjadrení 1 namietal, že každý podnik má právo disponovať svojim majetkom a právo vybrať si obchodných partnerov, a uloženie povinnosti dodávať môže obmedziť motiváciu podnikateľa inovovať a investovať. Uvedené tvrdenie úrad nepopiera, vo všeobecnosti platí, ale zároveň existencia praktiky odmietnutia dodávať hovorí o tom, že nie je absolútne - koncept praktiky odmietnutia dodávať hovorí o prípadoch, v ktorých odmietnutie dodávať je protizákonné. Takisto argument týkajúci sa toho, že uloženie povinnosti dodávať môže obmedziť motiváciu podnikateľa inovovať a investovať neplatí absolútne - aj podľa bodu 82 Usmernenia Komisie k čl. 82 „V niektorých osobitných prípadoch môže byť zrejmé, že uloženie povinnosti dodávať evidentne nemôže mať nepriaznivý vplyv na stimuly majiteľov vstupných materiálov a/alebo iných prevádzkovateľov investovať alebo inovovať na dodávateľskom trhu, či už ex ante alebo ex post. ... Tento prípad môže nastať aj vtedy, keď sa postavenie dominantného podniku na dodávateľskom trhu vyvinulo pod ochranou osobitných alebo výhradných práv, alebo bolo financované zo štátnych zdrojov.“ V tomto prípade sa jedná presne o prípad uvádzaný v Usmernení Komisie k čl. 82 – spoločnosť CARGO elektrické rušne a čerpacie stanice získala pred niekoľkými desiatkami rokov ako štátna firma a zároveň jediný železničný nákladný dopravca SR, ktorý bol dlhodobo chránený pred konkurenciou, liberalizácia železničnej nákladnej dopravy nastala v rokoch 2003 – 2007, a až v tomto období mohli začať na trh vstupovať ďalší dopravcovia. V takejto situácii sa nedá hovoriť o tom, že postihnutie spoločnosti za praktiku odmietnutia dodávať by viedlo k mareniu stimulu investovať a inovovať.

6.8.2 Zneužitie dominantného postavenia – elektrické rušne

368. Vo Vyjadrení 1 sa nachádzajú dve kapitoly (2.3 a 4.5.4) s rovnakým názvom Predpoklady zneužitia dominantného postavenia účastníkom, pričom kapitola 2.3 rieši zneužitie dominantného postavenia konkrétne v oblasti elektrických rušňov formou odmietnutia dodávať a kapitola 4.5.4 rieši zneužitie dominantného postavenia formou odmietnutia dodávať všeobecne. V oboch kapitolách sa tvrdí, že na to, aby účastníkovi mohlo byť pričítané zneužitie dominantného postavenia, musia byť kumulatívne splnené určité predpoklady, pričom predpoklady uvádzané v každej kapitole sú rozdielne.

¹³³ „... the Commission will consider whether the supply of the refused input is objectively necessary for operators to be able to compete effectively on the market. This does not mean that, without the refused input, no competitor could ever enter or survive on the downstream market.”

369. Nie je zrejmé, na základe čoho účastník konania dospel k tomu, že pri preukazovaní zneužitia dominantného postavenia musia byť splnené ním uvedené podmienky, hlavne čo sa týka kapitoly 2.3. Účastník konania v rámci tejto námietky neuviedol žiadny právny text (právny predpis, judikatúra, odborná literatúra, atď.) o ktorý by sa opieral pri svojich tvrdeniach. Tiež nie je zrejmé, prečo v každej kapitole Vyjadrenia 1 požaduje preukázanie rozdielnych podmienok. Avšak bez ohľadu na uvedené, úrad má za to, že aj podmienky uvedené účastníkom konania sú v rozhodnutí naplnené. Čo sa týka kapitoly 2.3 Vyjadrenia 1 – žiadosti súkromných dopravcov o prenájom elektrických rušňov sú popísané v bodoch 290 - 298, neexistencia iných porovnateľných alternatív vyplýva z dominantného postavenia CARGA na relevantnom trhu popísanom v kapitole 5.2.3, dostatočné kapacity elektrických rušňov CARGA sú popísané v bodoch 299 - 305. Čo sa týka kapitoly 4.5.4 Vyjadrenia 1, skutočnosť, že došlo k praktike odmietnutia dodávať je popísaná v kapitolách 6.2, 6.3, 6.5 a aj 6.4, a dopad praktiky je popísaný v kapitole 6.4.
370. V súvislosti so zmluvami o predaji elektrických rušňov popísaných v kapitole 6.2.1 tohto rozhodnutia účastník konania vo Vyjadrení 1 tvrdí, že záväzky nepoužívania predávaných rušňov v SR zmluvách so spoločnosťami [.....] vôbec neznamenajú, že mohlo dôjsť k zneužitiu dominantného postavenia. Podľa účastníka konania boli tieto záväzky nadbytočné, pretože tieto subjekty aj tak nemohli používať predané rušne na území SR, pretože nedisponovali licenciou na dráhe v SR. Tiež podľa účastníka konania, rušne predané vyššie uvedeným spoločnostiam sa mohli dostať na územie SR, ak by kupujúcimi boli ďalej predané ďalším spoločnostiam.
371. K uvedenej námietke úrad uvádza, že námietka len potvrdzuje skutočnosť, že rušne boli predávané iba subjektom, ktorí účastníkovi konania nekonkurovali. Otázka nastolená účastníkom, či by takéto záväzky obsahovali aj prípadné ďalšie kúpne zmluvy uzatvorené so súkromnými dopravcami je špekulatívna a úrad nič podobné ani netvrdil. Účastník konania tiež nepredložil žiadny dôkaz, že v sledovanom období aj skutočne došlo k tomu, že sa CARGOM predané rušne cez ďalší predaj dostali na územie SR a že sa jednalo o reálnu alternatívu. Uvedené zmluvy o predaji elektrických rušňov napriek možnosti ďalšieho predaja však dokazujú záujem účastníka konania na tom, aby sa rušne v prvom rade nedostali jeho konkurentom na domácom trhu (to platí aj v prípade Zápisnice č. 18 z mimoriadneho zasadnutia Predstavenstva CARGA¹³⁴). Vyplýva to nielen z predmetných ustanovení zmlúv, ale aj z výberu kupujúcich, čo boli subjekty, ktoré CARGU nekonkurovali. Konkurentom CARGA nebol predaný žiadny rušeň.
372. Okrem vyššie uvedeného, nie je zrejmé z akých dôvodov by malo v prospech účastníka svedčiť to, že klauzula obmedzujúca použitie rušňov nemala vplyv na prevod vlastníckeho práva, ale a mohla „iba“ vyvolať uplatnenie zmluvnej pokuty vo výške 5-násobku zmluvnej ceny za 4 resp. 11 rušňov. Z takéhoto nastavenia zmluvných podmienok je zrejmé, že CARGO si rešpektovanie toho obmedzenia

¹³⁴ Vid' bod 281 rozhodnutia

zabezpečilo veľmi výraznou zmluvnou pokutou a že malo veľký záujem na tom, aby predané rušne neboli použité na území SR.

373. V súvislosti so zmluvami o prenájme elektrických rušňov popísaných v kapitole 6.2.1 rozhodnutia účastník konania namietal, že do zmluvy so spoločnosťou [.....] sa záväzok nepoužívať prenajaté rušne na sieti ŽSR dostal nedopatrením a nemá reálne opodstatnenie, keďže zmluva bola uzatvorená z podnetu spoločnosti [.....], ktorá chcela prenajaté elektrické rušne využívať mimo územia SR. Podľa názoru úradu uvedené len potvrdzuje skutočnosť, že elektrické rušne boli prenajímané iba subjektom, ktorí účastníkovi konania nekonkurovali. V prípade [...] úrad nesúhlasí ani s tvrdením, že záväzok nemal reálne opodstatnenie, pretože [...], aj keď v minimálnej miere, pôsobí aj v SR.
374. Čo sa týka zmluvy o prenájme elektrických rušňov so spoločnosťou [.....], účastník konania uviedol, že spoločnosť [.....], ktorá vznikla v roku 2008, vykonáva nákladnú železničnú dopravu aj v SR (preukazuje to odkazom na internetovú stránku tejto spoločnosti) a teda mohla prenajaté rušne používať aj v SR. Námietka je neakceptovateľná, pretože internetová stránka pomenúva aktuálny stav a neobsahuje žiadne informácie súvisiace so sledovaným obdobím. Relevantné sú údaje ŽSR, ktoré sú súčasťou spisu a na základe ktorých úrad založil svoje tvrdenie - napriek informáciám na stránkach [.....], ŽSR ako správca infraštruktúry od roku 2008 neevidoval žiadne výkony tejto spoločnosti na tratiach v SR¹³⁵ a ani v súčasnosti nemá táto spoločnosť uzatvorenú zmluvu na prevádzkovanie nákladnej dopravy a verejnej osobnej dopravy na dráhe v správe ŽSR.¹³⁶ Samotná spoločnosť [.....] sa vyjadrila, že nie je a ani neplánuje byť dopravnou spoločnosťou na Slovensku.¹³⁷
375. Čo sa týka zmluvy o prenájme elektrických rušňov so spoločnosťou [.....], účastník konania uviedol, že citované ustanovenie nájomnej zmluvy o nepoužívaní rušňov na trati ŽSR iba deklarovalo, že rušne nebudú použité v SR, keďže spoločnosť ani nemala taký záujem. K tejto námietke úrad uvádza, že jednak tvrdenie účastníka konania iba potvrdzuje skutočnosť, že rušne boli prenajaté nekonkurenčnej spoločnosti a jednak zmluva ustanovenie o nepoužívaní v SR obsahovala a teda právne relevantným spôsobom bolo zabezpečené, že prenajaté rušne nebudú danou spoločnosťou použité na území SR.
376. Účastník konania posúva námietky voči zmluvám o predaji a prenájme elektrických rušňov do roviny, že citované zmluvné podmienky nepredstavujú zneužitie dominantného postavenia, čo však nie je správne. Zneužitím dominantného postavenia je obmedzenie predaja a prenájmu elektrických rušňov pre konkurentov CARGA, teda inými slovami nie to, že rušne boli predané alebo prenajaté nekonkurujúcim subjektom, ale to, že neboli predané alebo prenajaté konkurentom. Tieto zmluvy sú dôkazom, že CARGO malo záujem, aby jeho rušne boli predané alebo prenajaté len subjektom, ktoré mu nekonkurovali. Je preto nepodstatné, či predmetné zmluvy tento záujem

¹³⁵ ŽSR, položka spisu 31

¹³⁶ http://www.zsr.sk/slovensky/zeleznicna-dopravna-cesta/marketing/dopravcovia.html?page_id=362

¹³⁷ [.....], položka spisu 97

zabezpečovali právne perfektne alebo imperfektne, ale záujem CARGA z nich bol zrejmý. Tento záujem vyplýva jednak z výberu jeho obchodných partnerov (t.j. subjektov, ktoré mu nekonkurovali) a taktiež aj zo skutočnosti, že zmluvy s týmito obchodnými partnermi obsahovali ustanovenia, ktoré obmedzovali použitie rušňov na území SR (viď bod 277 rozhodnutia a nasledujúce).

377. Navyše, predmetné zmluvy sú len jedným, ale nie jediným dôkazom. Úrad nestaval zneužitie dominantného postavenia výlučne na ustanoveniach zmlúv o predaji a prenájme elektrických rušňov, ale zohľadnil komplexné dlhodobé správanie CARGA a celý kontext prípadu. CARGO si bolo vedomé záujmu konkurentov o elektrické rušne a CARGO si bolo tiež vedomé skutočnosti, že súkromní dopravcovia nemajú nedostatok rušňov na realizáciu svojich prepráv. CARGO obmedzovalo predaj a prenájom elektrických rušňov schopných prevádzky v SR svojim konkurentom napriek dostatočným kapacitám elektrických rušňov. Toto správanie CARGA bolo vedome cielené na konkurentov – táto skutočnosť vyplýva z interných materiálov CARGA, z ktorých je zrejmé, že CARGO aktivity konkurentov monitorovalo, vnímalo ich pôsobenie na trhu a ako reakciu na ich rast na trhu navrhovalo rôzne opatrenia. To, že správanie CARGA bolo cielené na konkurentov dokazuje aj to, že ak aj CARGO elektrické rušne niekomu predalo alebo prenajalo, tak malo vyslovený záujem na tom, aby sa tieto rušne nedostali jeho konkurentom - predaj aj prenájom elektrických rušňov CARGO podmieňovalo ich nepoužívaním v SR alebo ich predalo alebo prenajalo spoločnosti, ktorá CARGU nekonkuruje.
378. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež namietal, že úrad dospel k záveru o zneužití dominantného postavenia len za základe toho, že CARGO odmietlo prenajať elektrické rušne spoločnosti SŽDS. Úrad opätovne zdôrazňuje, že k záveru o zneužití dominantného postavenia nedospel len na základe jednej skutočnosti, ale na základe viacerých skutočností - zohľadnil dlhodobé celkové správanie CARGA a celý kontext prípadu tak ako je to popísané v predchádzajúcom bode. Odmietnutie prenajať elektrické rušne spoločnosti SŽDS je jedným z dôkazov preukazujúcim že k praktike aj reálne došlo.
379. Účastník konania tiež namieta, že vzhľadom na krízu, CARGO nemohlo predvídať vývoj ekonomickej situácie a tým pádom aj potreby rušňov pre svoju vlastnú potrebu a preto neodpovedalo spoločnosti SŽDS na jej žiadosti a tiež namieta, že SŽDS nešpecifikovala počet a typ rušňov. Tvrdenie o nemožnosti prenajímať rušne v z dôvodu krízy a nemožnosti odhadu výkonov CARGA úrad považuje za účelové. O účelovosti námietky svedčí skutočnosť, že CARGO v skutočnosti rušne prenajalo nekonkurenčným spoločnostiam a urobilo tak v roku 2009 (viď kapitola 6.2.1 rozhodnutia), teda v tom istom čase, keď rušne požadovala aj spoločnosť SŽDS. Krízové roky u CARGA spôsobili zníženie prepravných výkonov a tým pádom aj zvýšenie voľných kapacít rušňov. To, že CARGO malo dostatočné voľné kapacity elektrických rušňov úrad dostatočne preukázal. Je pravdou, že SŽDS nešpecifikovala počty a rady požadovaných rušňov v žiadostiach z roku 2009, toto ale nie je možné považovať za prekážku v komunikácii ohľadom prenájmu rušňov. Neskôr však zo strany SŽDS k špecifikácii rušňov došlo - viď bod 291 rozhodnutia.

380. Účastník konania tiež vo Vyjadrení 1 uviedol, že zo žiadostí SŽDS nebolo jasné, či žiada o prenájom alebo o službu rušňového hospodárstva. Námietku nemožno uznať pretože nezodpovedá skutkovému stavu. Z mailovej komunikácie vyplýva, že SŽDS explicitne aj obsahovo požadovala prenájom na neurčitú dobu na použitie na západnom Slovensku, čo vecne zodpovedá prenájomu. Naproti tomu CARGO sa snažilo túto požiadavku „pretransformovať“ na žiadosť o službu rušňového hospodárstva a žiadalo špecifikovať konkrétne miesto a reláciu použitia.
381. Podľa účastníka konania, uzavretie zmluvy so spoločnosťou SŽDS nebolo výsledkom vedomosti CARGA o výhradách úradu. Ako je zrejmé z textu rozhodnutia, námietka účastníka konania nekorešponduje so skutočnosťou, nakoľko úrad netvrdil a netvrdí, že uzavretie zmluvy bolo výsledkom vedomosti o výhradách úradu. To, že k týmto udalostiam došlo v takomto časovom slede je nepopierateľným faktom.
382. Účastník konania tiež žiada doplniť dokazovanie o to, z akých zdrojov získali elektrické rušene spoločnosti, ktoré prenajímali rušne SŽDS. Úradu nie je zrejmé, ako by zistená informácia ovplyvnila závery rozhodnutia alebo prispela k objasneniu skutočností potrebných pre rozhodnutie, a keďže toto neuviedol ani účastník konania, úrad doplnenie dokazovania navrhované účastníkom konania nepovažuje za potrebné.
383. Účastník konania ďalej vo Vyjadrení 1 tvrdí, že ak niektorí súkromní dopravcovia o predaj alebo prenájom elektrických rušňov nežiadali, ak sa niektorí súkromní dopravcovia k tejto téme vôbec nevyjadrili, ak SŽDS nevie preukázať že žiadala o predaj elektrických rušňov a žiadosť bola odmietnutá a ak žiadostiam niektorých subjektov bolo vyhovené, potom nemohlo dôjsť k porušeniu zákona. V rámci tejto námietky účastník konania uvádza, že spoločnosť Express Rail mala prenajaté dva elektrické rušne od spoločnosti AWT VADS, a zároveň žiada doplniť dokazovanie zistením, z akých zdrojov mala elektrické rušne AWT VADS.
384. Tento súhrn účastníka konania nemožno akceptovať. Úrad preukázal, že v odvetví bolo všeobecne známe, že účastník konania nepredáva a neprenajíma konkurentom rušne, preto ani nemožno od podnikateľov očakávať, že by venovali kapacitu aktivitám, o ktorých je vopred jasné, že nebudú úspešné. Skutočnosť, že niektoré subjekty sa k predaju a prenájomu elektrických rušňov nevyjadrili, nie je v prospech účastníka konania, najmä ak tam účastník zahŕňa aj subjekty, ktoré úradu vôbec neodpovedali a voči ktorým bolo vedené správne konanie vo veci uloženia pokuty za porušenie povinnosti predložiť úradom požadované informácie. To, že SŽDS žiadala o prenájom elektrických rušňov (teda nie predaj, ako uvádza účastník) je nespochybniteľne preukázané (viď body 291 - 293 rozhodnutia). Tvrdenie, že CARGO žiadostiam o prenájom elektrických rušňov vyhovel je pravdivé v tom smere, že bolo vyhovené spoločnostiam, ktoré CARGO nekonkurovali (jedine [.....] pôsobila aj v SR, avšak iba v minimálnej miere a zmluva s [.....] obsahovala záväzok nepoužívania elektrických rušňov v SR), čo je nepodstatné z hľadiska dopadu na trh, o ktorý ide v tomto rozhodnutí. Konkurentom nebol prenajatý ani jeden rušeň.

385. Čo sa týka zisťovania zdrojov, z akých mala prenajaté elektrické rušne spoločnosť AWT VADS, úradu nie je zrejmé, ako by zistená informácia ovplyvnila závery rozhodnutia alebo prispela k objasneniu skutočností potrebných pre rozhodnutie, a keďže toto neuviedol ani účastník konania, úrad doplnenie dokazovania navrhované účastníkom konania nepovažuje za potrebné.
386. Podľa názoru účastníka konania, k zneužitiu dominantného postavenia mohlo dôjsť len vtedy, ak sa preukáže, že účastník konania mal práve v čase preukázaného podania žiadostí dopravcov o predaj alebo prenájom konkrétnych radov rušňov nadbytočné kapacity týchto rušňov, ktoré nepotreboval a ani nebola do blízkej budúcnosti vyhládka, že ich bude potrebovať.
387. Podľa názoru úradu, úrad v bodoch 299 – 305 rozhodnutia dostatočne preukázal, že CARGO malo dlhodobu voľnú kapacitu všetkých typov elektrických rušňov a pri tomto zisťovaní nevychádzal len z Marketingových plánov na roky 2005 - 2006 ako tvrdí účastník konania, ale hlavne z údajov poskytnutých CARGOM za celé sledované obdobie 2005 – 2010 (viď schéma 10 a tabuľka 15), ako aj z interných materiálov CARGA získaných inšpekciou, kde na rokovaní predstavenstva sa rokovalo o konkrétnych nadbytkoch jednotlivých rád rušňov (viď bod 305 rozhodnutia).
388. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež spochybnil použitie turnusových potrieb ako ukazovateľa voľných kapacít elektrických rušňov z dlhodobejšieho hľadiska – ide o plány, ktoré podľa neho už na ďalší deň po vypracovaní nemusia byť aktuálne.
389. Spochybnenia turnusových potrieb ako spoľahlivého ukazovateľa voľných kapacít z časového hľadiska (neplatnosť v krátkom čase po vypracovaní) úrad považuje za účelové. Jednak CARGO rušne prenajímalo subjektom, ktoré mu nekonkurovali na minimálne ročné obdobie, čiže už na základe tohto je zrejmé, že vedelo odhadnúť voľnú kapacitu na dlhšiu dobu ako veľmi krátke obdobie. Zmluvy o prenájme pritom neobsahujú klauzulu umožňujúcu vypovedanie zmluvy z dôvodu nedostatku rušňov pre vlastné potreby CARGA. Úrad mal tiež k dispozícii dokumenty, z ktorých je zrejmé, že na základe turnusových potrieb CARGO prijímalo závažné rozhodnutia týkajúce sa rušňov na niekoľko rokov dopredu, a zároveň tieto dokumenty preukazujú dostatočne voľnú kapacitu CARGA aj po zohľadnení rôznych rezerv a nepredvídateľných okolností. Konkrétne, v rámci správneho konania č. 0025/OK/2012 bol úradu predložený dokument s názvom *Koncepcia rozvoja parku HDV ZSSK CARGO na roky 2013 – 2017*. Ide o interný dokument spoločnosti CARGO, ktorý schválil generálny riaditeľ spoločnosti CARGO a ktorý je záväzný pre zamestnancov všetkých zložiek spoločnosti. Úloha tohto materiálu je zadaná v čl. II: *„Hlavnou úlohou Koncepcie rozvoja parku HDV ZSSK CARGO na roky 2013 – 2017 je zdefinovať*
- [.....
.....
.....
.....],
 - [.....],

- [.....],
- [.....].“

390. V tomto materiáli je uvedená tabuľka hodnotiaca návrh reálnej potreby HDV CARGA pre zabezpečenie obchodno - prevádzkových činností CARGA na roky 2013 – 2017 vychádzajúca z plánovaného objemu prepravných výkonov v roku 2013 vo výške [...] mil. t. Táto tabuľka tiež dokladuje, že z [...] elektrických rušňov je [...] (teda takmer štvrtina) nepotrebná z obchodno prevádzkového hľadiska, pričom sú tu už zohľadnené aj opravárenské zálohy.

Tabuľka 19 – Návrh reálnej potreby HDV pre zabezpečenie obchodno - prevádzkových potrieb ZSSK CARGO v rokoch 2013 2017

RAD HDV	ES	TP	TP _{RED}	OPR. ZÁL.	OBJ	NOBCHPR.
110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
125.5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
131	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
140	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
199	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
210	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
240	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
363	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σ elektrické rušne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

ES – evidenčný stav

TP – turnusová potreba pre účely CARGO

TP_{red} – redukovaná turnusová potreba (nezohľadňuje opravárenské zálohy)

Opr. Zál. – opravárenská záloha

OBJ – HDV potrebné z obchodno – prevádzkového hľadiska (zohľadňuje aj opravárenské zálohy)

N_{obchpr.} - HDV nepotrebné z obchodno – prevádzkového hľadiska.

391. V materiáli sa ďalej uvádza nasledovné: „[.....

“

-

-

-
].“

392. Čo sa týka elektrických rušňov, tak riešenie nadbytočného stavu elektrických rušňov CARGA sa navrhuje riešiť nasledovne, tak ako je to uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 20 – Návrh ďalšieho postupu z obchodno – prevádzkového hľadiska nepotrebných HDV ZSSK CARGO

RAD HDV	ES	NOBCHPR.	FYZICKÁ LIKVIDÁCIA	ODPREDAJ PRENÁJOM	KONZERVÁCIA
110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
125.5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
131	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
140	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
183	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
199	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
210	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
240	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
363	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Σ elektrické rušne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

ES – evidenčný stav

Nobchpr. - HDV nepotrebné z obchodno – prevádzkového hľadiska.

393. Z uvedeného vyplýva, že samotné CARGO na základe turnusových potrieb (a to len plánovaných na niekoľko rokov dopredu) vedelo vyhodnotiť z minimálne strednodobého až dlhodobého hľadiska potrebu rušňov a voľné kapacity. Samo CARGO v tomto dokumente priznáva vysoký počet rušňov nepotrebných z obchodno – prevádzkového hľadiska (aj po zohľadnení záloh resp. rezervy) a rieši čo s nimi ďalej. Navrhuje fyzickú likvidáciu, odpredaj/prenájom a konzerváciu rušňov.
394. Uvedený dokument zároveň deklaruje, že CARGO malo dlhodobo dostatočne voľné kapacity. Prognózované výkony na roky 2013 – 2017, na základe ktorých CARGO v predmetnom dokumente vyhodnocuje voľné kapacity rušňov, sa nelíšia výrazne od výkonov v roku 2009 – 2010, predtým boli výkony vyššie, ale CARGO malo aj vyššie počty elektrických rušňov.
395. Na základe tu uvedených skutočností ako aj skutočností uvedených v bodoch 299 – 305 rozhodnutia úrad trvá na záveroch, že CARGO malo v sledovanom období dostatočné voľné kapacity elektrických rušňov po celé úradom sledované obdobie. Úrad tiež neakceptuje námietku, že turnusová potreba nie je hodnoverným ukazovateľom voľných kapacít – samotné CARGO pri hodnotení potrebných a nepotrebných rušňov z dlhodobého hľadiska vychádzalo z turnusovej potreby a na základe toho navrhovalo, ako ďalej riešiť situáciu s HDV. Účastník konania, napriek tomu že spochybnil vyjadrenia ku kapacitám, okrem všeobecných tvrdení nepredložil žiadne prepočty kapacít, ktoré CARGO v sledovanom období malo k dispozícii.
396. Účastník konania nedostatok kapacít HDV odôvodňuje aj poukázaním Rámcovú zmluvu uzatvorenú medzi ním a spoločnosťou ZSSK na rok 2005, na základe ktorej mal účastník konania poskytovať ZSSK rušne a rušňovodičov v prípade výskytu mimoriadnych udalostí, teda musel počítať s tým, že spoločnosť ZSSK môže požiadať poskytnutie elektrických rušňov, pričom nie je vopred známe, o aký počet rušňov sa môže jednať. Takisto podľa tejto zmluvy, aj spoločnosť ZSSK mala na základe objednávok účastníka mu poskytovať v prípade výskytu mimoriadnych udalostí rušne a rušňovodičov. Podľa názoru účastníka konania, pokiaľ by mal účastník dostatočné kapacity HDV v roku 2005, nemusel by

predmetnú zmluvu uzatvárať. Ďalej účastník konania uvádza, že na roky 2006 – 2009 boli medzi spoločnosťami ZSSK a CARGO uzatvorené zmluvy o poskytnutí hnacieho dráhového vozidla a rušňovodiča pri mimoriadnostiach, ktorých predmetom bolo poskytovanie rušňov a rušňovodičov CARGA pre potreby ZSSK v prípade mimoriadností (nie však naopak, ZSSK sa nezaviazalo poskytnúť CARGU rušne a rušňovodičov v prípade mimoriadností). Účelom týchto zmlúv je „... je stanoviť zásady vzájomnej spolupráce pri vzniku mimoriadností v prevádzke vlakov osobnej dopravy, ktoré by mohli spôsobiť veľké zmeškanie, príp. úplné odrieknutie ako aj spôsobiť ohrozenie bezpečnosti a zdravia cestujúcich.“ Tiež v rokoch 2008 – 2010 bola medzi ZSSK a CARGO uzatvorená dohoda na vykonávanie opráv železničných vozidiel, na základe ktorej, v prípade nedodržania termínu opravy, bolo CARGO povinné uhradiť ZSSK náklady na použitie rušňov tretích strán alebo poskytnúť svoje rušne bezodplatne.

397. Úrad zistil, že na základe uvedených zmlúv aj skutočne v sledovanom období dochádzalo k výpomoci s HDV a rušňovodičom medzi spoločnosťami, ale vždy šlo o výpomoc spoločnosti ZSSK zo strany spoločnosti CARGO. Opačne k výpomoci s HDV a rušňovodičmi nedochádzalo, teda počas sledovaného obdobia spoločnosť ZSSK nevypomáhala spoločnosti CARGO v prípade mimoriadností. Podľa vyjadrenia spoločnosti ZSSK¹³⁸ „Predpokladáme, že k použitiu HDV ZSSK pre potreby ZSSK CARGO nedošlo z dôvodu dostatočného kapacitného stavu HDV ZSSK CARGO...“ Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že vyššie uvedené zmluvy nijako nedokazujú nedostatok rušňov zo strany CARGA, skôr naopak – CARGO malo voľné kapacity HDV na výpomoc ZSSK a výpomoc od ZSSK nepotrebovalo. CARGO však vôbec neuviedlo, ako predmetné zmluvy reálne ovplyvňovali jeho kapacity rušňov – teda koľkokrát v priebehu zmlúv reálne došlo k poskytnutiu rušňa, na akú dobu a aký reálny vplyv to na kapacity CARGA malo.
398. Účastník konania ďalej spochybňuje použitie interného materiálu CARGA uvedeného v bode 305 rozhodnutia ako dôkazu o dostatočnosti voľných kapacít elektrických rušňov. V tomto bode rozhodnutia úrad popisuje interný materiál prerokovaný na predstavenstve CARGA v januári 2009, v ktorom sa vyslovene hovorí o nepotrebnosti niekoľko desiatok elektrických rušňov rôznych rád. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tvrdí, že tento materiál nie je dôkazom o tom, že účastník konania mal nadbytočné kapacity elektrických rušňov v rokoch 2005 – 2008, v 2. až 4. štvrtroku 2009 roku 2010 a tiež že vzhľadom na dopad krízy sa predikcia môže líšiť od reálnej skutočnosti, aj vzhľadom na to, že v materiály sa uvádza „počty ... zahŕňajú súčasné poznanie s predikcie vývoja na trhu na najbližšie obdobie, ktoré sa môže významne líšiť v nadväznosti na reálny dopad hospodárskej krízy v úvode roka 2009.“
399. Interný materiál je jedným z dôkazov o dostatku voľných kapacít CARGA, nie je však jediným, niekoľko ďalších dôkazov je uvedených v rozhodnutí. Takisto tvrdenie, že spoločnosť veľkosti CARGA nedokáže dlhodobejšie plánovať, je málo pravdepodobné, a o tom, že predmetné tvrdenie je v rozpore s faktickým stavom, svedčia skutočnosti uvedené v bodoch 389 - 393 rozhodnutia. Zároveň

¹³⁸ ZSSK, položka spisu 107

ako je vidieť z vývojov dopravných výkonov CARGA, s výnimkou krízového obdobia, nikdy vo výkonoch CARGA nenastali prudké výkyvy. Kríza však nemôže viesť k nedostatku kapacít elektrických rušňov, práve naopak, znižovanie prepravných výkonov v čase krízy voľné kapacity rušňov len zvýraznilo. Uvedenú skutočnosť potvrdilo samotné CARGO, keď v rámci správneho konania č. 0025/OK/2012 vo veci koncentrácie posudzovanej úradom v roku 2013 nasledovne odôvodnilo vklad elektrických rušňov do spoločného podniku so spoločnosťou Budamar: „Z vyššie uvedených dôvodov sa preto alokácia obchodne/prevádzkovo nevyužívaného majetku (HDV a vozne), ktoré sú nevyužitú (hlavne po nástupe svetovej finančnej a hospodárskej krízy koncom roka 2008), resp. nie je ekonomicky odôvodnené tento majetok naďalej udržiavať v prevádzkyschopnom stave, javí ako najvýhodnejším a najefektívnejším ekonomickým riešením...“¹³⁹

6.8.3 Zneužitie dominantného postavenia – čerpacie stanice

400. Účastník konania tvrdí, že CARGO spoločnostiam ZSSK a ŽSR poskytovalo služby tankovania PHM z vôle akcionára po rozdelení spoločností, kedy bola na CARGO prevedená väčšina zariadení na čerpanie PHM, a nie preto, že mu nekonkurujú.
401. Bez ohľadu na dôvod, na základe ktorého CARGO poskytlo prístup k čerpacím staniciam ZSSK a ŽSR ostáva v platnosti fakt, že týmto spoločnostiam CARGO tankovanie pohonných hmôt na svojich zariadeniach umožňovalo a ostatným súkromným dopravcom nie. Samotný fakt, že túto službu poskytovalo ZSSK a ŽSR je dôkazom toho, že prístup k čerpacím staniciam je pre iné spoločnosti okrem CARGA možný, CARGO malo dostatočné kapacity a vedelo túto službu poskytnúť na komerčnej báze (teda za poplatok).
402. Účastník konania tiež tvrdí, že súkromných dopravcov o odmietnutí umožniť im tankovanie PHM na svojich čerpacích staniciach považuje za irelevantné, ničím nepodložené, a tvrdí, že súkromní dopravcovia nemajú žiadny záujem uvádzať tvrdenia svedčiacie v prospech CARGA.
403. Čo sa týka irelevantných a nepodložených tvrdení súkromných dopravcov o tom, že žiadali o možnosť tankovať PHM na čerpacích staniciach CARGA, k tejto námietke úrad uvádza, že CARGO v priebehu konania samé priznalo, že súkromní dopravcovia o tankovanie na čerpacích staniciach žiadali, a že tieto žiadosti odmietlo, čo je uvedené v bode 317 rozhodnutia: „ZSSK CARGO zaznamenalo žiadosti súkromných dopravcov o možnosť využívať jeho zariadenia na tankovanie pohonných hmôt. Podľa dostupných informácií rozhodovalo o tom Predstavenstvo ZSSK CARGO, resp. riaditeľ sekcie logistiky – využívanie zariadení súkromnými dopravcami boli podľa dostupných informácií, po dôkladnom zvážení, odmietnuté.“¹⁴⁰ Tvrdenia súkromných dopravcov tiež treba vnímať v kontexte ďalších dôkazov, v kontexte skutočného stavu vecí a v kontexte toho, že tieto tvrdenia nadniesli takmer všetci súkromní

¹³⁹ CARGO, položka spisu 100

¹⁴⁰ CARGO, položka spisu 10

dopravcovia. Tvrdenia súkromných dopravcov sa čo do výsledku úplne zhodovali so skutkovým stavom a zároveň sú v súlade s vyjadrením CARGA. Samé o sebe by tvrdenia súkromných dopravcov neboli dostatočným dôkazom, ale v tomto prípade sú len jedným z dôkazov, pričom všetky dôkazy ako celok sú vo vzájomnom súlade a vedú iba k jednému záveru (viď výrok rozhodnutia).

404. Úrad tiež nesúhlasí ani s tvrdením, že súkromní dopravcovia nemali záujem uvádzať tvrdenia v prospech CARGA a ich tvrdenia sú skreslené, nedôveryhodné a nemali by byť použité ako dôkaz - v rámci šetrenia úrad skúmal viaceré oblasti okrem čerpacích staníc a rušňov (vlečky, opravovne, terminály,...) a vo viacerých oblastiach vyjadrenia súkromných dopravcov boli neutrálne alebo dokonca výrazne v prospech CARGA. Na základe uvedeného ako aj na základe toho, že CARGO existenciu žiadostí súkromných dopravcov o tankovanie samo priznalo, úrad považuje námietku CARGA za účelovú.
405. Pokiaľ ide o námietku, že je nesúlady v tvrdeniach súkromných dopravcov čo sa týka dôvodu, na základe ktorého CARGO odmietlo službu doplňovania paliva do motorových rušňov poskytovať, nie je zrejmé, z akého dôvodu by sa mali odpovede pre rôznych súkromných dopravcov zhodovať. CARGO mohlo súkromným dopravcom uvádzať rôzne dôvody, ale výsledok bol vždy rovnaký, resp. zhoda bola vo výsledku konania CARGA, t.j. služba doplňovania paliva do motorových rušňov nebola CARGO poskytovaná ani jednému súkromnému dopravcovi.
406. Účastník konania tiež namieta, že nie je pravda, že reakcia CARGA na žiadosť SŽDS vo februári 2011 bola výsledkom vedomosti o výhradách úradu. Námietka účastníka konania nekorešponduje so skutočnosťou, nakoľko úrad netvrdil a netvrdí, že reakcia CARGA na žiadosť SŽDS vo februári 2011 bola výsledkom vedomosti o výhradách úradu. To že k týmto udalostiam došlo v takomto časovom slede je nepopierateľným faktom.
407. Účastník konania vo Vyjadrení 1 namieta, že úrad neskúmal organizačnú, logistickú, časovú a administratívnu náročnosť čerpania PHM z jeho zariadení a neporovnal ju s alternatívnym čerpaním PHM – v tomto smere žiada účastník konania doplniť dokazovanie. Podľa účastníka konania, čerpanie PHM na jeho čerpacích staniciach predstavuje rovnako náročný proces a tankovanie nie je možné kedykoľvek na ktoromkoľvek mieste a tiež nie je možné zabezpečiť, že tankovacie zariadenia budú z časových dôvodov kedykoľvek k dispozícii súkromným dopravcom - CARGO a ZSSK realizujú na rozdiel od súkromných dopravcov najmä pravidelné výkony, preto je možné vopred nastaviť jednotlivé prístavné časy rušňov k týmto zariadeniam. Ďalej účastník konania tvrdil, že ak v minulosti uviedol, že neumožnil tankovanie súkromným dopravcom z kapacitných dôvodov, tak tým myslel časovú vyťaženosť čerpacích staníc (podľa účastníka napr. tankovanie rušňa s objemom nádrže 4 000 litrov trvá približne hodinu).
408. Prvá časť námietky nekorešponduje so skutočnosťou – úrad porovnával organizačnú, logistickú, časovú a administratívnu náročnosť čerpania PHM na čerpacích staniciach CARGA a alternatívny spôsob tankovania súkromných dopravcov. Úrad v rámci šetrenia vyzval CARGO, aby popísalo proces

tankovania PHM v prípade, ak čerpacie stanice využívajú aj iné subjekty (odpoveď je zosumarizovaná v bode 222 rozhodnutia), rovnako sa na proces tankovania pýtal aj súkromných dopravcov (ich odpovede sú zosumarizované v bodoch 223 - 226 rozhodnutia). Z popisu postupu, tak ako ho úradu predložil účastník konania a súkromní dopravcovia vyplýva, že dopĺňanie PHM na čerpacích staniciach CARGA v porovnaní s tankovaním PHM z autocisterien je zásadne jednoduchšie. V rovnakom zmysle sa vyjadrila aj spoločnosť ZSSK, ktorá mala možnosť využívať čerpacie stanice CARGA – tieto čerpacie stanice využívala prioritne, čerpanie PHM priamo z autocisterny pre ňu nebolo vôbec prijateľnou alternatívou a tento spôsob dopĺňovania paliva vôbec nevyužívala.

409. Pokiaľ sa jedná o druhú časť námietky, ak nie je možné zabezpečiť, aby tankovacie zariadenie bolo kedykoľvek k dispozícii súkromným dopravcom (navyše, rozhodnutie takúto požiadavku ani neobsahuje), za riešenie nemožno považovať absolútnu nemožnosť tankovania. Námietku o nedostatku kapacít z časového hľadiska možno považovať za účelovú, nekorešpondujúcu s inými dôkazmi. Napr. CARGO vo Vyjadrení 1 tvrdí nasledovné: „Spoločnosť SŽDS adresovala Účastníkovi dve žiadosti o čerpanie PHM zo zaradení na čerpanie PHM vo vlastníctve Účastníka. Prvá z týchto žiadostí bola Účastníkovi doručená v mesiaci august 2010, pričom táto žiadosť bola odmietnutá (v podstate z kapacitných dôvodov,... čo však spoločnosti SŽDS nebolo Účastníkom oznámené). Druhá žiadosť spoločnosti SŽDS bola Účastníkovi doručená v druhej polovici októbra 2010. Odmietnutie čerpania PHM bolo následne Účastníkom prehodnotené. Účastník po opätovnom zvážení možnosti tankovania PHM rozhodol kladne. V súvislosti s veľkosťou spoločnosti Účastníka ako aj tým, že Účastník nie je viazaný žiadnou lehotou na prerokovanie žiadosti a poskytnutie odpovede záujemcovi, nepovažuje skutočnosť, že Účastník odpovedal na žiadosť Spoločnosti SŽDS vo februári 2011 za porušenie akejkoľvek povinnosti zo strany Účastníka. Z uvedeného teda vyplýva, že Účastník mal záujem povoliť Spoločnosti SŽDS čerpať PHM v rámci tých zariadení na čerpanie PHM, na ktorých to bolo možné v rámci ich kapacitných možností.“ Na základe uvedeného tvrdenia CARGA je len veľmi málo pravdepodobné, že v priebehu dvoch mesiacov sa zmenili kapacitné podmienky spoločnosti CARGO od nedostatku k prebytku. Rovnako po sledovanom období, v roku 2011 CARGO malo záujem umožniť tankovanie nafty na svojich čerpacích staniciach aj spoločnosti Central Railways.
410. Takisto existujúce zmluvy so ZSSK a ŽSR neobsahovali žiadne obmedzenia alebo opatrenia týkajúce sa pristavovania rušňov v určitom, presnom časovom harmonograme. Ako uviedla spoločnosť ZSSK, harmonogram pristavovania rušňov na čerpacie stanice CARGA bol riešený prílohou zmluvy uzatvorenou medzi ZSSK a CARGO. V tejto prílohe boli uvedené miesto, rad HDV, čas zbrojenia (v zmysle širokého časového intervalu), orientačné množstvo v litroch. V prípade ŽSR tiež neboli v zmluve riešené podrobné harmonogramy – v zmysle zmluvy zbrojenie je plánované na určitých odberných miestach v čase prevádzkového výdaja (prevádzková doba staníc). Rovnako v návrhu zmluvy so SŽDS nie sú obsiahnuté žiadne obmedzenia alebo výhrady týkajúce sa času, harmonogramu tankovania, v zmluve je len uvedené, že miestom plnenie predmetu zmluvy je pracovisko Bratislava hlavná stanica, čas čerpania je od 7:00 – 15:00 hod. počas pracovných dní. To, že CARGO malo záujem uzatvoriť

zmluvu so SŽDS bez výhrad týkajúcich sa času alebo harmonogramu tankovania nie je v súlade s námietkami účastníka konania vo Vyjadrení 2, že nepravidelnosť tankovania súkromných dopravcov a z toho vyplývajúca údajná nemožnosť dojednaní harmonogramu pristavovania rušňov k čerpacím staniciam bola prekážkou vo využívaní čerpacích staníc CARGA súkromnými dopravcami.

411. Zároveň je potrebné pripomenúť, že objemy PHM potrebné súkromnými dopravcami tvoria zanedbateľnú časť PHM v porovnaní s objemami CARGA a ZSSK (viď bod 318 rozhodnutia). Tiež od toku 2005 medziročne klesalo množstvo vytankovanej nafty na čerpacích staniciach CARGA, čo evokuje menšiu frekvenciu tankovania, teda dostatočné voľné kapacity čerpacích staníc spoločnosti CARGO.
412. Spoločnosť ZSSK ako najväčší odberateľ pohonných hmôt cez čerpacie stanice CARGA nepotvrdila¹⁴¹ existenciu žiadnych kapacitných alebo časových problémov, okrem výnimočných situácií (*„občas dochádzalo k menším zdržaniam z dôvodu miestnych technologických pomerov a zhlukovitosti potreby zbrojenia HDV ZSSK a ZSSK CARGO, prípade z dôvodu ojedinelých technických porúch na výdajnom zariadení“*.) Spoločnosť ZSSK takisto nepotvrdila časy potrebné na zbrojenie rušňa uvádzané CARGO – podľa ZSSK zbrojenie rušňov z nádržou 4 000 litrov trvá 20 minút vrátane posunu (manipulácie), teda trikrát menej ako tvrdilo CARGO.
413. Dôvod odmietnutia poskytovať službu kvôli nedostatku kapacít tiež nebol CARGO oficiálne uvedený, nebol komunikovaný ani dopravcom (viď tvrdenie CARGA v bode 409) a podľa vyjadrení súkromných dopravcov CARGO dôvod nedostatku kapacít neuvádzalo. Rovnako dôvod nedostatku kapacít neuvádzalo úradu ani CARGO počas celého šetrenia a konania, s výnimkou Vyjadrení. Na základe dôvodov uvedených v bodoch 409 - 413 rozhodnutia úrad námietku CARGA o nedostatku kapacít čerpacích staníc neakceptuje.
414. Účastník konania má za to, že aj keby sa preukázalo, že organizačne, logisticky, časovo a administratívne je tankovanie súkromných dopravcov náročnejšie, nemôže tomu tak byť z hľadiska finančného – celková cena za PHM pre súkromných dopravcov u účastníka konania by bola vyššia ako cena, ktorú súkromní dopravcovia platia. Cena pre ZSSK a ŽSR je podľa účastníka konania minimálna, pokrývajúca iba priame náklady účastníka súvisiace s dodaním a výdajom PHM, a neboli v nej zohľadnené nepriame náklady (prevádzka a údržba čerpacích staníc, ekologické záťaže a pod.). Podľa účastníka konania, nie je možné, aby v prípade prístupu súkromných dopravcov k jeho zariadeniam, úrad pre porovnanie vychádzal z rovnakej ceny ako bola poskytnutá pre ZSSK a ŽSR.
415. Uvedená námietka týkajúca sa nákladov nie je konkrétna a podložená konkrétnymi kalkuláciami. Okrem toho nie je konzistentná so skutočnosťou (ako sa CARGO reálne správa čo sa týka určenia výšky ceny). Cena pre ZSSK a pre ŽSR sú rozdielne, pričom cena pre ZSSK je výrazne nižšia. V zmluve so ZSSK

¹⁴¹ ZSSK, položka spisu 87

sa uvádza, že v dohodnutej cene sú zahrnuté všetky náklady a výdavky CARGA, ktoré mu vzniknú v súvislosti s dodaním tovaru. Okrem toho, v návrhu zmluvy pre SŽDS CARGO navrhlo cenu rovnakú ako pre ŽSR, pričom v zmluve je výslovne uvedené, že v dohodnutej cene sú zahrnuté všetky náklady a výdavky CARGA, ktoré mu vzniknú v súvislosti s dodaním tovaru.

416. CARGO ďalej vo Vyjadrení 1 namietalo, že na to, aby mohli súkromní dopravcovia od neho čerpať naftu, museli mať odberné preukazy, čo úrad neskúmal. V tomto smere CARGO navrhuje doplniť dokazovanie preverením, či súkromní dopravcovia mali odberné poukazy.
417. Úrad nepovažuje predmetnú pripomienku za relevantnú. CARGO ani súkromní dopravcovia počas prešetrovania ani správneho konania neuvádzali odberné poukazy ako dôvod obmedzenia poskytovania služby dopĺňovania nafty do motorových rušňov a tiež z komunikácie medzi CARGOM a SŽDS pri uzatváraní zmluvy týkajúcej sa využívania čerpacích staníc CARGA vyplýva, že CARGO sa o odberné preukazy nezaujímal – žiadalo poskytnúť informácie o odberných miestach, množstve, frekvencii zbrojenia aby mohlo pripraviť návrh zmluvy, čo aj uskutočnilo bez akýchkoľvek obštrukcií týkajúcich sa odberných preukazov. Ak sú odberné preukazy nutné, CARGO mohlo jednoducho odber pohonných hmôt podmieniť držbou odberných preukazov.
418. Účastník konania tvrdí, že úrad si urobil záver o zneužití dominantného postavenia v oblasti dopĺňania nafty do motorových rušňov na základe toho, že niektorí súkromní dopravcovia o tankovanie žiadali a niektorí nežiadali (čo svedčí v prospech účastníka). S uvedeným tvrdením úrad nesúhlasí. Pri preukazovaní praktiky úrad zohľadnil celý kontext prípadu – zámer CARGA neposkytovať služby konkurencii, vyjadrenia súkromných dopravcov, faktický stav že služba nebola poskytovaná ako aj skutočnosť, že CARGO samo uviedlo, že súkromní dopravcovia ho žiadali o tankovanie na jeho čerpacích staniciach, ale že žiadosti boli odmietnuté.

6.8.4 Zneužitie dominantného postavenia – dopady praktiky

419. Účastník konania namieta, že úrad nepreukázal, aká konkrétna ujma vznikla konkrétnemu subjektu a aká bola výška tejto ujmy. V tejto súvislosti úrad uvádza, že pri preukazovaní dominantného postavenia úrad nie je povinný preukazovať konkrétnu ujmu vzniknutú konkrétnym subjektom – tieto skutočnosti sa riešia v rámci vymáhania škody poškodenými subjektmi napr. na základe rozhodnutia úradu o zneužívaní dominantného postavenia v samostatnom súdnom konaní, ale nie v rámci rozhodnutia o zneužívaní dominantného postavenia.
420. Štandard preukazovania dopadov protisúťažného správania v rámci rozhodnutí Komisie je nastavený prípadovým právom. Úrad napr. poukazuje na prípad Telekomunikacja Polska, ktoré je jedno z posledných rozhodnutí Komisie a praktika posudzovaná v tomto rozhodnutí je totožná s praktikou posudzovanou v tomto prípade, tiež tu ide o praktiku odmietnutia dodávať. V rozhodnutí je uvedené: „Súd prvej inštalácie ... rozhodol, že „na účely

preukázania porušenia článku 82 ... nie je nevyhnutné ukázať, že predmetné zneužitie má skutočný dopad na dotknuté trhy. V tomto ohľade je dostatočné preukázať, že zneužívajúce správanie podnikateľa v dominantnom postavení má tendenciu obmedziť súťaž, alebo inými slovami, že takéto správanie je spôsobilé mať alebo pravdepodobne mať takýto účinok.“ Ďalej ten istý súd rozhodol, že „kde podnikateľ v dominantnom postavení naozaj implementuje praktiku, ktorej cieľom je vytlačiť konkurenta, skutočnosť, že očakávaný výsledok nie je dosiahnutý, nie je dostatočná na vyhnutie sa tomu aby to bolo zneužitie dominantného postavenia v zmysle článku 82 ...“ Záverom, článok 102 je zameraný nielen na praktiky, ktoré môžu spôsobiť priamu ujmu spotrebiteľom, ale tiež na praktiky, ktoré sú pre nich škodlivé kvôli ich dopadu na efektívnu štruktúru súťaže. Súdny dvor rozhodol, že „súťažné pravidlá obsiahnuté v zmluve (...) majú za cieľ chrániť nielen záujem konkurentov a spotrebiteľov ale tiež štruktúru trhu a následne súťaž ako takú.“ Následne, článok 102 ... nevyžaduje, aby Komisia špecificky preskúmala či správanie dominantného podnikateľa skutočne spôsobilo ujmu spotrebiteľom.“¹⁴²

421. Ako vyplýva z uvedeného, pri tomto type prípadov nie je nevyhnutné zaoberať sa konkrétnymi dopadmi praktiky. V novších rozhodnutiach sa však Komisia už zaoberá určitými dopadmi praktiky a tieto dopady často demonštruje práve na základe porovnávaní rôznych medzinárodných štatistík, ukazovateľov a pod.,¹⁴³ tak, ako to v tomto prípade urobil aj úrad.
422. Úrad tiež nesúhlasí s tvrdením účastníka konania, že nie je súvislosť medzi preukazovaním praktiky zneužívania dominantného postavenia CARGA a úradom použitými ukazovateľmi medzinárodného porovnania. Úrad v rozhodnutí dospel k záveru, že súkromní dopravcovia v dôsledku praktiky CARGA nemohli rásť a rozvíjať sa na trhu, čo okrem iného potvrdil aj medzinárodnými porovnaniami štruktúry trhu v SR a iných krajinách, ktoré tiež potvrdili, že štruktúra trhu v SR nie je konkurenčná, aj napriek tomu, že legislatívne trh otvorený konkurencii je. V bodoch 346 a 347 je ukázané, ako vyššia úroveň súťaže na trhu vedie k priaznivejším podmienkam na trhu.
423. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež namietal, že súkromní dopravcovia nemohli na trhu rásť aj z iných dôvodov ako nedostatku rušňov (nedostatok vozňov, personálnych kapacít a finančného zázemia) a ich situáciu by nezlepšil

¹⁴² Telekomunikacja Polska, bod 812: „The Court of First Instance ... has ruled that, "for the purposes of establishing an infringement of Article 82 ... it is not necessary to demonstrate that the abuse in question had a concrete effect on the markets concerned. It is sufficient in that respect to demonstrate that the abusive conduct of the undertaking in a dominant position tends to restrict competition, or, in other words, that the conduct is capable of having, or likely to have, such an effect." Furthermore, the same Court ruled that "where an undertaking in a dominant position actually implements a practice whose object is to oust a competitor, the fact that the result hoped for is not achieved is not sufficient to prevent that being an abuse of a dominant position within the meaning of Article 82" Finally, Article 102 ... is aimed not only at practices which may cause prejudice to consumers directly, but also at those which are detrimental to them through their impact on an effective competition structure. The Court of Justice has held that "competition rules laid down in the Treaty (...) aim to protect not only the interests of competitors or of consumers, but also the structure of the market and, in so doing, competition as such." Consequently, Article 102 ... does not require the Commission to examine specifically whether the conduct of the dominant undertaking has actually caused prejudice to consumers.”

¹⁴³ Napr. v prípade Telekomunikacja Polska vid' kapitoly 4.4.4 a 4.4.5.

ani dostatok rušňov. Tiež poukazuje na to, že namiesto toho, aby si súkromní dopravcovia obstarali výrobné prostriedky vo vlastnej réžii, spoliehajú sa že im ich poskytne CARGO, pričom rušňov nových a starých aj čerpacích staníc je na trhu dostatok a nič im nebráni, aby si ich zaobstarali.

424. K uvedenej námietke úrad uvádza, že účastník konania svoje tvrdenie, že súkromní dopravcovia by nemohli rásť aj keby mali dostatok rušňov, nepodložil žiadnymi konkrétnymi dôkazmi. Navyše, úrad ani nikdy netvrdil, že nedostatok rušňov bol jediným faktorom, kvôli ktorému nemohli súkromní dopravcovia na trhu rásť, ale že bol faktorom, ktorý prispel k tomu, že súkromní dopravcovia nedokázali na trhu efektívne pôsobiť, nedokázali sa razantnejšie presadiť a rásť (viď bod 341 rozhodnutia). Prístup k rušňom a čerpacím staniciam je však pre súkromných dopravcov veľmi významným faktorom ich pôsobenia na trhu jednak z prevádzkového ako aj nákladového hľadiska. Čo sa týka iných skutočností uvedených účastníkom konania, ktoré mali podľa neho prispieť k tomu, že súkromní dopravcovia sa nedokázali na trhu presadiť a rásť, tak nedostatok personálnych kapacít a finančného zázemia ako problém v raste neuviedol žiadny zo súkromných dopravcov. Okrem toho, súkromní dopravcovia sú dcérske spoločnosti veľkých zasielateľských spoločností alebo zahraničných dopravcov, takže o nedostatku finančného zázemia sa dá pochybovať. Čo sa týka vozňov, tieto na rozdiel od elektrických rušňov a čerpacích staníc majú k dispozícii aj iné subjekty v sektore, napr. veľké spoločnosti využívajúce železničnú nákladnú dopravu, a súkromní dopravcovia svoje služby zameriavajú hlavne na tieto spoločnosti. Úrad takisto nesúhlasí s tvrdením účastníka konania, že na trhu je dostatok elektrických rušňov aj miest na doplnovanie nafty do motorových rušňov, práve naopak, CARGO je jediným subjektom, ktorí má elektrické rušne a čerpacie stanice pre rušne vo významnej miere k dispozícii (viď kapitola 5.2 a 5.3 rozhodnutia).

6.8.5 Zneužitie dominantného postavenia – ostatné

425. Účastník konania vo Vyjadrení 1 namietal voči použitiu verejne dostupných informácií úradom, nakoľko tieto podľa jeho názoru nemajú žiadnu výpovednú hodnotu, čo dôvodil aj početnosťou sporov o ochranu osobnosti a dobrej povesti vyvolaných v dôsledku publikovania nepravdivých informácií ako aj tým, že aj keď nie je vyvolaný spor, to ešte neznamená, že uverejnená informácia je pravdivá a že redaktor neskreslil resp. neupravil odpoveď. V prípade informácií použitých úradom ide podľa účastníka konania o subjektívne vnímanie a hodnotenie určitej otázky redaktormi.
426. Uvedenú námietku úrad neakceptuje, nakoľko z väčšej časti je všeobecná, nepodložená a možno ju považovať skôr za názor účastníka. Pokiaľ ide o časť námietky, ktorá reaguje konkrétne na informácie použité úradom, tieto informácie nie sú kľúčovým dôkazom, ale jedným z podkladov rozhodnutia. Úrad ich uviedol na dokreslenie kontextu prípadu – ako je daná problematika, ktorú úrad posudzuje, vnímaná v sektore, pričom tieto verejne dostupné informácie sa obsahovo zhodujú s inými dôkazmi (vrátane interných materiálov CARGA). Sami osebe by neboli dostatočným dôkazom, ale v tomto prípade sú len jedným z dôkazov, pričom všetky dôkazy ako celok sú vo vzájomnom súlade

a vedú k jednému záveru (viď výrok rozhodnutia). Tvrdenie účastníka, že ide o subjektívne vnímanie a hodnotenie určitej otázky redaktormi a nie súkromnými dopravcami a že nemusí ísť o pravdivé informácie nie je ničím podložené – účastník konania neuviedol ani jednu konkrétnu vec, v čom sú podľa neho úradom použité verejné informácie nepravdivé alebo skreslené.

427. Účastník konania ďalej vo Vyjadrení 1 citoval viacero ustanovení zákona (§ 37 ods. 1, § 25 ods. 1) a Správneho poriadku (§ 34 ods. 1 a 2, 32 ods. 1 a 2, § 18 ods. 2) a uviedol, že pokiaľ má byť rozhodnutie vydané v správnom konaní, aj podklady pre jeho vydanie môžu byť zistené iba v konaní (s výnimkou všeobecne známych skutočností a skutočností známych úradu z úradnej činnosti). Podľa názoru účastníka konania zisťovanie podkladov sa uskutočňuje vždy v konaní a podkladom rozhodnutia môžu byť len podklady zistené v konaní. Úrad v tomto konaní získal väčšinu podkladov pred začatím správneho konania počas prešetrovania na trhu, a preto podľa účastníka konania sa nemôže na takto mimo konania získané podklady vôbec prihliadať.
428. Námietku úrad neakceptuje. Ako dôkaz možno použiť každý podklad rozhodnutia, ktorý bol získaný v súlade so zákonom. Podľa § 22 ods. 1 písm. a) zákona úrad vykonáva prešetrovanie na relevantnom trhu. Podľa § 22 ods. 2 zákona v súvislosti s plnením úloh podľa tohto zákona a podľa osobitného predpisu majú zamestnanci úradu, ako aj tí, ktorí boli poverení plnením úloh patriacich do pôsobnosti úradu, právo vyžadovať od podnikateľov, ako aj od vedúcich zamestnancov podnikateľa, štatutárnych orgánov podnikateľa alebo od členov štatutárnych orgánov podnikateľa, od kontrolných orgánov podnikateľa alebo od členov kontrolných orgánov podnikateľa, alebo od iných zamestnancov podnikateľa informácie a podklady, ktoré sú nevyhnutné na činnosť úradu, najmä účtovné a obchodné podklady alebo právne dokumenty bez ohľadu na nosič, na ktorom sú zaznamenané, a vyhotovovať z nich kópie a výpisy alebo vyžadovať ich úradne overené preklady do slovenského jazyka. Zamestnanci úradu majú právo vyžadovať aj ústne alebo písomné vysvetlenie a vyhotovovať si zvukový záznam z ústne podaného vysvetlenia. Z tohto vyplýva, že podklady získané počas prešetrovania na trhu boli získané zákonným spôsobom. Zároveň, takýto postup úradu je plne v súlade s ustálenou judikatúrou slovenských súdov. Je dlhoročnou praxou úradu, že podklady získané počas prešetrovania na trhu sa stávajú súčasťou správneho konania a sú podkladom rozhodnutí. Takto úrad postupoval v desiatkach antitrustových rozhodnutí, ktoré boli preskúmané Radou úradu a boli predmetom súdneho prieskumu, pričom žiadny z týchto subjektov tento postup nespochybnil (viď napr. rozsudky NS SR č. 2sžhpu/1/2012 (Slovnaft, a.s.) a 8sžhpu/1/2012 (ENVI-PAK)). Práve naopak, súd konštatoval, že prešetrovanie na trhu je nevyhnutné pre získavanie informácií potrebných pre prípadné začatie správneho konania (viď napr. rozsudok 2S 102/2006 - 153). Na porovnanie, takýto postup je bežný aj pre iné správne orgány v iných oblastiach správneho práva. Rovnako postupuje aj Európska komisia, ktorá taktiež získava podklady aj pred otvorením formálneho administratívneho konania a rovnako ani postup Európskej komisie nebol napadnutý zo strany európskych súdov. Treba pritom uviesť, že otvorenie formálneho administratívneho konania pred Európskou komisiou môže nastať a neraz aj nastalo až momentom vydania vyhlásenia o námietkach (Statement

of objections),¹⁴⁴ čo významovo zodpovedá Výzve pred vydaním rozhodnutia podľa § 33 zákona.

429. Pokiaľ ide o účastníkom uvádzané ustanovenia právnych predpisov, ani jedno z nich nevylučuje účastníkom napádaný procesný postup, ale iba upravuje niektoré podmienky začatia a priebehu správneho konania. Z týchto ustanovení nie je možné nijakým spôsobom odvodiť „zákaz“ použitia podkladov z prešetrovania na relevantnom trhu podľa § 22 ods. 1 písm. a) zákona alebo nutnosť vychádzať len z podkladov získaných len počas konania. Práve naopak, napr. podľa § 32 ods. 1 Správneho poriadku uvedeného aj účastníkom konania je správny orgán povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstaráť potrebné podklady pre rozhodnutie. Týmto podkladmi môžu byť aj podklady získané z prešetrovania na relevantnom trhu podľa § 22 ods. 1 písm. a) zákona. Podľa § 32 ods. 2 Správneho poriadku podkladom pre rozhodnutie sú najmä podania, návrhy a vyjadrenia účastníkov konania, dôkazy, čestné vyhlásenia, ako aj skutočnosti všeobecne známe alebo známe správnemu orgánu z jeho úradnej činnosti. Rozsah a spôsob zisťovania podkladov pre rozhodnutie určuje správny orgán. Týmto podkladmi môžu byť aj podklady z prešetrovania na relevantnom trhu podľa § 22 ods. 1 písm. a) zákona. Účastníkovi konania boli poskytnuté kópie všetkých podkladov tohto rozhodnutia a mal možnosť počas správneho konania vyjadriť sa ku všetkým týmto podkladom
430. Účastník konania vo Vyjadrení 1 tiež namietal, že pri preukazovaní praktiky odmietnutia dodávať úrad vychádzal z tvrdení súkromných dopravcov ohľadom ich žiadostí o predaj a prenájom elektrických rušňov od CARGA alebo možností tankovania nafty na čerpacích staniách CARGA realizovaných formou osobných stretnutí alebo telefonických rozhovorov, pričom ani jeden zo súkromných dopravcov nevedel uviesť, kedy sa tak stalo a s kým komunikoval. Podľa účastníka, ak by išlo skutočne o dôležitú vec, súkromní dopravcovia by komunikovali formou písomnej korešpondencie a iba takéto podklady by mal úrad brať do úvahy.
431. Úrad námietku neakceptuje. Nie je zrejmé, na základe čoho účastník konania vychádza z predpokladu, že skutočne dôležité veci sú komunikované výlučne písomnou formou, a teda že osobný kontakt nie je štandardne využívaný. Okrem toho, tvrdenia súkromných dopravcov treba vnímať v tom kontexte, že sa čo do výsledku úplne zhodovali so skutkovým stavom a boli v súlade s ďalšími dôkazmi. Tieto tvrdenia sami osebe by neboli dostatočným dôkazom, ale v tomto prípade sú len jedným z dôkazov, pričom všetky dôkazy ako celok sú vo vzájomnom súlade a vedú iba k jednému záveru (viď výrok rozhodnutia). Okrem toho, nie všetky žiadosti súkromných dopravcov boli len v ústnej alebo telefonickej podobe, ale aj písomnej podobe (čo sa týka rušňov viď bod 291 rozhodnutia) a čo sa týka čerpacích staníc, to, že súkromní dopravcovia žiadali o poskytnutie služby dopĺňania nafty do motorových rušňov potvrdilo samotné CARGO (viď bod 317 rozhodnutia).

¹⁴⁴ Čl. 2 bod 1 Nariadenia EK č. 773/2004 zo 7. apríla 2004, ktoré sa týka vedenia konania Komisiou podľa článkov 81 a 82 Zmluvy o založení ES;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:08:03:32004R0773:SK:PDF>

432. Účastník tiež poukázal na to, že niektoré tvrdenia súkromných dopravcov sa ukázali ako nepravdivé (hromadná likvidácie rušňov), na základe čoho sa nemožno domnievať, že iné tvrdenia súkromných dopravcov boli pravdivé. Úrad námietku neakceptuje. Informácia o hromadnej likvidácii rušňov bola obsiahnutá v oficiálnom verejne prístupnom dokumente, o ktorom rokovala Vláda SR,¹⁴⁵ preto nemožno na základe tohto spochybňovať dôveryhodnosť súkromných dopravcov.
433. Účastník konania namietal, že súkromní dopravcovia sú konkurentmi CARGA, nemajú záujem uvádzať skutočnosti podporujúce tvrdenia CARGA, a preto tvrdenia súkromných dopravcov nemôžu úradu slúžiť ako relevantný podklad pre rozhodnutie. Účastník konania tiež namietal, že vo Výzve pred vydaním rozhodnutia sa objavili len tvrdenia súkromných dopravcov, ktoré boli v neprospech CARGA, ale neboli v nej spomenuté tvrdenia, ktoré de facto svedčili v prospech CARGA.
434. Predmetná námietka je nekonkrétna a neuvádza, ktoré tvrdenia súkromných dopravcov v prospech alebo neprospech CARGA mal účastník konania na mysli, preto na námietku preto nie je možné reagovať. Takisto úrad nesúhlasí s tvrdením, že vyjadrenia súkromných dopravcov nemôžu slúžiť ako relevantný podklad pre rozhodnutie úradu – úrad si je vedomý konkurenčného vzťahu CARGA a súkromných dopravcov, preto tvrdenia súkromných dopravcov vždy vyhodnotil v kontexte iných dôkazov. V rámci šetrenia sa súkromní dopravcovia negatívne, v neprospech CARGA, vyjadrili nielen vo veci elektrických rušňov a čerpacích staníc ale aj vo veciach prístupu k vlečkám, prístupu k Východoslovenským prekladiskám, cenovej politiky CARGA, avšak vzhľadom na nedostatok iných dôkazov preukazujúcich uvedené tvrdenia úrad len samotné vyjadrenia dopravcov nevyhodnotil ako dostačujúce na začatie správneho konania v uvedených oblastiach. Na druhej strane, v oblasti elektrických rušňov a čerpacích staníc tvrdenia súkromných dopravcov zapadali do celkového kontextu prípadu a boli v súlade s množstvom ďalších dôkazov.
435. Účastník konania tiež namietal použitie Marketingových plánov spoločnosti CARGO ako dôkazu pri preukazovaní zneužitia dominantného postavenia. Podľa účastníka konania skutočnosť, že Marketingové plány obsahujú analýzu vývoja konkurencie a podrobný popis aktivít konkurentov, nemôže znamenať zneužitie dominantného postavenia a vytváranie nástrojov na elimináciu vplyvu konkurentov na výkony účastníka nemusí znamenať porušenie zákona, ak sú nástroje realizované v prospech zákazníka a ich rozhodnutia zotrvať u účastníka.
436. Úrad marketingové plány použil ako jeden z dôkazov, z ktorých je zrejmý celkový kontext a rámec prípadu – z Marketingových plánov je zrejmé, že CARGO monitorovalo konkurentov, vnímalo ich ako hrozbu, a malo záujem

¹⁴⁵ Vláda SR dňa 19. 1. 2011 schválila materiál Analýza fungovania železničných spoločností, kde okrem iného v rámci analýzy spoločnosti CARGO uviedla, že „...poklesu výkonov nezabránilo ani úsilie manažmentu spoločnosti udržať si monopolné postavenie na železničnom prepravnom trhu všetkými dostupnými prostriedkami. Medzi ne patril napríklad ... pomerne hromadné likvidácie použiteľných dráhových vozidiel s cieľom zabrániť, aby sa dostali do rúk alternatívnych dopravcov.“
<http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19093>

prijímať určité opatrenia voči konkurentom – jedným z nich je aj neposkytovanie služieb konkurentom. To, že táto skutočnosť bola realizovaná, úrad preukazoval aj na základe iných skutočností (zmluvy o predaji a prenájme rušňov s obmedzením predaja a prenájmu rušňov konkurentom CARGA, skutočné odmietnutia zo strany CARGA poskytnúť tieto služby, atď.). Až na základe súhrnu všetkých týchto vecí úrad dospel k záveru o zneužití dominantného postavenia. Na jednotlivé dôkazy použité v rozhodnutí vrátane Marketingových plánov je teda potrebné pozerat' sa v celkovom kontexte prípadu – jednotlivé dôkazy, ktoré úrad použil samé o sebe nemusia nevyhnutne preukazovať zneužitie dominantného postavenia, ale všetky čiastkové dôkazy vo vzájomnej súvislosti už zneužitie dominantného postavenia preukazujú.

437. Názor, že nástroje dominantna v neprospech konkurentov, ak sú realizované v prospech zákazníka a jeho rozhodnutia zotrvať u dominantna, nemôžu predstavovať porušenie zákona, je mylný. Súťažná legislatíva, slovenská aj európska judikatúra a odborná literatúra svedčia o opaku tohto tvrdenia, aj takéto konanie za istých podmienok môže byť nezákonné – takouto typickou praktikou sú napr. predátorské ceny, teda ceny ktoré sú veľmi nízke – takéto ceny sú krátkodobé v prospech zákazníka, sú realizované s cieľom presvedčiť zákazníka zotrvať u dominantna, a napriek tomu sú jednou s protisúťažných praktík. Okrem toho, v tomto prípade nie je vôbec zrejmé, akým spôsobom mohla byť praktika odmietnutia predaja a prenájmu elektrických rušňov a odmietnutia poskytnutia služby dopĺňania paliva do motorových rušňov realizovaná v prospech zákazníkov, s cieľom udržať si zákazníkov. Obmedzenie prenájmu elektrických rušňov a obmedzenie služby dopĺňania paliva do motorových rušňov je vzťahom (resp. potenciálnym vzťahom) medzi CARGOM a súkromnými dopravcami, a nie vzťahom medzi CARGOM a jeho zákazníkmi.
438. Podľa účastníka konania Marketingové plány nemôžu byť dôkazom zneužitia dominantného postavenia aj preto, lebo nekorešpondovali so skutočnosťou, t.j. účastník konania voči súkromným dopravcom realizoval aj aktivity, ktoré by podľa Marketingových plánov uskutočňovať nemal (podľa Marketingových plánov CARGO nemalo súkromným dopravcom poskytovať žiadne služby, avšak niektoré služby poskytované boli - realizácia údržby, rušňové hospodárstvo, prenájom vozňov a iných technických zariadení).
439. Uvedenú námietku úrad považuje za účelovú. Skutočnosť, že CARGO neposkytovalo služby predaja a prenájmu elektrických rušňov a dopĺňovania paliva do motorových rušňov úrad preukázal (viď kapitola 6.2.1 a 6.2.2). Ak by prípadne CARGO realizovalo iné aktivity, ktoré podľa Marketingových plánov nemalo uskutočňovať, toto nemožno považovať za dôkaz že nedošlo k praktike odmietnutia dodávať v oblasti elektrických rušňov alebo čerpacích staníc. Okrem toho, tvrdenia účastníka konania že v zmysle Marketingových plánov nemal realizovať určité aktivity a napriek tomu ich realizoval, nie je úplne pravdivé. Čo sa týka opráv a údržby, túto aktivitu CARGO od roku 2007 rieši v rámci Marketingových plánov samostatne, a nie v rámci kapitoly o preprave, kde boli riešené služby poskytované konkurentom (od roku 2007 majú Marketingové plány dve časti – Marketingový plán nákladnej prepravy a Marketingový plán údržby a opráv železničných koľajových vozidiel). V oblasti údržby a opráv železničných koľajových vozidiel je okrem toho konkurenčnejšie

prostredie (CARGO v Marketingových plánoch uvádza 6-8 ďalších opravcov železničných koľajových vozidiel, pričom samo tvrdí, že v určitých oblastiach ho konkurencia prevyšuje) a odmietanie poskytovania služieb v tejto oblasti súkromným dopravcom by CARGO neprineslo žiadnu výhodu – dopravcovia by prešli ku konkurencii. Preto CARGO túto službu poskytovalo aj konkurentom, čo súkromní dopravcovia aj potvrdili.¹⁴⁶ Službu rušňového hospodárstva úrad detailnejšie neskúmal, ale z vyjadrenia niektorých súkromných dopravcov vyplýva, že CARGO im túto službu tiež neposkytovalo.¹⁴⁷ Čo sa týka prenájmu vozňov, táto oblasť nebola predmetom správneho konania.

440. K tejto námietke úrad opätovne uvádza, že Marketingový plán „... je jedným zo základných plánov spoločnosti“¹⁴⁸ a tieto plány schvaľovalo Valné zhromaždenie spoločnosti/Dozorná rada spoločnosti a boli pre CARGO záväzné. Skutočnosť, že ak by tieto záväzné dokumenty boli CARGOM v niektorých prípadoch porušované neposkytuje dôvod na to, aby Marketingové plány úrad v rámci dokazovania opomenul. Navyše, CARGO nepredložilo ani jeden dôkaz, že by v otázke poskytovania predaja a prenájmu elektrických rušňov a poskytovania služieb dopĺňania paliva do motorových rušňov porušilo Marketingové plány, a teda že by skutkový stav nekorešpondoval so stavom v Marketingových plánoch.
441. Účastník konania ďalej tvrdil, že Marketingové plány neboli záväzné a nemuseli sa plniť. Čo sa týka námietky voči záväznosti Marketingových plánov, túto úrad považuje za účelovú. Záväznosť Marketingových plánov je zakotvená priamo v nich: „Tento dokument je záväzný pre ZSSK CARGO“, čo vy Vyjadrení nepoprel ani účastník konania. Marketingové plány boli jednými zo základných plánov spoločnosti a boli každoročne schvaľované Valným zhromaždením/Dozornou radou CARGA. Navyše skutočnosť, že Marketingové plány sa minimálne v oblasti rušňov a čerpacích staníc aj realizovali úrad preukázal (viď kapitola 6.2.1 a 6.2.2).
442. Účastník konania vo Vyjadrení 2 namietal, že informácie a podklady, ktoré úrad prevzal z konania o koncentrácii č. 0025/OK/2012 platili k momentu zaslania oznámenia o koncentrácii (19.12.2012) prípadne majú platiť po tomto období. Z tohto dôvodu ich nemožno použiť ako podklad pre toto rozhodnutie, pretože sa netýkajú úradom sledovaného obdobia. Podľa účastníka konania, z pohľadu tohto správneho konania je absolútne právne irelevantné, k akým skutočnostiam došlo po skončení sledovaného obdobia.

¹⁴⁶ Napr. Express Rail (položka spisu 17) sa k službám údržby a opravy vozňov vyjadrila, že v tejto oblasti s CARGOM spolupracujú a „V danej oblasti nevnímame žiadny problém.“

Spoločnosť LTE, položka spisu 15: „Spoločnosť ZSSK Cargo sa z hľadiska spolupráce s inými subjektmi správa veľmi paradoxne. Na jednej strane zásadne odmieta spoluprácu v oblasti prevádzky, aj za cenu straty vlastného zisku, a na druhej strane neustále ponúka možnosť využívania jej vlastných opravárenských kapacít. Celá situácia vyzerá tak, ako keby opravári a prevádzkari boli dve samostatne hospodáriace subjekty, čo samozrejme nie je pravda. Na základe týchto zistení naša spoločnosť využíva opravárenské kapacity ZSSK Cargo, ... skúsenosti s dielenskými prácami v oblasti vozňového hospodárstva so spoločnosťou ZSSK Cargo sú z nášho pohľadu veľmi dobré.“

¹⁴⁷ Napr. spoločnosť SŽDS (položka spisu 7), spoločnosť LTE (položka spisu 15).

¹⁴⁸ Marketingový plán na rok 2006

443. Úrad s uvedenou námietkou nesúhlasí z nasledovných dôvodov. V prvom rade je potrebné uviesť, že účastník konania predkladal v konaní o koncentrácii informácie, ktoré sa vzťahovali nielen k obdobiu oznámenia koncentrácie a neskôr, ale aj informácie, ktoré sa vzťahovali k rokom 2005-2010 (napr. v konaní o koncentrácii CARGO uviedlo nadbytočnosť HDV, a to najmä po vypuknutí krízy v roku 2008). Z tohto dôvodu boli tieto informácie relevantné aj pre toto správne konanie. Okrem tohto, pre toto konanie boli relevantné aj informácie, ktoré síce objasňovali skutočnosti po roku 2010, ale ich spojitosť s obdobím pred rokom 2010 je nepochybná (napr. účastník namietal vymedzenie relevantného trhu a žiadal jeho zúženie len na priame ucelené vlaky, čo nekorešpondovalo s tým, čo tvrdil v konaní o koncentrácii; zoznam TOP zákazníkov CARGA v roku 2011 ako dôkaz k analýze vyrovnávacej kúpnej sily). Teda tieto informácie sa vzťahovali k problematike, na ktorú vzhľadom k typu sektora (v tomto sektore nedochádza k dynamickým zmenám v charaktere služieb), časový rozdiel 2 rokov medzi sledovaným obdobím a oznámením koncentrácie nemá žiadny vplyv. Okrem tohto, spis ku koncentrácii obsahoval aj vyjadrenia konkurentov, ktoré preukazujú, že na CARGO nebol vyvíjaný súťažný tlak zo strany významných spoločností z okolitých krajín ani v období 2012/13 a teda ani skôr.
444. Záverom k námietkam CARGA úrad uvádza, že určitá časť námietok, ktorá bola uvedená vo Vyjadrení 1 a Vyjadrení 2, bola účelová, a to z viacerých dôvodov. CARGO napríklad v rámci námietok spochybňovalo už raz ním predložené informácie počas šetrenia a konania (ide napr. informácie týkajúce sa použitia nových elektrických rušňov v SR¹⁴⁹ – vid' bod 196 rozhodnutia, ďalej informácie ohľadne nákladov na výstavbu čerpacích staníc¹⁵⁰ – vid' bod 248 rozhodnutia alebo informácie ohľadne turnusovej potreby – vid' bod 388 a nasledujúce rozhodnutia). V rámci Vyjadrení CARGO tiež spochybňovalo ním predložené dokumenty v rámci šetrenia a konania (napr. záväznosť ustanovení nepoužívať predané a prenajaté rušne v SR v zmluvách o predaji a prenájme elektrických rušňov¹⁵¹ – vid' kapitola 6.8.2 rozhodnutia, ďalej záväznosť Marketingových plánov¹⁵² – vid' bod 441 rozhodnutia alebo relevantnosť interných materiálov ohľadne voľných kapacít elektrických rušňov – vid' bod 398 rozhodnutia). Tiež existovali rozpory v rámci tvrdení CARGA vo Vyjadrení 1 a v rámci informácií predložených úradu v inom správnom konaní vedenom na úrade, napr. ohľadne bariér vstupu na trh – vid' bod 126 rozhodnutia alebo vstupu potenciálnej konkurencie a trh SR – vid' body 129 - 130 rozhodnutia). Niektoré informácie uvedené vo Vyjadreniach boli vyslovene zavádzajúce (vid' bod 252 rozhodnutia).

¹⁴⁹ CARGO, str. 15 Vyjadrenia: „neobstojí ani odkaz Úradu na tvrdenie Účastníka o tom, že „vzhľadom na existujúce zabezpečovacie zariadenia na tratiach ŽSR nie je zatiaľ schválená prevádzka žiadnych HDV elektrickej trakcie západných konštrukcií.“ Je evidentné, že uvedené konštatovanie Účastníka bolo mylné a vecne nesprávne a nie je na neho možné prihliadať.“

¹⁵⁰ CARGO, str. 43 Vyjadrenia: „...má Účastník zato, že tvrdenie Účastníka (o nákladoch na vybudovanie čerpacích staníc) je ... neaktuálne a preto z tohto tvrdenia Účastníka nemôže Úrad v Predbežných záveroch vychádzať.“

¹⁵¹ CARGO, str. 17 Vyjadrenia: „...Predmetné záväzky boli teda v kúpnych zmluvách zakotvené celkom nadbytočne...“ alebo str. 18 Vyjadrenia: „Úradom vytýkaný záväzok obsiahnutý v nájomnej zmluve sa do nájomnej zmluvy dostal nedopatrením...“

¹⁵² CARGO, str. 56 Vyjadrenia: „...hoci v Marketingových plánoch je uvedený opak, musí platiť, že Marketingové plány neboli pre Účastníka záväzné.“

7. POKUTA

445. Ako vyplýva z vyššie uvedeného, konaním CARGA došlo k porušeniu § 8 ods. 2 písm. b) zákona a zároveň čl. 102 písm. b) Zmluvy. Podľa § 2 ods. 3 zákona „*Ustanovenia § 22 až 40 sa vzťahujú aj na postup úradu, keď úrad posudzuje činnosti a konania podnikateľov na základe osobitného predpisu.*“ Z tohto ustanovenia vyplýva, že na ukládanie sankcií za porušenie osobitného predpisu, t.j. čl. 102 písm. b) Zmluvy sa použijú ustanovenia § 38 zákona, a teda postupuje sa podľa národného práva.
446. Podľa § 38 ods. 1 zákona, za porušenie ustanovenia § 8 ods. 6 zákona, podľa ktorého zneužívanie dominantného postavenia na relevantnom trhu je zakázané, úrad uloží podnikateľovi pokutu do 10% z obratu za predchádzajúce účtovné obdobie.
447. Úrad pri ukladaní pokuty postupuje podľa zákona v jeho znení účinnom v čase, keď došlo k porušovaniu zákona (viď bod 9 rozhodnutia), t.j. podľa § 38 ods. 10 zákona. V aktuálnom znení zákona sa tieto ustanovenia nachádzajú v § 38 ods. 9 zákona, avšak toto ustanovenie sa z hľadiska jeho obsahu nijako nezmenilo. Podľa § 38 ods. 10 zákona úrad pri ukladaní pokuty posudzuje závažnosť a dĺžku porušovania ustanovení tohto zákona. Úrad pri posudzovaní závažnosti porušovania berie do úvahy jeho povahu, skutočný dopad na trh a tam, kde je to účelné, veľkosť relevantného trhu. Okrem týchto kritérií úrad pri ukladaní pokuty berie do úvahy aj iné skutočnosti, najmä opakované porušovanie tým istým podnikateľom, odmietnutie podnikateľa spolupracovať s úradom, postavenie podnikateľa ako vodcu alebo iniciátora porušovania, získanie majetkového prospechu v dôsledku porušovania alebo neplnenia dohody obmedzujúcej súťaž v praxi.
448. Praktika CARGA je správnym deliktom, ktorým došlo k porušeniu § 8 ods. 2 písm. b) zákona a zároveň čl. 102 písm. b) Zmluvy, pričom sa jedná o objektívnu zodpovednosť za správny delikt. V zmysle rozhodnutia Rady úradu „... *obe porušenia sú rovnako závažné a prvok vplyvu na obchod medzi členskými štátmi je iba kritériom rozhodným pre aplikáciu európskeho súťažného práva. Nemá za následok vyššiu závažnosť samotného protisúťažného konania.*“¹⁵³ V tomto prípade úrad za porušenie národného aj európskeho práva uloží jednu pokutu a bude postupovať podľa Metodického pokynu o postupe pri určovaní pokút v prípadoch zneužívania dominantného postavenia a dohôd obmedzujúcich súťaž (ďalej len „Metodický pokyn“), ktorý reflektuje kritériá na stanovenie výšky pokuty podľa zákona.

7.1 Relevantný obrat ako východisko pri určení pokuty

449. V súlade s Metodickým pokynom úrad ako východisko pri určení pokuty berie tzv. relevantný obrat podnikateľa. Pod relevantným obratom sa rozumie obrat (bez daní) dosiahnutý podnikateľom z predaja tovarov a služieb, ktorých sa

¹⁵³ Rozhodnutie č. 2012/KH/R/2/041 (bod 49). K tomuto pozri aj rozhodnutia č. 2009/KH/R/2/054 (bod 110), 2010/DZ/R/2/049 (bod 315).

narušenie alebo obmedzenie súťaže priamo alebo nepriamo dotýka, a to na vymedzenom priestorovom relevantnom trhu.¹⁵⁴

450. Podstata praktiky CARGA spočívala v obmedzení predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR dopravcom pôsobiacim v SR a v obmedzení poskytovania služby dopĺňania nafty do motorových rušňov dopravcom pôsobiacim v SR na čerpacích staniciach pre rušne, v dôsledku čoho došlo k obmedzeniu súťaže na trhu železničnej nákladnej dopravy v SR, minimálne v oblasti železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov. K zneužitiu dominantného postavenia teda došlo na trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a na trhu poskytovania služieb dopĺňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne, pričom predmetnú praktiku CARGO realizovalo s cieľom ovplyvniť svoje postavenie na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov. V tomto prípade teda tovary a služby, ktorých sa porušenie zákona priamo alebo nepriamo týka sú služby predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR, služby dopĺňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne a služby železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov. Tržby CARGA za uvedené služby by teda mali byť zohľadnené pri výpočte relevantného obratu.
451. V tomto prípade však úrad v rámci relevantného obratu zohľadnil len tržby zo železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR, nakoľko tržby z predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a tržby za služby dopĺňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne v SR boli nulové resp. zanedbateľné, keďže CARGO tieto služby v SR neposkytovalo resp. ich poskytovalo v zanedbateľnej miere. Uvedené určenie relevantného obratu je v prospech účastníka konania.
452. Pri výpočte relevantného obratu úrad zvyčajne vychádza z údajov o predajoch realizovaných podnikateľom za posledné uzavreté účtovné obdobie, v ktorom sa podnikateľ zúčastnil na protisúťažnom konaní.¹⁵⁵
453. Posledné uzavreté účtovné obdobie, v ktorom úrad preukázal podnikateľovi účasť na protisúťažnom konaní, je rok 2010. V tomto roku tržby CARGA z poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR bez daní predstavovali 187 796 tis. eur.¹⁵⁶

7.2 Závažnosť porušovania ustanovení zákona

454. Ďalším krokom pri výpočte pokuty je určenie pokuty na základe závažnosti ako súčinu relevantného obratu a percenta, ktorého konkrétna výška sa určí na základe závažnosti porušovania ustanovení zákona v rozsahu do 30%.¹⁵⁷ Podľa § 38 ods. 10 zákona úrad pri posudzovaní závažnosti porušovania ustanovení zákona berie do úvahy povahu porušovania ustanovení zákona, skutočný

¹⁵⁴ Bod 8 Metodického pokynu

¹⁵⁵ Bod 9 Metodického pokynu

¹⁵⁶ CARGO, položka spisu 10

¹⁵⁷ Bod 11 Metodického pokynu

dopad na trh a tam, kde je to účelné, veľkosť relevantného trhu. Pri hodnotení povahy porušovania ustanovení zákona úrad zohľadňuje konkrétnu protisúťažnú praktiku a jej vážnosť z pohľadu porušenia ustanovení zákona. Pri hodnotení dopadu úrad zohľadňuje najmä aký dopad má posudzovaná praktika na trh, či sa praktika implementovala alebo nie a tiež aj spoločný podiel všetkých podnikateľov na trhu (teda akej veľkej časti trhu sa porušenie zákona týka). Tam, kde je to účelné, úrad zohľadňuje aj veľkosť relevantného trhu ako aj jeho význam.¹⁵⁸

Povaha porušovania ustanovení zákona

455. V tomto prípade sa jedná o tzv. vylučovaciu praktiku, ktorej cieľom bolo vytlačenie konkurentov z trhu resp. zabránenie ich rastu, čo viedlo k obmedzeniu konkurencie na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov v SR. Takéto praktiky svojou podstatou patria medzi závažné porušenia zákona.

Skutočný dopad na trh

456. V čom konkrétne praktika spočívala a aký bol jej dopad na trh je zhrnuté v kapitole 6.4 rozhodnutia. Úrad preukázal, že praktika bola implementovaná. Z kapitoly 6.3 rozhodnutia vyplýva, že CARGO si bolo vedomé svojho správania, ktoré bolo súčasťou celkovej stratégie zameranej na ochranu svojej pozície na trhu. Po celý čas trvania praktiky malo CARGO dominantné postavenie na dodávateľských aj odberateľskom trhu.

Veľkosť relevantného trhu

457. Úrad preukázal, že dopad praktiky sa prejavil na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, ktorý z priestorového hľadiska bol vymedzený územím SR, praktika teda mala dopad na celé územie SR. V číselnom vyjadrení veľkosť relevantného trhu v roku 2010 predstavovala 187 796 tis. eur.

Určenie percenta na základe závažnosti

458. Na základe uvedených skutočností (povaha porušenia zákona, skutočný dopad na trh, veľkosť relevantného trhu) úrad percento na základe závažnosti stanovil vo výške 0,7%. Suma pokuty stanovená na základe závažnosti tak predstavuje 1 314 572 eur.

¹⁵⁸ Bod 13 Metodického pokynu

7.3 Dĺžka porušovania ustanovení zákona

459. Pokutu určenú na základe závažnosti úrad prenasobí počtom rokov trvania porušovania zákona. Obdobie kratšie ako 6 mesiacov sa v zmysle Metodického pokynu berie ako ½ roka, obdobie dlhšie ako 6 mesiacov sa berie ako celý rok.¹⁵⁹
460. Ako vyplýva z kapitoly 6.6 rozhodnutia, dĺžka trvania praktiky predstavovala 6 rokov. Preto úrad pokutu určenú na základe závažnosti prenasobil koeficientom 6. Základná suma pokuty tak predstavuje 7 887 432 eur.

7.4 Iné skutočnosti

461. Základná suma pokuty môže byť upravená – zvýšená alebo znížená – v prípade, ak úrad identifikuje iné skutočnosti, ktoré sa zohľadňujú pri stanovení pokuty a ktorých demonštratívny výpočet je uvedený v § 38 ods. 10 zákona. V tomto prípade bola identifikovaná jedna skutočnosť, ktorú úrad zohľadnil v rámci pokuty, a to opakované porušenie zákona.

Opakované porušenie zákona

462. V tomto prípade v rámci iných skutočností úrad zohľadnil, že došlo k opakovanému porušeniu zákona tým istým podnikateľom (recidíva). Úrad za opakované porušenie zákona pokladá prípady, keď dôjde k protiprávnemu konaniu toho istého typu, ako aj prípady, v ktorých je posudzované protiprávne konanie obdobné predchádzajúcemu, a to predovšetkým pokiaľ ide o jeho účel alebo cieľ, prípadne následok alebo dopad na trh. Pre posúdenie určitého protiprávneho konania ako opakovaného porušenia zákona pritom nie je rozhodujúce, že predchádzajúce porušenie sa týkalo iného tovaru alebo služby alebo že bolo realizované vo forme inej skutkovej podstaty (inej praktiky), a ani to že bolo spáchané na inom priestorovom alebo tovarovom relevantnom trhu.¹⁶⁰
463. V zmysle európskej judikatúry¹⁶¹ podľa ktorej nepochybne treba postupovať pri aplikácii čl. 102 Zmluvy „*Opakované porušovanie sa teda nevyhnutne ukladá po konštatovaní a sankcionovaní prvého porušenia, pretože ho odôvodňuje skutočnosť, že sankcia nebola dostatočne odstrašujúca.*“ Recidívu teda možno zohľadniť ako priťažujúcu okolnosť až vtedy, ak o predchádzajúcom porušení bolo právoplatne rozhodnuté a až od tohto momentu je možné tvrdiť, že predchádzajúca sankcia nespĺnila svoj účel.
464. Voči účastníkovi konania bolo v minulosti úradom vydané rozhodnutie (č. 2006/DZ/2/1/067), ktorým úrad konštatoval obdobné porušenie zákona, t.j.

¹⁵⁹ Bod 15 Metodického pokynu

¹⁶⁰ Bod 19 Metodického pokynu

¹⁶¹ Rozsudok vo veci T- 53/03 BPB v. Európska Komisia, Zb. (2008) s. II-01333, bod 392.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=67378&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3173380>

vylučovaciau praktiku zameranú voči svojim konkurentom. Toto rozhodnutie bolo potvrdené rozhodnutím Rady úradu č. 2006/DZ/R/2/144, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 02.01.2007 a preto naň úrad prihliadal v rámci posúdenia konania CARGA ako na priťažujúcou okolnosť až po tomto dátume. Rozhodnutia boli v roku 2012 potvrdené Najvyšším súdom SR (rozsudok č. 1.Sžhpu/1/2011).

465. Zo strany účastníka konania došlo v tomto prípade k opakovanému porušeniu zákona, čo svedčí o tom, že pokuta uložená mu v minulosti (rok 2006) nenaplnila svoj preventívny účel a neodradila ho od ďalšieho porušovania zákona. Z tohto dôvodu úrad dospel k záveru, že vyššie uvedené je dôvodom na úpravu výšky pokuty smerom nahor a základnú sumu pokuty zvyšuje o 30%, čo predstavuje sumu 2 366 230 eur.

7.5 Konečná výška pokuty

466. Konečná výška pokuty predstavuje sumu 10 253 662 eur. Podľa § 38 ods. 1 zákona konečná výška pokuty nesmie presiahnuť 10% z obratu podnikateľa za predchádzajúce uzavreté účtovné obdobie, k čomu v tomto prípade nedošlo.

Poučenie:

Podľa ustanovenia § 34 ods. 1 zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov možno proti tomuto rozhodnutiu podať rozklad na Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor zneužitia dominantného postavenia, Drieňová 24, 826 03 Bratislava v lehote do 15 dní odo dňa jeho doručenia. V zmysle § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov včas podaný rozklad má odkladný účinok. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa § 247 Občianskeho súdneho poriadku po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Mgr. Emil Vojtko
poverený riadením odboru
zneužívania dominantného postavenia
a vertikálnych dohôd

Rozhodnutie sa doručí:

RELEVANS s.r.o.
Dvořákovo nábřežie 8
811 02 Bratislava