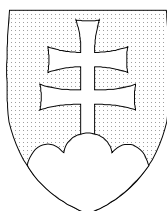


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2018/KOH/SKO/3/44

Bratislava 18. decembra 2018

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor koncentrácií, v správnom konaní číslo 0026/OK/2018 začatom dňa 26.10.2018 na základe oznámenia koncentrácie podľa § 10 ods. 10 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 podnikateľmi BUDAMAR LOGISTICS, a. s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO: 35 736 046 a Optifin Invest s.r.o., Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457, prostredníctvom ich spoločného právneho zástupcu Advokátska kancelária JUDr. Katarína Segečová, s.r.o., Digital Park II, Einsteinova 23, 851 01 Bratislava, IČO: 36 793 396, v mene ktorého koná JUDr. Katarína Segečová, advokát a konateľ

r o z h o d o l

na základe § 12 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 **s ú h l a s í** s koncentráciou, ktorá vznikla podľa § 9 ods. 1 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 a spočíva **v získaní spoločnej kontroly podnikateľmi BUDAMAR LOGISTICS, a. s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO: 35736046 a Optifin Invest s. r. o., Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457 nad podnikateľom ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG so sídlom H.-D.-Genscher-Straße 34, 06188 Landsberg, Nemecko a nad aktívami spoločností WBN Waggonbau Niesky GmbH so sídlom Am Waggonbau 11, 02906 Niesky, Spolková**

republika Nemecko a **WBN Zwischenholding GmbH** so sídlom Am Waggonbau 11, 02906 Niesky, Spolková republika Nemecko špecifikovanými Predajnou a prevodnou zmluvou k prevodu aktív uzavretou dňa 05. 09. 2018 medzi [.]
.....
.....] ¹ a to na základe tejto zmluvy a Memoranda o porozumení uzatvoreného dňa 03. 10. 2018 medzi podnikateľmi BUDAMAR LOGISTICS, a.s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO: 35 736 046 a Optifin Invest s.r.o., Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457.

Odôvodnenie :

1. Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odboru koncentrácií (ďalej len „**úrad**“) bolo dňa 26. 10. 2018 listom zaevidovaným pod číslom 1058/2018/OK-5074/2018 od podnikateľov Optifin Invest s.r.o. so sídlom Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457 (ďalej len „**Optifin**“) a BUDAMAR LOGISTICS, a.s. so sídlom Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO: 35 736 046 (ďalej len „**Budamar**“) (ďalej spoločne len „**Oznamovatelia**“) prostredníctvom ich spoločne splnomocneného právneho zástupcu Advokátska kancelária JUDr. Katarína Segečová, s.r.o. Digital Park II, Einsteinova 23, 851 01 Bratislava, IČO: 36 793 396, v mene ktorého koná JUDr. Katarína Segečová, advokát a konateľ (ďalej len „**právny zástupca**“) doručené oznámenie koncentrácie (ďalej len „**Oznámenie**“) podľa § 10 ods. 10 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**“). Týmto podaním bolo dňa 26. 10. 2018 začaté správne konanie vo veci predmetnej koncentrácie vedené pod číslom 0026/OK/2018 a v súlade so znením § 11 ods. 1 zákona začala dňa 29. 10. 2018 plynúť lehota na vydanie rozhodnutia.
2. Koncentrácia spočíva v získaní spoločnej kontroly podnikateľmi Budamar a Optifin nad podnikateľom ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG so sídlom H.-D.-Genscher-Straße 34, 06188 Landsberg, Spolková republika Nemecko (ďalej len „**ELH**“) a nad aktívami spoločností WBN Waggonbau Niesky GmbH so sídlom Am Waggonbau 11, 02906 Niesky, Spolková republika Nemecko (ďalej len „**WB Niesky Prevádzka**“) a WBN Zwischenholding GmbH so sídlom Am Waggonbau 11, 02906 Niesky, Spolková republika Nemecko (ďalej len „**WB Niesky majetok**“) (ďalej len „**Nadobúdané aktíva**“) špecifikovanými Predajnou a prevodnou zmluvou k prevodu aktív uzavretou dňa 05. 09. 2018 medzi [.]
.....
.....] ² (ďalej len „**Zmluva**“), pričom tieto aktíva budú v súlade s touto zmluvou a na základe Memoranda o porozumení uzatvoreného dňa 03. 10. 2018 medzi podnikateľmi Budamar a Optifin (ďalej len „**Memorandum**“) [.]

¹ Obchodné tajomstvo Oznamovateľov

² Obchodné tajomstvo Oznamovateľov

.....]⁴.

3. Úrad z predložených informácií a podkladov zistil, že predmetná koncentrácia podlieha kontrole úradu podľa § 10 ods. 1 zákona.
4. Účastníkmi tohto správneho konania sú Oznamovatelia a účastníkmi predmetnej koncentrácie sú Oznamovatelia na strane podnikateľov nadobúdajúcich kontrolu a na strane nadobúdaných podnikateľov podnikateľa *ELH, WB Niesky prevádzka* a WB Niesky majetok, ktorých aktíva sú nadobúdané.
5. Pri posudzovaní koncentrácie úrad vychádzal z Oznámenia, z verejne dostupných informácií týkajúcich sa účastníkov koncentrácie a ich konkurentov, ako aj z rozhodovacej praxe úradu a podporne Európskej komisie. Na webovej stránke úradu bola 26.10.2018 zverejnená informácia o začatí správneho konania vo veci posudzovania predmetnej koncentrácie a výzvou, že tretie strany môžu úradu predložiť svoje pripomienky, námietky a informácie k predmetnej koncentrácii. Žiadny subjekt sa v priebehu správneho konania ku koncentrácii nevyjadril.

Optifin

6. Podľa Oznámenia je spoločnosť *Optifin* materskou spoločnosťou podnikateľskej Skupiny Optifin a jej jedinou činnosťou je správa spoločností patriacich do tejto ekonomickej skupiny. Je vlastnená a spoločne kontrolovaná pánmi Michalom Lazarom a Alexejom Beljajevom. Skupina Optifin spravuje a rozvíja portfólio spoločností, ktoré sú aktívne v rôznych oblastiach, a to najmä v medzinárodnej a tuzemskej doprave, strojárstve, v odpadovom hospodárstve, hutníctve a v informačných technológiách. Úrad sa pri posudzovaní dopadov koncentrácie sústredil na tie aktivity Skupiny Optifin, ktoré súvisia s aktivitami účastníkov predmetnej koncentrácie.
7. Skupina Optifin je aktívna v oblasti (i) nákladnej železničnej dopravy – územie Slovenskej republiky (ďalej len „SR“), Maďarskej republiky (ďalej len „MR“) a Českej republiky (ďalej len „ČR“), (ii) zasielateľstva - územie SR, ČR, MR, Poľska, Rakúska, Bulharska a Rumunska a (iii) prenájmu nákladných vozňov z územia SR.
8. V týchto oblastiach pôsobí podnikateľ *Optifin* prostredníctvom spoločností **Express Group a.s.** so sídlom Plynárska 7/B, 821 09 Bratislava, **E-P Rail S.R.L** so sídlom

³ [.....] - obchodné tajomstvo účastníkov konania – informácia z vlastnickej štruktúry

⁴ Obchodné tajomstvo Oznamovateľov – spôsob získania kontroly nad aktívami

Strada Barbu Văcărescu 241A, 014192 Bukurešť, Rumunsko a **Express-Sped Rail & Logistics GmbH** so sídlom Seitenhafenstraße 15, 1020 Viedeň, Rakúsko.

9. V oblasti strojárstva je Skupina Optifin aktívna najmä prostredníctvom spoločnosti TATRAVAGÓNKA, a.s. so sídlom Štefánikova 887/53, 05801 Poprad (ďalej len „Tatravagónka“ alebo len „TVG“) (nad ktorou vykonáva spoločnú kontrolu spolu s podnikateľom BUDAMAR)⁵ a tiež prostredníctvom nasledovných spoločností:
- **ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG** so sídlom H.-D.-Genscher-Straße 34, 06188 Landsberg, Spolková republika Nemecko (ďalej len „ELH“)⁶,
 - **ZTS Sabinov a.s.** so sídlom Hollého 27, 083 30 Sabinov, IČO: 00 590 797, ktorá vyrába na území SR najmä prevodovky dodávané najmä na území EÚ, Turecka, Ruska a Číny⁷.
10. Do Skupiny Optifin patrí aj spoločnosť VÍTKOVICE GEARWORKS, a.s. so sídlom Ruská 83/24 Vítkovice, 703 00 Ostrava, ČR, ktorá však podľa Oznamovateľov nevyrába produkty umiestniteľné na trhu výroby nákladných železničných vozňov, či podvozkov.
11. V Oznámení sa ďalej uvádza, že v oblasti hutníctva je Skupina Optifin aktívna prostredníctvom spoločnosti **ZLH Plus, a.s.** so sídlom Zlievarenská 533, 976 45 Hronec, IČO: 36 853 151 (ďalej len „ZLH Plus“) a **TREVA s.r.o.** so sídlom Prakovce 13, 055 62 Prakovce, IČO: 31 727 760 (ďalej len „TREVA“); konkrétne ide o:
- výrobu výrobkov zo sivej tvárnej liatiny a oceloliatiny, ktoré sú vyrábané spoločnosťou **ZLH Plus** na území Slovenska a dodávané najmä na území EÚ, pričom ZLH Plus je dodávateľom týchto tovarov podnikateľovi Tatravagónka⁸.
 - výrobu a metalurgické zapracovávanie kovov (aj pre železničný priemysel a oblasť výroby železničných vozňov, strojárenské činnosti vo všeobecnom strojárstve a kovoobrábanie, a to prostredníctvom spoločnosti TREVA, ktorá vyrába na území Slovenska a dodáva najmä na území EÚ, pričom TREVA je dodávateľom podnikateľa Tatravagónka.⁹

⁵ Podnikateľské činnosti podnikateľa Tatravagónka a s ním prepojených podnikateľov úrad uvádza samostatne, avšak v rámci posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže zohľadnil skutočnosť, že podnikateľa Tatravagónka spoločne kontrolujú podnikatelia Optifin a Budamar.

⁶ Ďalej v tomto texte úrad vychádzal z posúdenia podnikateľských aktivít Skupiny Optifin bez podnikateľských činností podnikateľa ELH, keďže podnikateľ ELH je jedným z účastníkov predmetnej koncentrácie, avšak úrad v rámci posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže túto skutočnosť zohľadnil.

⁷ ZTS Sabinov a.s. je aj dodávateľom spoločnosti Tatravagónka. V tejto oblasti sa ZTS Sabinov stretáva s veľkou konkurenciou ako napr. [.....] - [...] - *Obchodné tajomstvo Optifin, neprístupné Budamar*

⁸ ZLH Plus pôsobí na trhu, kde sa stretáva s viacerými konkurentmi ako napr. [.....]. Medzi 5 najväčších odberateľov ZLH Plus patria: [.....] - [...] - *Obchodné tajomstvo Optifin, neprístupné Budamar*

⁹ TREVA sa v rámci dodávok týchto tovarov odberateľom stretáva v hospodárskej súťaži s viacerými konkurentmi, ako napr. [.....]. Medzi 5 najväčších odberateľov TREVA patria: [.....] - [...] - *Obchodné tajomstvo Optifin, neprístupné Budamar*

Budamar

12. V Oznámení sa uvádza, že Skupina Budamar sa zameriava najmä na zasielateľstvo, nákladnú dopravu (železničná, cestná aj riečna), ďalej colno-deklaračné služby, poskytovanie služieb prekládky tovarov, skladovanie, výrobu a opravy osobných železničných vozňov a dieslových motorových jednotiek a prenájom lokomotív, nákladných železničných vozňov a plavidiel. Úrad sa pri posudzovaní dopadov koncentrácie sústredil len na tie aktivity podnikateľov, patriacich do Skupiny Budamar, ktoré súvisia s aktivitami účastníkov predmetnej koncentrácie.

13. V týchto oblastiach pôsobia nasledovné spoločnosti patriace do Skupiny Budamar¹⁰:

*v oblasti **zasielateľstva**:*

- Budamar (na území SR);
- BUDAMAR SOUTH, s.r.o. (na území Srbska, Chorvátska),
- INTER CARGO sp. z. o.o. (na území Poľska),
- LOKORAIL, a.s. (na území SR),
- NH TRANS, SE (na území ČR),
- Ostravská dopravní společnost, a.s. (na území ČR),
- Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. (na území ČR),
- Slovenská plavba a prístavy a.s. (na území SR),
- SMART CARGO d.o.o. (na území Srbska),

*v oblasti **nákladnej dopravy**, ktorá je nosným prvkom služieb Skupiny Budamar:*

- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s. (železničná nákladná doprava na území ČR),
- CENTRAL RAILWAYS a.s. (železničná nákladná doprava na území SR a MR),
- INTER CARGO sp. z. o.o. (nákladná železničná doprava na území Poľska),
- LOKORAIL, a.s. (nákladná železničná doprava na území SR),
- Ostravská dopravní společnost, a.s. (nákladná železničná doprava na území ČR),
- Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. (nákladná železničná doprava na území ČR),
- Slovenská plavba a prístavy a.s. (nákladná riečna doprava na území SR),
- SMART CARGO SK, s.r.o. (nákladná cestná doprava na území SR),

*v oblasti **výroby a opráv osobných železničných vozňov a dieslových motorových jednotiek**:*

- ŽOS Vrútky a.s. (osobné železničné vozne a dieslové motorové jednotky vyrába a opravuje na území SR; dodáva na územie SR ako aj Srbska a ČR),

*v oblasti **prenájmu lokomotív, nákladných železničných vozňov a plavidiel**:*

- CENTRAL RAILWAYS a.s. (prenajíma lokomotívy ako aj nákladné železničné vozne predovšetkým na území SR a MR a okrajovo aj na území Rumunska),
- INTER CARGO sp. z. o.o. (prenajíma nákladné železničné vozne a lokomotívy na území Poľska),

¹⁰ Ide o spoločnosti kontrolované podnikateľom Budamar alebo jednotlivými entitami kontrolujúcimi podnikateľa BUDAMAR.

- LOKORAIL, a.s. (prenajíma nákladné železničné vozne na území SR),
- NH TRANS, SE (prenajíma nákladné železničné vozne na území ČR),
- Ostravská dopravní společnost, a.s. a Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. (prenajímajú lokomotívy a nákladné vozne na území ČR).

Spoločnosť *Budamar* ďalej vykonáva spoločnú kontrolu nad spoločnosťami ŽOS-EKO, s.r.o., ŽOS – MEDIKA, s.r.o. a ŽOS TRADING, s.r.o., ktoré pre spoločnosť ŽOS Vrútky a.s. vykonávajú nasledovné činnosti: (i) plnenie environmentálnych povinností; (ii) základné potreby v oblasti zdravotnej starostlivosti a (iii) nákup náhradných dielov a súčiastok.

Tatravagónka

14. Podnikatelia *Optifin* a *Budamar* spoločne kontrolujú podnikateľa *Tatravagónka*, ktorý pôsobí v oblasti výroby nákladných železničných vozňov a výroby podvozkov pre nákladné železničné vozne (najmä pre vlastnú výrobu železničných vozňov). *Tatravagónka* vyrába nákladné železničné vozne iba na území SR a dodáva ich na územie Francúzska, Švajčiarska, Rakúska, Talianska, Írska, Nemecka, SR, ČR a Izraela¹¹.

15. *Tatravagónka* okrajovo vykonáva aj nasledovné činnosti:

- výroba zváraných podskupín osobnej dopravy, ktoré dodáva v princípe na tom istom území ako nákladné železničné vozne a prestavby vozňov¹²;
- výroba náhradných dielov pre nákladné železničné vozne, ktoré dodáva v princípe na tom istom území,
- dodávka a distribúcia elektriny na území SR.

16. Prostredníctvom dcérskych spoločností, ktoré kontroluje, vykonáva nasledujúce činnosti:

- výroba a montáž ocelových konštrukcií, zámočnícka výroba a zváranie prostredníctvom spoločnosti **PL-PROFY spol. s r.o.**, so sídlom Orlov 344, 065 43 Orlov, ktorá okrem SR dodáva ocelové konštrukcie najmä do Nemecka, Rakúska a Švédska,
- výroba (opracovanie) ložiskových skriň a rázsoch prostredníctvom spoločnosti **WEP TRADING a.s.** so sídlom Hollého 27, 083 01 Sabinov, ktorá dodáva najmä na území Slovenska a je dodávateľom aj pre podnikateľa *Tatravagónka*, pričom, ako sa uvádza v Oznámení, nedodáva žiaden výnimočný komponent, ktorý by nebol schopný dodať ktorýkoľvek konkurent podnikateľa WEP TRADING a.s.,
- opravy a veľmi okrajovo modernizácia nákladných železničných vozňov prostredníctvom spoločností (i) **TATRAVAGONKA BRATSTVO DOO SUBOTICA**,

¹¹ Oznamovatelia zároveň uviedli, že uvedená informácia je len orientačná - zákazky, ktoré realizuje *Tatravagónka*, sú zvyčajne vo veľkých objemoch pre jednotlivých zákazníkov (ide o tzv. tendrové trhy), preto krajina dodania v danom prípade môže znamenať aj jednu zákazku pre jedného klienta v danom roku. Spoločnosť *Tatravagónka* je tak schopná dodávať nákladné železničné vagóny a podvozky aj do iných krajín EÚ a dokonca aj mimo EÚ

¹² V Oznámení sa uvádza, že ide o výrobu a predaj nových nákladných železničných vozňov vyrobených z vyradených vozňov, ktoré spoločnosť *Tatravagónka* získa do svojho vlastníctva; uvedené vozne kompletne zrekonštruuje a predáva novým zákazníkom; nejde teda o opravu vozňov formou modernizácie.

so sídlom 2 Bikovački Put, 24000 Subotica, Srbsko ktorá tieto služby poskytuje výlučne na území Srbska a (ii) **Zakłady naprawcze Taboru Kolejowego "Paterek"** S.A. so sídlom ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią, Poľsko, ktorá tieto služby poskytuje výlučne na území Poľska (ani jedna zo spoločností nemala za posledné tri roky na modernizáciu žiadnu zákazku). TATRAVAGONKA BRATSTVO DOO SUBOTICA vyrába aj komponenty na nákladné železničné vozne, no vo významnej miere len interne pre samotného podnikateľa *Tatravagónka*¹³.

17. *Tatravagónka* vlastní nekontrolný obchodný podiel v spoločnosti **DAKO-CZ, a.s.** so sídlom Budovatelů 323, 538 43 Třemošnice, ČR (ďalej len „DAKO-CZ“), ktorá vyrába brzdy na koľajové vozidlá, pričom približne 50% jej produkcie tvoria brzdy pre nákladné železničné vozne. DAKO-CZ dodáva brzdy aj podnikateľovi *Tatravagónka*. V Oznámení sa uvádza, že DAKO-CZ nedodáva podnikateľovi *Tatravagónka* žiaden výnimočný komponent a tieto produkty sú schopní podnikateľovi *Tatravagónka*, či jeho konkurentom viacerí ďalší podnikatelia pôsobiacich v danom sektore.

18. Spoločnosť *Tatravagónka* vlastní minoritný podiel v indickej spoločnosti **JUPITER ALLOYS AND STEEL LIMITED**, ktorá vyrába oceľové odliatky, spojky, podvozky a valcovne a v indickej spoločnosti, ktorá vyrába samotné nákladné vozne a iné zariadenia¹⁴.

19. V súčasnosti podnikateľom *Optifin* výlučne vlastnená a kontrolovaná spoločnosť **ELH**, je spoločnosť zameraná na výrobu podvozkov a to podvozkov pre nákladné železničné vozne a špeciálnych podvozkov pre rôzne špeciálne vozidlá vrátane špeciálnych vlakov, ktoré vyrába na území Nemecka a dodáva najmä na územie EÚ, Indie a Švajčiarska; veľmi okrajovo zaoberá aj modernizáciou nákladných železničných vozňov (za posledné tri roky nemala na modernizáciu žiadnu zákazku) a vo veľmi malej miere realizuje aj bežné opravy podvozkov. ELH nákladné železničné vozne nevyrába.

20. **WB Niesky prevádzka** podľa Oznamovateľov vykonáva najmä nasledovnú podnikateľskú činnosť:

- výroba nákladných železničných vozňov,
- výroba podvozkov pre koľajové vozidlá,
- výroba rôznych komponentov na rôzne koľajové vozidlá vrátane výroby karosérií pre električky,

pričom taktiež v posledných dvoch rokoch realizovala aj jednu modernizáciu nákladných železničných vozňov pre zákazníka v Nemecku.

21. **WB Niesky majetok** nevykonáva žiadnu podnikateľskú činnosť navonok, iba prenajíma svoj majetok, potrebný na prevádzku *WB Niesky prevádzka*.

¹³ Obraty z tejto činnosti boli v roku 2017 do [.] – obchodné tajomstvo Oznamovateľov

¹⁴ *Tatravagónka* vlastní a kontroluje ďalšie dcérske spoločnosti, ktoré však podľa Oznamovateľov v súčasnosti nevykonávajú žiadne aktivity.

22. Vzhľadom na minimálne pôsobenie podnikateľa ELH a WB Niesky prevádzka v oblasti opráv a modernizácie koľajových vozidiel, v spojení so závermi uvedenými v rozhodnutí číslo 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018 ohľadne identifikácie priestorového relevantného trhu vo vzťahu k poskytovaniu predmetných služieb, sa úrad ďalej nezaoberal touto oblasťou z hľadiska horizontálneho prekrytia aktivít účastníkov koncentrácie, ani vertikálneho prepojenia týchto aktivít s oblasťou dopravy/zasielateľstva a prenájmu vozňov. Z rovnakého dôvodu sa nebolo potrebné bližšie zaoberať ani možným vertikálnym vzťahom výroba a predaj štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne vs. poskytovanie služieb modernizácie železničných koľajových vozidiel.
23. Vo vzťahu k vyššie popísaným aktivitám jednotlivých účastníkov koncentrácie, dochádza medzi aktivitami podnikateľa *WB Niesky prevádzka*, ktorého aktíva sa nadobúdajú, a podnikateľa zo skupiny nadobúdateľa/nadobúdateľov, t. j. menovite podnikateľa *Tatravagónka*, ako i podnikateľov zo skupiny *Optifin*, k potenciálnym vertikálnym prepojeniam, týkajúcim sa výroby rôznych komponentov používaných vo výrobe nákladných železničných vozňov, resp. ich častí. Predmetné vertikálne vzťahy sú možné v oboch smeroch, nakoľko tak *WB Niesky prevádzka*, ako i Skupina *Tatravagónka*, resp. podnikatelia zo Skupiny *Optifin*, vyrábajú komponenty používané vo výrobe nákladných železničných vozňov (ktoré vyrába *WB Niesky prevádzka* a *Tatravagónka*). Avšak, ako sa uvádza v Oznámení, v prípade *WB Niesky prevádzka* okrem karosérií na električky (ktoré Skupina *Budamar*, Skupina *Optifin* a ani Skupina *Tatravagónka* nevyrábajú) ide o ďalšie komponenty pre koľajové vozidlá vyrábané predmetným podnikateľom v minimálnom rozsahu¹⁵. Z hľadiska posúdenia druhého smeru vertikálneho vzťahu, t. j. Skupina *Optifin* a *Tatravagónka* ako dodávateľ a *WB Niesky prevádzka* ako odberateľ, úrad zobral do úvahy pri hodnotení vertikálnych dopadov koncentrácie v tomto smere najmä podiel spoločnosti *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby nákladných železničných vozňov, ako je uvedené nižšie. Rovnako vzal úrad do úvahy skutočnosť, že v prípade výroby komponentov nejde o špecifické produkty, ktoré by nevyrábali aj iné spoločnosti, pričom Oznamovateľ bližšie špecifikoval aj konkurenčných podnikateľov vo vzťahu k výrobe produktov dodávaných podnikateľmi zo Skupiny *Optifin* a *Tatravagónka*. Na základe uvedených skutočností úrad konštatuje, že v tejto oblasti v dôsledku koncentrácie nedôjde k obmedzeniu prístupu k vstupom (t. j. daným vstupným komponentom/produktom), ani k obmedzeniu prístupu k zákazníkom (t. j. k výrobcom nákladných železničných vozňov pre konkurenčných výrobcov komponentov). Oblasťou výroby a dodávok komponentov pre nákladné železničné vozne (s výnimkou uvedenou nižšie) sa z tohto dôvodu nebolo potrebné bližšie zaoberať.
24. Úrad sa teda bližšie zaoberal oblasťou výroby nákladných železničných vozňov, oblasťou výroby podvozkov pre nákladné železničné vozne, horizontálnym prekrytím a vertikálnym prepojením v tejto súvislosti, ako aj vertikálnym prepojením v súvislosti so skutočnosťou, že obe skupiny nadobúdateľov pôsobia v rámci svojej

¹⁵ Výroba hliníkových komponentov na výrobu paletových vozňov je posúdená samostatne ďalej v tomto texte.

činnosti dopravcu/zasielateľa/prenajímateľa aj ako odberateľa nákladných železničných vozňov

Vertikálny vzťah vznikajúci touto koncentráciou: výroba podvozkov (*WB Niesky prevádzka*) a výroba nákladných železničných vozňov (*Tatravagónka*) je tiež posúdený samostatne ďalej v tomto texte, rovnako tak vertikálny vzťah: výroba hliníkových komponentov (*WB Niesky prevádzka*) a výroba vysokostenných (krytých, paletových) vozňov (*Tatravagónka*).

Identifikácia relevantných trhov a posúdenie vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže

25. Predmetnou koncentráciou dochádza k získaniu spoločnej kontroly podnikateľov *Optifin* a *Budamar* nad *WB Niesky prevádzka* a taktiež sa mení kvalita kontroly nad podnikateľom *ELH*, a to z výlučnej kontroly zo strany podnikateľa *Optifin* na spoločnú kontrolu podnikateľov *Optifin* a *Budamar*.
26. Úrad zobral do úvahy skutočnosť, že podnikateľa *ELH* pred koncentráciou výlučne kontroloval podnikateľ *Optifin*, ako aj skutočnosť, že už pred koncentráciou existovalo prepojenie tohto podnikateľa s podnikateľom *Tatravagónka* cez podnikateľa *Optifin*¹⁶. K možným vertikálnym prepojeniam činností účastníkov koncentrácie, ktoré nie sú relevantné z hľadiska posúdenia vplyvu posudzovanej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže, sa úrad vyjadril v predchádzajúcich častiach tohto textu, a teda vo vzťahu k týmto činnostiam nebol dôvod na to, aby sa úrad zaoberal identifikáciou relevantného trhu.
27. V rámci identifikácie relevantných trhov, ktoré sú relevantné v rámci posudzovania dopadov koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže, sa úrad sústredil na tie aktivity vyššie uvádzaných ekonomických skupín podnikateľov, v prípade ktorých bolo možné identifikovať existujúci alebo potenciálny horizontálny alebo nehorizontálny (vertikálny alebo konglomerátny) vzťah.
V rámci identifikácie relevantných trhov úrad vychádzal zo znenia § 3 ods. 2 až 5 zákona, z informácií uvádzaných v Oznámení, z predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu¹⁷ ako aj podporne z rozhodovacej praxe Európskej komisie (ďalej len „EK“) a jej Oznámenia¹⁸.
28. V rámci posudzovania vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže vychádzal úrad zo znenia § 12 ods. 1 zákona, zo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxe, ako aj podporne zobral do úvahy Usmernenia EK¹⁹ a jej rozhodovacie prax.

¹⁶ Ako sa už uvádza v tomto texte, *Optifin* pred koncentráciou nepriamo výlučne kontroloval podnikateľa *ELH* a spoločne s podnikateľom *Budamar* kontroloval podnikateľa *Tatravagónka*.

¹⁷ Rozhodnutie úradu číslo 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018.

¹⁸ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže spoločenstva (97/C 372/03).

¹⁹ Usmernenia na posudzovanie horizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2004/C 310/03); Usmernenia o posudzovaní nehorizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2008/C 265/07).

I Identifikácia relevantných trhov

Oblasť výroby železničnej prepravnej technológie

29. Úrad, vychádzajúc z rozhodovacej praxe EK²⁰ zistil, že z hľadiska identifikácie tovarových relevantných trhov je možné oblasť výroby železničnej prepravnej technológie rozdeliť do viacerých produktových skupín, pričom vzhľadom na aktivity ekonomických skupín účastníkov koncentrácie úrad zohľadňoval výrobu týchto tovarových skupín:

- železničné vozne: *Tatravagónka* – výroba nákladných železničných vozňov, *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) – výroba osobných železničných vozňov, *WB Niesky prevádzka* – výroba nákladných železničných vozňov,
- podvozky pre železničné vozne: *Tatravagónka* – výroba podvozkov pre nákladné železničné vozne, *ELH* – výroba podvozkov využívaných najmä v železničných nákladných vozňoch, *WB Niesky prevádzka* – výroba podvozkov pre koľajové vozidlá,
- dieselové motorové jednotky: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky),
- spaľovacie motory pre lokomotívy ČKD typu 230 a 310: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky),
- náhradné diely pre spaľovacie motory lokomotív: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky),
- prevodovky: *Skupina Optifin* (ZTS Sabinov),
- iné: ložiskové skrine a rázsochy určené pre železničné vozne: *Skupina Optifin* (ZLH Plus), výroba a metalurgické zapracovávanie kovov (výkovky – komponenty na nákladné železničné vagóny): *Skupina Optifin* (TREVA).

Výroba a predaj nákladných a osobných železničných vozňov

30. Z informácií uvedených v Oznámení vyplýva, že:

- *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) je výrobcou osobných železničných vozňov,
- *Skupina Tatravagónka* v SR vyrába nákladné železničné vozne²¹,
- *WB Niesky prevádzka* vyrába nákladné železničné vozne, taktiež vyrába špeciálne nákladné železničné vozne pre spoločnosť Eurotunnel, využívané v tuneli pod Lamanšským prielivom.

²⁰ V rámci oblastí železničnej prepravnej technológie napríklad rozhodnutia EK: M.7871 – Bombardier / CDPQ / Bombardier Transportation UK (body 14. až 17.); M.2139 – Bombardier/ADtranz (body 7. až 15.); M.2069 – ALSTOM / FIAT FERROVIARIA (body 8. až 12.); M.580 – ABB/Daimler-Benz (body 17. a 56.) poukazujú na nevyhnutnosť rozlišovania medzi stacionárnymi zariadeniami a koľajovými vozidlami, pričom koľajové vozidlá by bolo možné (s ohľadom na aktivity predmetných účastníkov koncentrácie) ďalej deliť na tovarové skupiny ako napríklad: (i) rýchlovlaky; (ii) elektrické a dieselové jednotky pre medzimestskú dopravu; (iii) elektrické a dieselové jednotky pre regionálnu dopravu (regionálne vlaky); (iv) osobné vozne; (v) električky a ľahké železničné dopravné prostriedky; (vi) podzemné dopravné prostriedky/metrá.

²¹ Ide o nasledujúce typy doposiaľ vyrobených nákladných železničných vozňov: plošinové, na prepravu dreva, na prepravu automobilov, na prepravu oceľových zvitkov, intermodálne (kontajnerové a kapsové), vysokostenné (kryté, paletové), výsypné, cisternové, pričom v Oznámení sa uvádza, že [.] – [. . .] – obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin/Tatravagónka – prístupné podnikateľovi Budamar. Zdroj prehľadu doposiaľ vyrobených typov nákladných železničných vozňov:

http://tatravagonka.sk/file/2016/06/PROFIL_FIRMY.pdf

31. Podľa Oznamovateľov je potrebné rozlišovať medzi samostatnými trhmi pre nákladné vozne a pre osobné vozne, keďže z pohľadu spotrebiteľa naplňajú rôzne funkcie; výroba je významne odlišná (výrobcovia sa špecializovali - podľa Oznamovateľov na trhu už dnes nepôsobí žiaden výrobca, ktorý by vyrábal oba uvedené typy vozňov); náklady na výrobu osobného železničného vozňa sú významne vyššie ako na výrobu nákladného železničného vozňa, a teda aj cena osobného železničného vozňa je niekoľkonásobne vyššia ako cena nákladného železničného vozňa (minimálne ide o desaťnásobok); súčiastky a diely ako aj stroje a linky používané na výrobu nákladných železničných vozňov vrátane podvozkov nie sú použiteľné na výrobu osobných železničných vozňov a naopak; zmena výroby si okrem iného vyžaduje špeciálne zaškolenie zamestnancov.
32. Úrad vychádzajúc aj zo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxe²² zistil, že vzhľadom na uspokojovanie odlišných potrieb nákladných a osobných železničných vozňov by bolo možné z hľadiska zvažovania kritérií dopytovej substitúcie identifikovať samostatné tovarové relevantné trhy pre výrobu a predaj týchto tovarov; rovnako, najmä vzhľadom na vyššie uvádzané skutočnosti úrad zistil, že neboli naplnené podmienky ponukovej substitúcie predmetných tovarov, a teda úrad pre účely posúdenia predmetnej koncentrácie osobné železničné vozne a nákladné železničné vozne nezaradil na jeden tovarový relevantný trh.
33. Ohľadne rozchodu kolies vyrobených nákladných železničných vozňov Oznamovatelia uviedli, že istým špecifikom sú nákladné železničné vozne pre široký rozchod kolies na území Portugalska, Španielska, Fínska, pobaltských štátov, Ukrajiny, Bieloruska a Ruska (širší rozchod kolies však nie je v uvedených štátoch rovnaký), pričom *Tatragónka* aj spoločnosť *WB Niesky prevádzka* sú schopní takéto vozne vyrobiť. Ďalej sa v Oznámení uvádza, že okolo 85 % nákladných železničných vozňov premávajúcich v rámci Európy (bez Ruska, Ukrajiny a Bieloruska) sú štandardné vozne normálneho rozchodu (z hodnotového hľadiska ide o 90 až 95 % trhu)²³, a teda podľa Oznamovateľov nie je dôvod na to, aby sa úrad zaoberal predmetnou segmentáciou tovarového relevantného trhu. Úrad sa v tomto ohľade nezaoberal presnou identifikáciou tovarového relevantného trhu (t. j. zisťovaním, či výroba nákladných železničných vozňov s rozchodom kolies iným ako 1 435 mm patrí na rovnaký tovarový relevantný trh s výrobou vozňov so štandardným rozchodom kolies), keďže, ako sa ďalej uvádza v tomto texte, v oboch alternatívach úrad neidentifikoval súťažné obavy v dôsledku predmetnej koncentrácie.
34. Ohľadne výroby a predaja jednotlivých typov nákladných železničných vozňov sa v Oznámení uvádza, že výrobcovia sa zúčastňujú tendrov, kde objednávateľ jasne zadefinuje technické požiadavky na konštrukciu a vybavenie vozňov; ide teda o zákazkovú a nie sériovú výrobu. Traja najväčší producenti nákladných železničných vozňov vyrábajú v princípe všetky typy štandardných nákladných železničných vozňov a aj ostatní menší producenti by boli schopní vyrobiť aj typy

²² Rozhodnutie úradu číslo 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018, body 17 až 19 a 24 až 27.

²³ Uvedené vyplýva aj zo správy *SCI Multiclient studies: FREIGHT WAGONS – GLOBAL MARKET TRENDS, Forecast, Installed Bases, Suppliers, Procurement Projects, Berlin, Dezember 2017* (ďalej len „Správa o nákladných železničných vozňoch 2017“), ktorá bola úradu predložená v rámci Oznámenia.

vozňov, ktoré nemajú v portfóliu. Ide o strategické rozhodnutie (finančne náročnejšia investícia do technológií rádovo v jednotkách miliónov eur), ktoré, ak by prijali, do 1 roka by boli schopní vyrobiť vybraný typ vagóna.

35. V Oznámení sa taktiež uvádza, že u jednotlivých výrobcov nákladných železničných vozňov je možné stretnúť sa s možnou orientáciou na výrobu určitých typov nákladných železničných vozňov, *WB Niesky prevádzka* napr. nevyrába cisternové nákladné železničné vozne, vyrába najmä vozne na prevoz automobilov, plošinové vozne, taktiež vozne vysokostenné (označované taktiež ako kryté alebo ako paletové vozne), výsypné vozne, avšak má technológiu na výrobu hliníkových komponentov potrebných na výrobu vysokostenných (krytých, paletových vozňov). Takouto technológiou v Európe disponuje už len podnikateľ Greenbrier – Astra Rail (je možné, že touto technológiou disponujú menší výrobcovia nákladných železničných vozňov). Dôvodom tak malého počtu výrobcov orientujúcich sa na tento segment je relatívne nízke zastúpenie týchto vozňov v celkovej flotile nákladných železničných vozňov v Európe (približne 10 tis. z celkového počtu približne 700 tis. vozňov).

Podľa vyjadrenia Oznamovateľov však nejde o výnimočnú technológiu, dôvodom jej malého rozšírenia je malý dopyt po tomto druhu vozňov²⁴. Pokiaľ ide o samostatnú výrobu vysokostenných (krytých, paletových vozňov) hliníkovým komponentom potrebným na dokončenie ich výroby je bočnica na daný vagón, pričom samotný takýto vozeň sú schopní vyrobiť všetci konkurenti podnikateľa *Tatravagónka*, len je potrebné zabezpečiť dodávku potrebného hliníkového komponentu.

36. Podľa Oznámenia hlavnými odberateľmi nových nákladných železničných vozňov sú: štátne podniky (železnice), leasingové spoločnosti a súkromní prenajímatelia nákladných železničných vozňov²⁵. Všetky tieto skupiny odberateľov majú v princípe záujem o všetky typy vozňov (vždy v závislosti od aktuálnej potreby), t. j. na strane dopytu sa stretávajú výrobcovia s tými istými odberateľmi, pokiaľ ide o akýkoľvek typ nákladného železničného vozňa.

V Oznámení boli taktiež uvedení odberatelia *Tatravagónka* (za rok 2017) a *WB Niesky prevádzka* (za roky 2015 až 2017), z ktorých vyplývajú nasledujúce skutočnosti: najväčšími odberateľmi *Tatravagónka* v roku 2017 boli

[.....]
.....
.....
.....
.....
.....
.....] ²⁶ a najväčšími

²⁴ Úrad uvádza, že taktiež *Správa o nákladných železničných vozňoch 2017* (napríklad na strane 56) poukazuje na pokles dopytu po týchto vozňoch, pričom jedným z dôvodov je aj skutočnosť, že sa využívajú najmä na prepravu tovaru umiestneného na paletách, ktorý sa v stále väčšom rozsahu prepravuje nákladnými cestnými dopravnými prostriedkami.

²⁵ Úrad uvádza, že *Správa o nákladných železničných vozňoch 2017* potvrdzuje uvedené tvrdenie Oznamovateľov. Úradu bol taktiež poskytnutý zoznam odberateľov (s uvedením profilu zákazníka) vozňov podnikateľa *Tatravagónka* v roku 2017 a *WB Niesky prevádzka* v rokoch 2015 až 2017 a tržby za dodané nákladné železničné vozne.

²⁶ Obchodné tajomstvo *Budamar* a *Optifin* spoločne

odberateľmi WB Niesky prevádzka v roku 2017 boli
[.....]
.....]²⁷.

37. V Oznámení sa ďalej uvádza, že *Tatravagónka* nevyrába žiadne špecifické typy nákladných železničných vozňov, ktorými by sa líšila od konkurencie, a ktoré nevyrábajú aj jej najväčší konkurenti. Spoločnosť *Tatravagónka* vyrába, prípadne je schopná vyrobiť, všetky typy nákladných železničných vozňov; záleží v plnom rozsahu na dopyte zákazníkov. Rovnako hlavní konkurenti vyrábajú celé portfólio nákladných železničných vozňov; neexistuje špecifický okruh konkurentov iba pre niektoré typy nákladných železničných vozňov. Oznamovatelia predložili príklady tendrov, ktorých sa zúčastnili podnikateľ *Tatravagónka* a *WB Niesky prevádzka* za roky 2015 až 2018. Vzhľadom na uvedené, segmentácia výroby nákladných železničných vozňov nie je podľa Oznamovateľov relevantná.
38. Vzhľadom závery úradu, pokiaľ ide o horizontálne prekrytie aktivít podnikateľa *Tatravagónka* a podnikateľa *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby štandardných nákladných železničných vozňov celkom, ako aj z hľadiska jednotlivých typov štandardných nákladných železničných vozňov, ako je uvedené v časti tohto textu venovanému dopadom koncentrácie, nebol dôvod na to, aby sa úrad zaoberal otázkou, či je relevantná identifikácia samostatných tovarových relevantných trhov z hľadiska výroby jednotlivých typov nákladných železničných vozňov. Zároveň z tendrov, ktorých sa zúčastnili podnikatelia *Tatravagónka* a *WB Niesky prevádzka* za roky 2015 a 2018 vyplýva, že:
- skutočnosť, aké typy nákladných železničných vozňov predmetní podnikatelia v danom roku vyrobili, závisí od toho, v akom tendri odberateľov nových nákladných železničných vozňov boli úspešní,
 - tendrov na rôzne typy nákladných vozňov sa spolu s účastníkmi koncentrácie zúčastňoval spravidla minimálne už uvádzaný najväčší výrobca nákladných železničných vozňov v Európe - Spoločný podnik Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH.
39. Podľa Oznamovateľov priestorovým relevantným trhom výroby a predaja nákladných železničných vozňov je celé územie Európy, a to vzhľadom na to, že:
- odberatelia *Tatravagónka*, ako aj *WB Niesky prevádzka* sú predovšetkým zahraničné subjekty, pričom ich podiel na tržbách je zásadný²⁸;
 - slovenskí zákazníci nakupujú nákladné železničné vozne bežne mimo územie SR, rozhodujúca je najmä cena a kvalita výrobkov;
 - dopravné náklady sú v porovnaní s cenou nákladných železničných vozňov zanedbateľné a predstavujú asi 3 % z ceny vozňa (existuje rôzna prax dodávania nákladných železničných vozňov, ktorá dodacie náklady železničných vozňov mnohokrát znižuje: niektorí zákazníci preferujú ex works, iní dodanie do jedného alebo rôznych miest ich podnikania);
 - v rámci Európskej únie neexistujú významné ekonomické, technické (technické požiadavky na výrobu nákladných železničných vozňov sú do značnej miery

²⁷ Obchodné tajomstvo *Optifin a Budamar spoločne*

²⁸ V Oznámení sa uvádza, že *Tatravagónka* mala v poslednom čase iba dvoch slovenských zákazníkov, ktorých nákupy tvorili celkovo približne [. . .] OBCHODNÉ TAJOMSTVO *Optifin a Budamar spoločne*, celkových tržieb za predaj nákladných železničných vozňov.

založené na únijných štandardoch), legislatívne prekážky pre dodávky nákladných železničných vozňov, okrem širšieho rozchodu kolies v niektorých európskych krajinách;

- nákladný železničný vozeň vyrobený v Európe môže bez väčších problémov dostať potrebné homologizačné oprávnenie v akejkoľvek krajine Európy (podstatná časť homologizačného procesu v rámci Európskej únie je unifikovaná);
- hlavní konkurenti *Tatragónka* a *WB Niesky prevádzka* pôsobia rovnako minimálne v rámci celej Európy (s výnimkou krajín s širším rozchodom kolies)²⁹, taktiež výrobné kapacity a reálne počty vyrobených koľajových vozidiel najväčšími hráčmi pritom ďaleko presahujú dopyt národného trhu.

40. V Oznámení sa uvádza, že možnou alternatívou by mohlo byť odčlenenie územia Portugalska, Španielska, Fínska, Bieloruska, Ukrajiny, Ruska a pobaltských krajín, kde sa používa iný rozchod kolies nákladných železničných vozňov.

Podľa Oznamovateľov zúženie priestorového trhu len na určité krajiny Európy (napr. západná Európa, stredná a východná Európa) nepredstavuje reálnu alternatívu vymedzenia trhu výroby nákladných železničných vozňov, najmä preto, že okrem vyššie uvádzaných dôvodov:

- a) všetci konkurenti na trhu výroby nákladných železničných vozňov považujú za svojich potenciálnych odberateľov všetkých odberateľov so sídlom v Európe,
- b) v tendroch sa *Tatragónka* stretáva opakovane so všetkými jej hlavnými konkurentmi bez ohľadu na ich sídlo, pokiaľ aj nejde o verejné tendre, odberatelia priamo oslovujú všetkých hlavných konkurentov *Tatragónka* bez ohľadu na ich sídlo.

41. Úrad k otázke identifikácie priestorového relevantného trhu vo vzťahu k výrobe štandardných nákladných železničných vozňov (a to, či už k alternatíve s rozchodom kolies 1 435 mm alebo iným) uvádza, že za účelom posúdenia vplyvu predmetnej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže, nebolo potrebné sa uvedeným detailne zaoberať. Za predpokladu, že by priestorovým relevantným trhom bolo Oznamovateľmi uvádzané územie celej Európy, došlo by k prekrytiu aktivít podnikateľa *Tatragónka* s aktivitami podnikateľa *WB Niesky prevádzka*, avšak v malom rozsahu, pričom tak, ako úrad ďalej uvádza v tomto texte, neboli v tomto prípade identifikované súťažné obavy v dôsledku predmetnej koncentrácie. Rovnako tak uvedené platí v prípade, ak by úrad bral do úvahy len výrobu nákladných železničných vozňov so štandardným rozchodom kolies³⁰.

²⁹ Ako najväčší konkurenti podnikateľa *Tatragónka* v tendroch na dodávky nákladných železničných vozňov boli v Oznámení uvedení podnikatelia: Najväčšími konkurentmi spoločnosti sú predovšetkým spoločnosti (i) *Greenbrier-Astra Rail*, spoločný podnik spoločností *Greenbrier Companies Inc.* a *AstraRail Management GmbH* pôsobiaci na trhu prostredníctvom spoločností *AstraRail Industries S.A.*, *Arad*, Rumunsko a *Wagony Swidnica Sp. Z o.o.*, Poľsko, (ii) *Legios Loco a.s.*, Praha, Česká republika, (iii) *Duro Dakovič Grupa d.d.*, Slavonški Brod, Chorvátsko, (iv) *Vagono-Remonten Zavod-Karlovo, plc*, Karlovo, Bulharia, (v) *ŽOS Tmava, a.s.*, (vi) *Ostravské opravny a strojírny, s.r.o.*, Ostrava, Česká republika, (vii) *Waggonbau Graaff GmbH, Elze*, Nemecko ako aj (viii) *WB Niesky prevádzka*.

³⁰ V rámci predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu (rozhodnutie č. 2018/KOV/SKO/3/16, body 28 a 29) úrad uvažoval o užšom priestorovom relevantnom trhu danom minimálne územím SR, ČR a Poľska (z pohľadu pôsobenia podnikateľa *Tatragónka*). To isté by platilo, ak by úrad uvažoval o užšom priestorovom trhu, pretože aj na takto vymedzenom trhu pôsobí najvýznamnejší dodávateľ železničných nákladných vozňov.

Výroba a predaj podvozkov

42. V Oznámení sa uvádza, že:

- *Skupina Tatragónka* vyrába na Slovensku podvozky pre nákladné železničné vozne pre vlastnú výrobu štandardných nákladných železničných vozňov, ako aj pre tretie strany z Nemecka, Francúzska, Maďarska a Belgicka,
- *ELH* vyrába v Nemecku špeciálne podvozky pre špeciálne koľajové vozidlá (v Oznámení sa uvádza, že ziskovosť *ELH* stojí najmä na výrobe špecializovaných podvozkov, štandardné podvozky pre nákladné železničné vozne produkuje, aby efektívnejšie využila vlastné kapacity), pričom špeciálne podvozky *Skupina Tatragónka* a ani *WB Niesky prevádzka* nevyrábajú; ďalej *ELH* vyrába podvozky využívané pre štandardné nákladné železničné vozne, ktoré dodáva do Nemecka, SR, Talianska, Indie a Švajčiarska³¹,
- *WB Niesky prevádzka* vyrába podvozky pre štandardné nákladné železničné vozne.

43. Podľa Oznámenia je podvozok je komponent potrebný na konečné zhotovenie celého koľajového vozidla. Pre rôzne typy koľajových vozidiel sa vyrábajú rôzne typy podvozkov. Podľa Oznamovateľov podvozok vyrobený pre nákladný železničný vozeň nie je použiteľný pre osobný železničný vozeň, či iné koľajové vozidlo; nejde teda o zastupiteľné tovary ani z pohľadu dopytu ani z pohľadu ponuky.

44. Ďalej sa v Oznámení uvádza, že technologický postup pre výrobu štandardného typu podvozkov pre nákladný železničný vozeň (Y25 a Y27) je verejne dostupný, na jeho použitie nie je potrebná žiadna licencia. Každý výrobca, ktorý má technológiu a personál na výrobu nákladných železničných vozňov, musí byť schopný vyrobiť aj samotný podvozok. Štandardný podvozok je použiteľný s rôznymi úpravami pre všetky typy nákladných železničných vozňov. V prípade špeciálnych nákladných železničných vozňov, ktoré by si vyžadovali špeciálny typ podvozku, by podľa Oznamovateľov išlo o zákazku na mieru, kedy by každý výrobca zákazníkovi predložil svoj technologický postup.

45. Podľa Oznamovateľov, najväčší výrobcovia nákladných železničných vozňov si vo všeobecnosti vyrábajú podvozky pre vlastnú výrobu vozňov sami. V princípe platí, že každý výrobca nákladných železničných vozňov je schopný vyrobiť si pre svoju vlastnú výrobu aj podvozok (okrem niekoľko menších výrobcov nákladných železničných vozňov, avšak podľa Oznamovateľov nie z dôvodu, že by podvozky vyrobiť nevedeli). Výnimku predstavuje spoločnosť *ELH*, ktorej produkcia je zameraná takmer výhradne na výrobu podvozkov.

46. K predaju podvozkov tretím osobám dochádza zvyčajne z dôvodu vyššej efektivity a prípadne využitia vlastných kapacít (môže sa tiež jednať o požiadavku zákazníka na určitý typ podvozku), kedy sa výrobcovia nákladných železničných vozňov môžu rozhodnúť pre nákup podvozkov od iného výrobcu. Z tohto dôvodu určitú časť

³¹ Viac informácií o podvozkoch pre nákladné železničné vozne vyrábaných *WB Niesky prevádzka* sa uvádza na webovej stránke predmetného podnikateľa: <http://www.elh.de/index.php?id=19&L=1>

tržieb väčšiny výrobcov nákladných železničných vozňov tvoria aj tržby z predaja podvozkov tretím osobám.

47. Ohľadne spôsobu nákupu podvozkov odberateľmi sa v Oznámení uvádza, že nejde o tendrové trhy, nejde o zásadné objemy, pričom odberateľmi môžu byť: výrobca nákladných železničných vozňov, jeho odberateľ (pričom sa môže jednať o lízingovú spoločnosť, prenajímateľa vozňov, dopravcu alebo majiteľa vozňov – títo nakupujú podvozky priamo a následne ich dodávajú výrobcovi alebo opravovni, podľa toho na aký účel sa podvozky nakupujú) alebo v malej miere opravovne (v prípade potreby náhradného podvozku pre nákladný železničný vozeň).
48. Len veľmi malé percento celkovej produkcie podvozkov tvoria podvozky ako náhradné diely v prípade potreby výmeny podvozkov na už existujúcich nákladných železničných vagónoch (životnosť podvozku je štandardne rovnaká ako životnosť vozňa); o podvozky majú záujem buď opravovne alebo samotní zákazníci opravovní v súvislosti s opravami nákladných železničných vozňov.
49. Podľa Oznamovateľov výroba podvozkov nie je samostatným trhom, ale je trhom závislým na trhu výroby nákladných železničných vozňov - v princípe platí: aký je dopyt po nákladných železničných vozňoch, taký musí byť dopyt po podvozkoch.
50. K uvedenému úrad konštatuje, že podľa informácií uvádzaných v Oznámení, ako aj z predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu vyplýva, že časť výroby podvozkov (určená pre tretie strany) je predmetom ponuky a dopytu zo strany podnikateľov a sú určené na uspokojovanie ich určitých potrieb, ktoré nie sú totožné v prípade dopytu po vozňoch ako celku. V prípade samostatného dopytu po podvozkoch ich nie je možné zahŕňať k nákladným železničným vozňom. Úrad sa ďalej zaoberal výrobou štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne, pričom pre účely posúdenia predmetnej koncentrácie nebolo potrebné sa zaoberať užším členením výroby týchto tovarov.
51. Z hľadiska priestorového podľa Oznamovateľov nejde o rovnaký trh ako v prípade výroby nákladných železničných vozňov, pričom je možné použiť tie isté argumenty a to aj v prípade dopravných nákladov, hoci cena podvozku je výrazne nižšia ako cena nákladných železničných vozňov. Rovnako široko je možné tento trh vymedziť aj v prípade zákazníkov – opravovní, či iných zákazníkov, ktorí by mohli mať záujem o podvozky ako náhradné diely, t. j. pre opravovňu, či zákazníka so sídlom na území SR sú alternatívou pre dodanie podvozkov pre nákladné železničné vozne producenti podvozkov pre nákladné železničné podvozky s prevádzkami na celom území Európy.
52. Úrad z informácií uvádzaných v Oznámení o odberateľoch podvozkov podnikateľov *Tatragónka*, *ELH* a *WB Niesky prevádzka*³² zistil, že by bolo možné

³² Taktiež vzhľadom na vyjadrenie podnikateľa ŽOS Trnava ohľadne najvýznamnejších dodávateľov podvozkov v predchádzajúcom správnom konaní. Podnikateľ ŽOS Trnava v liste zaevidovanom pod číslom 603/2018/OK – 2480/2018 dňa 23. 05. 2018 v správnom konaní číslo 0006/OK/2018 uviedol, že väčšina výrobných kapacít podvozkov Y25, ktoré sú štandardným podvozkom pre novo vyrábané nákladné vozne, je pod kontrolou podnikateľov *Tatragónka* a *AstraRail Industries S.A.* (pričom medzičasom sa *AstraRail Industries* stal súčasťou spoločného podniku *Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH*).

priestorový relevantný trh výroby a predaja štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne vymedziť územím Európy. Avšak vzhľadom na nevýznamné prekrytie aktivít podnikateľov *Tatragónka* a *ELH* na jednej strane³³ a *WB Niesky prevádzka* na strane druhej, nebol dôvod na to, aby sa úrad vo vzťahu k výrobe podvozkov zaoberal detailnou identifikáciou relevantného trhu z hľadiska jeho tovarovej, ako aj priestorovej dimenzie.

Oblasť poskytovania prenájmu železničných koľajových vozidiel

53. V Oznámení sa uvádza, že:

- *Skupina Optifin* prostredníctvom Express Group, a. s. prenájma nákladné železničné vozne z územia SR (prípadne dovezie odberateľovi vozne na dohodnuté miesto),
- *Skupina Budamar* prenájma nákladné železničné vozne a lokomotívy prostredníctvom spoločností CENTRAL RAILWAYS, a. s., INTER CARGO sp. z.o.o., LOKORAIL, a. s., NH TRANS, SE, Ostravská dopravní společnost, a.s. a Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. na území SR, ČR, MR, Poľska a okrajovo na území Rumunska.

54. Pri vymedzovaní možných alternatív tovarového a geografického relevantného trhu v tejto oblasti úrad vychádzal z nedávnej rozhodovacej praxe³⁴, pričom dopady koncentrácie posudzoval vo vzťahu k pôsobeniu účastníkov koncentrácie na tovarovom trhu prenájmu nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty a trhu prenájmu cisternových nákladných železničných vozňov na území celej Európy, kde sa používa sieť štandardného rozchodu 1 435 mm, (ďalej len „trh pre rozchod 1,435 mm rozchod“), čo je v súlade aj s rozhodovacou praxou EK³⁵. Vzhľadom na nižšie uvedené závery sa ďalším možným členením nezaoberal.

Oblasť poskytovania nákladnej železničnej dopravy

55. Ohľadne poskytovania nákladnej železničnej dopravy účastníkmi koncentrácie sa v Oznámení uvádza, že:

- *Skupina Optifin* (Express Group, a.s.) poskytuje predmetnú službu na území SR, ČR a Maďarska,
- *Skupina Budamar* poskytuje predmetnú službu prostredníctvom spoločností CENTRAL RAILWAYS a.s. a LOKORAIL, a.s., BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Ostravská dopravní společnost, a.s. a Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., INTER CARGO sp. z.o.o. na území SR, ČR, MR a Poľska.

56. Pri vymedzovaní možných alternatív tovarového a geografického relevantného trhu v tejto oblasti úrad vychádzal z nedávnej rozhodovacej praxe³⁶, pričom dopady

³³ *Skupina Budamar* (okrem skutočnosti, že vykonáva spoločnú kontrolu nad *Skupinou Tatragónka*) sa výrobou podvozkov nezaobera a teda koncentráciou nedochádza k zmene štruktúry relevantného trhu z hľadiska skutočnosti, že podnikateľ *ELH* ako aj podnikateľ *Tatragónka* sú výrobcami podvozkov pre tretie strany.

³⁴ Rozhodnutie č. 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018, body 47 a nasl.

³⁵ Napríklad rozhodnutie EK M.5579 – TLP/ERMEWA (body 28. až 31.).

³⁶ Rozhodnutie č. 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018, body 55 a nasl.

koncentrácie posudzoval vo vzťahu k pôsobeniu účastníkov koncentrácie na tovarovom trhu železničnej nákladnej dopravy v SR (ako i v širšom ponímaní Skupiny Optifin a Skupiny Budamar ako odberateľov nákladných železničných vozňov bez ohľadu na to, z akého titulu vozne odoberali). Vzhľadom na nižšie uvedené závery sa ďalším možným členením nezaoberal.

Oblasť poskytovania zasielateľstva

57. Ohľadne poskytovania zasielateľstva účastníkmi koncentrácie sa v Oznámení uvádza, že:

- *Skupina Optifin* pôsobí v predmetnej oblasti prostredníctvom Express Group, a.s., E-P Rail S.R.L., Express-Sped Rail & Logistics GmbH a to v SR, ČR, MR, Rakúsku, Poľsku, Bulharsku a Rumunsku,
- *Skupina Budamar* pôsobí v predmetnej oblasti prostredníctvom podnikateľov Budamar, LOKORAIL, a.s., Slovenská plavba a prístavy, a.s., NH TRANS, SE; Ostravská dopravní společnost, a.s.; Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., INTER CARGO sp. z. o.o., BUDAMAR SOUTH, s.r.o. a SMART CARGO d.o.o., a to v SR, ČR, Poľsku, Srbsku a Chorvátsku.

58. Úrad z hľadiska identifikácie možných alternatív tovarového a priestorového relevantného trhu vychádzal zo svojej nedávnej rozhodovacej praxe³⁷, pričom dopady posudzoval vo vzťahu k pôsobeniu účastníkov koncentrácie na trhu zasielateľstva na území SR (ako i v širšom ponímaní Skupiny Optifin a Skupiny Budamar ako odberateľov nákladných železničných vozňov bez ohľadu na to, z akého titulu vozne odoberali). Vzhľadom na nižšie uvedené závery sa ďalším možným členením nezaoberal.

II Posúdenie vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže

59. Z hľadiska horizontálnych účinkov predmetnej koncentrácie, a to, či už unilaterálnych alebo koordinačných, sa teda úrad zameril na posúdenie vplyvu koncentrácie na relevantných trhoch, na ktorých pôsobia (dvaja alebo viacerí) účastníci koncentrácie, a to s ohľadom na ich (alternatívnu) identifikáciu, ako je uvedené vyššie v tomto texte.

Výroba štandardných nákladných železničných vozňov

60. K prekrytiu aktivít podnikateľa *Tatravagónka* a podnikateľa *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby koľajových vozidiel dochádza v oblasti výroby štandardných nákladných železničných vozňov.

61. Oznamovatelia poskytli informácie o výrobe nákladných železničných vozňov podnikateľa *Tatravagónka* a podnikateľa *WB Niesky prevádzka* za posledné 3 kalendárne roky nasledovne:

³⁷ Rozhodnutie číslo 2018/KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018 body 60 a nasl.

Typ vozňa (objem výroby v kusoch)	2017		2016		2015	
	Tatravagónka	WB Niesky prevádzka	Tatravagónka	WB Niesky prevádzka	Tatravagónka	WB Niesky prevádzka
kontajnerový	[...]]
výsypný	[...]]
vysokostenný (krytý, paletový)	[...]]
kapsový	[...]]
cisternový	[...]]
na automobil	[...]]
plošinový	[...]]
SPOLU	[...]]

Zdroj: informácie obsiahnuté v Oznámení spracované úradom
[...] – obchodné tajomstvo podnikateľov Optifin a Budamar spoločne

62. V Oznámení sa ďalej uvádza, že z hľadiska tržieb najväčšími dodávateľmi nových nákladných železničných vozňov (bez ohľadu na to o aký rozchod kolies ide) v Európe v roku 2017 boli:

Najväčší dodávatelia nákladných železničných vozňov v Európe	2017	
	Informácie uvádzané v Oznámení ¹	Výpočty úradu ohľadne nákladných železničných vozňov s rozchodom 1 435 mm
Spoločný podnik Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH	26,0 %	27,4 %
Tatravagónka	[10-20] ² %	[20-30] ² %
Legios Loco a.s., ČR	7,0 %	7,4 %
Tüdemsas, Turecko	5,0 %	5,3 %
Titagarth Wagons AFR, Francúzsko	4,0 %	4,2 %
WB Niesky prevádzka	[0-5] ² %	[0-5] ² %
SPOLU vyššie uvedení podnikatelia	66,4 %	68,0 %
Celkové tržby za dodávky všetkých nákladných železničných vozňov	[.....EUR] ²	[.....EUR] ²

¹ Informácie boli získané z analýzy SCI MultiClient Studies s názvom Freight Wagons – Global Market Trends, 2017), pričom Oznamovatelia uviedli, že nedisponujú informáciami o celkovom trhu výroby a predaja nákladných železničných vozňov bez vozňov s širokým rozchodom; poukázali na skutočnosť, že z hľadiska tržieb ide až o 90 % až 95 % celkového trhu

² obchodné tajomstvo Oznamovateľov

63. Vzhľadom na uvedené trhové podiely, ktoré sa aj za ďalšie predošlé poskytnuté obdobie pohybovali rádovo v obdobných rozmedziach, v súvislosti s malým prírastkom trhového podielu *WB Niesky prevádzka* k podielu podnikateľa *Tatravagónka* v oblasti výroby štandardných nákladných železničných vozňov, či už s bežným rozchodom kolies 1 435 mm alebo iným rozchodom kolies, ako aj vzhľadom na existenciu významného konkurenta - Spoločný podnik Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH, úrad neidentifikoval negatívne horizontálne účinky predmetnej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže v predmetnej oblasti.

Výroba podvozkov pre štandardné nákladné železničné vozne

64. V Oznámení sa uvádzajú nasledujúce informácie o objeme výroby štandardných podvozkov podnikateľov *Tatravagónka*, *ELH* a *WB Niesky prevádzka* za jednotlivé roky obdobia 2015 až 2017:

Objem výroby v kusoch	2017			2016			2015		
	TVG	ELH	WBN	TVG	ELH	WBN	TVG	ELH	WBN
Podvozky pre vlastnú výrobu	[...]
Podvozky pre tretie strany
SPOLU
Podiel ¹%%%%%%%%%

Zdroj: informácie obsiahnuté v Oznámení spracované úradom

-[...] – obchodné tajomstvo Optifin a Budamar spoločne

WBN – WB Niesky prevádzka; údaje uvádzané v Oznámení ohľadne počtu vyrobených podvozkov predmetným podnikateľom vychádzali z celkového počtu vyrobených vozňov WB Niesky prevádzka, ku ktorému boli pripočítané podvozky predané tretím stranám, pričom sa nebral do úvahy fakt, že určitú časť podvozkov pre vlastné vozne mohla WB Niesky prevádzka kúpiť, resp. ich nemusela potrebovať (v prípade vozňov na prepravu automobilov kedy podvozky nie sú potrebné), reálna výroba podvozkov WB Niesky prevádzka bola podľa Oznamovateľov nižšia, ako predpokladaná v tabuľke uvedená

V Oznámení sa ďalej uvádza, že WB Niesky prevádzka v roku 2017 dodala podvozky pre nákladné železničné vozne v počte [.

.....
.....
.....
.....

...]. - [...] OBCHODNÉ TAJOMSTVO Optifin a Budamar spoločne.

¹ Podiel: objem podvozkov vyrobených pre tretie strany / celkový objem vyrobených podvozkov

65. Oznamovatelia ďalej (vzhľadom na neexistenciu verejne prístupných informácií o celkovom objeme výroby podvozkov) uviedli odborný odhad podielov podnikateľov *Tatravagónka*, *ELH* a *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne. Ako sa uvádza v Oznámení, pri odhade celkovej veľkosti trhu Oznamovatelia vychádzali z objemu podvozkov pre nákladné železničné vozne, ktoré boli vyrobené podnikateľom *Tatravagónka* za daný kalendárny rok (všetkých podvozkov, vrátane podvozkov pre vlastnú potrebu) a jeho približného podielu na trhu výroby nákladných železničných vozňov za daný kalendárny rok, ako odhad objemu podvozkov vyrobených v danom kalendárnom roku. Do celkovej veľkosti trhu započítali aj výrobu podvozkov pre nákladné železničné vozne vyrobené jednotlivými výrobcami nákladných železničných vozňov pre vlastnú potrebu, podľa názoru Oznamovateľov len takýmto postupom možno reálne odhadnúť podiely jednotlivých konkurentov na tomto trhu, keďže inak by neboli brané do úvahy celkové kapacity najväčších konkurentov na tomto trhu, ktorými sú tí istí podnikatelia ako na trhu výroby nákladných železničných vozňov.

66. K vyššie uvedenému úrad uvádza, že informácie o celkovom objeme výroby podvozkov jednotlivými výrobcami, ktorí sú zároveň výrobcami nákladných železničných vozňov, nemusia vyjadrovať ich pozíciu v dodávkach týchto tovarov pre tretie strany, keďže pre výrobcu nemusí byť ekonomicky efektívne dodávať ním vyrobené podvozky pre tretie strany na úkor vlastnej potreby pre výrobu nákladných železničných vozňov. Z tohto dôvodu úrad na základe informácií uvádzaných v Oznámení o celkovom objeme výroby štandardných podvozkov podnikateľov *Tatravagónka* a *WB Niesky prevádzka* a o ich objeme výroby

podvozkov určených pre tretie strany za jednotlivé roky obdobia 2015 až 2017 odhadol objem celkových dodávok štandardných podvozkov pre tretie strany³⁸.

67. Odhadované podiely podnikateľov *Tatravagónka*, *ELH* a *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby štandardných podvozkov za jednotlivé roky obdobia 2015 až 2017 sú teda nasledujúce (prvý stĺpec vyjadruje podiel podľa prístupu navrhnutého Oznamovateľom, druhý stĺpec prepočet úradu ako sa uvádza vyššie):

	2017		2016		2015	
	Podiel z hľadiska celkového objemu výroby podvozkov	Podiel z hľadiska objemu výroby podvozkov určených pre tretie strany	Podiel z hľadiska celkového objemu výroby podvozkov	Podiel z hľadiska objemu výroby podvozkov určených pre tretie strany	Podiel z hľadiska celkového objemu výroby podvozkov	Podiel z hľadiska objemu výroby podvozkov určených pre tretie strany
<i>Tatravagónka</i> a <i>ELH</i> ¹	[20-30 %	40-50 %	20-30 %	30-40 %	20-30 %	40-50] %
<i>WBN</i>	[0-5 %	0-5 %	0-5 %	0-5 %	0-5 %	0-5] %
SPOLU	[20-30 %	50-60 %	20-30 %	30-40 %	30-40 %	40-50] %
CELKOM v kusoch	[..... ²]

Zdroj: informácie obsiahnuté v Oznámení spracované úradom; [...] obchodné tajomstvo Optifin a Budamar spoločne

WBN – WB Niesky prevádzka

¹ Ako už úrad uviedol v tomto texte, Skupina Budamar (okrem skutočnosti, že vykonáva spoločnú kontrolu nad Skupinou *Tatravagónka*) sa výrobou podvozkov nezaobrá a teda koncentráciou nedochádza k zmene štruktúry relevantného trhu z hľadiska skutočnosti, že podnikateľ *ELH* ako aj podnikateľ *Tatravagónka* sú výrobcami podvozkov pre tretie strany.

² Výpočet úradu na základe informácií o celkovom objeme výroby štandardných podvozkov podnikateľov *Tatravagónka* a *WB Niesky prevádzka* a o ich objeme výroby podvozkov určených pre tretie strany za jednotlivé roky obdobia 2015 až 2017, na základe čoho úrad odhadol objem celkových dodávok štandardných podvozkov pre tretie strany.

68. Vzhľadom na malý prírastok trhového podielu *WB Niesky prevádzka* k aktivitám podnikateľov *Tatravagónka* a *ELH* v oblasti výroby štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne, v spojení so skutočnosťou, že štandardné podvozky rovnako vyrábajú všetci významní konkurenti účastníkov koncentrácie³⁹, úrad neidentifikoval negatívne horizontálne účinky predmetnej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže v uvedenej oblasti.

Posúdenie unilaterálnych ne-horizontálnych účinkov predmetnej koncentrácie

69. V rámci posúdenia unilaterálnych ne-horizontálnych (najmä však vertikálnych) účinkov predmetnej koncentrácie úrad (ako už uviedol vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi⁴⁰) vychádzal zo skutočnosti, že k negatívnym vplyvom koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska jej vertikálneho

³⁸ Úrad vychádzal z informácií uvádzaných v Oznámení, že rovnaký pomer dodávok podvozkov pre tretie strany k celkovému objemu vyrobených štandardných podvozkov u podnikateľov *Tatravagónka* a *WB Niesky prevádzka* je možné predpokladať aj u ostatných výrobcov podvozkov, ktorí sú zároveň výrobcami nákladných železničných vozňov.

³⁹ Ako už bolo vyššie uvedené v tomto texte, podnikateľ ŽOS Trnava v liste zaevidovanom pod číslom 603/2018/OK – 2480/2018 dňa 23. 05. 2018 v správnom konaní číslo 0006/OK/2018 uviedol, že väčšina výrobných kapacít podvozkov Y25, ktoré sú štandardným podvozkom pre novo vyrábané nákladné vozne, je pod kontrolou podnikateľov *Tatravagónka* a *AstraRail Industries S.A.* (pričom medzičasom sa *AstraRail Industries* stal súčasťou spoločného podniku *Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH*).

⁴⁰ Rozhodnutie úradu číslo 2018/KOV/SKO/3/06 zo dňa 14. júna 2018.

posúdenia môže dochádzať o. i. v prípade, ak účastník koncentrácie má významnú trhovú silu aspoň na jednom z relevantných trhov, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu, pričom (ak sa v špecifických prípadoch nepreukáže niečo iné) negatívne efekty na podmienky hospodárskej súťaže nie je možné predpokladať z hľadiska trhových podielov v prípadoch, ak po koncentrácii budú mať účastníci koncentrácie na relevantných trhoch, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu, trhovú podiel menej ako 30 %⁴¹. Uvedené sa premieta aj do pravidiel súvisiacich s oznamovaním koncentrácií, kedy podiel na trhu pod 30 % v prípade vertikálnych koncentrácií dáva mandát na podanie zjednodušeného oznámenia koncentrácie.

Negatívne efekty vertikálnych koncentrácií sa môžu prejavovať v tom, že koncentrujúci sa podnikatelia svojím správaním sa na relevantných trhoch, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu, budú obmedzovať⁴² konkurentov v prístupe k dodávateľom (*obmedzenie prístupu k vstupom*) a/alebo v prístupe k odberateľom (*obmedzenie prístupu k odberateľom*), ak uvedené správanie sa podnikateľov bude mať negatívne účinky na podmienky hospodárskej súťaže na relevantnom trhu.

70. Negatívne efekty vertikálnych koncentrácií je možné identifikovať v prípadoch kumulatívneho splnenia nasledujúcich podmienok: (1) koncentrujúci sa podnikatelia sú schopní obmedziť prístup konkurentov k vstupu a/alebo k odberateľom, (2) koncentrujúci sa podnikatelia budú mať motív sa tak správať a (3) takáto ich stratégia bude mať negatívny účinok na hospodársku súťaž.

71. Čo sa týka posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska vertikálnych vzťahov medzi jednotlivými podnikateľskými aktivitami účastníkov koncentrácie (okrem vyššie uvádzaných), úrad zistil nasledujúce skutočnosti.

Výroba a predaj štandardných nákladných železničných vozňov – výroba a predaj štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne

72. Vzhľadom na to, že v dôsledku koncentrácie dochádza k nevýznamnému prekrytiu aktivít Skupiny Tatravagónka a *WB Niesky prevádzka* v oblasti výroby a predaja nákladných železničných vozňov, ako aj v oblasti výroby a predaja štandardných podvozkov pre nákladné železničné vozne, a to predovšetkým v dôsledku malého prírastku trhového podielu *WB Niesky prevádzka* k podielu podnikateľa *Tatravagónka* (aj *ELH* v prípade podvozkov), úrad neidentifikoval, že by v dôsledku predmetnej koncentrácie boli účastníci koncentrácie schopní uzavrieť prístup konkurentov v oblasti výroby štandardných nákladných železničných vozňov

⁴¹ Ak by mal subjekt po koncentrácii podiel na trhu tesne prevyšujúci 30 %-nú prahovú hodnotu na jednom trhu, ale výrazne nižší na iných prepojených trhoch, obavy v súvislosti so súťažou budú menej pravdepodobné. Zdroj: poznámka 19 Usmernenia Európskej komisie o nehorizontálnych koncentráciách.

⁴² Pojem obmedzovať v zmysle odmietat' dodávať, resp. odmietat' odoberať alebo dodávať, resp. odoberať za konkurenčne nevýhodných podmienok (napríklad v prípade dodávok tovaru za konkurenčne nevýhodné vyššie ceny, horších zmluvných podmienok s cieľom posilniť postavenie odberateľa zúčastneného na koncentrácii na svojom trhu; v prípade odoberania tovaru za konkurenčne nižšie ceny, horších zmluvných podmienok s cieľom posilniť postavenie dodávateľa zúčastneného na koncentrácii na svojom trhu).

k podvozkom, pričom taktiež nebola identifikovaná ich schopnosť uzavrieť prístup konkurentov vo výrobe podvozkov k odberateľom podvozkov.

Úrad teda v uvedenom vertikálnom vzťahu aktivít účastníkov koncentrácie neidentifikoval negatívne účinky posudzovanej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže.

Výroba a predaj štandardných nákladných železničných vozňov – výroba a predaj hliníkových komponentov pre vysokostenné (kryté, paletové) vozne

73. Keďže podnikateľ *WB Niesky prevádzka* vyrába hliníkové komponenty, ktoré sa využívajú pri výrobe vysokostenných (krytých, paletových vozňov), ktoré vyrába podnikateľ *Tatravagónka*, úrad posúdil vplyv koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže aj s ohľadom na tento vertikálny vzťah.

Úrad zoberal do úvahy vyššie uvedené skutočnosti ohľadne podielov účastníkov koncentrácie v oblasti výroby štandardných nákladných železničných vozňov, ako aj skutočnosť, že v prípade vysokostenných vozňov ide o najmenej využívaný typ nákladného železničného vozňa. Taktiež zoberal do úvahy skutočnosť, že predmetný typ komponentu na výrobu tohto typu nákladného železničného vozňa vyrába tiež minimálne najväčší výrobca nákladných železničných vozňov v Európe - Spoločný podnik *Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH*, úrad neidentifikoval že by v dôsledku predmetnej koncentrácie došlo k uzavretiu prístupu konkurentov účastníkov koncentrácie v oblasti výroby nákladných železničných vozňov k hliníkovým komponentom na výrobu vysokostenných (krytých, paletových) vozňov a ani k obmedzeniu prístupu výrobcov týchto komponentov k výrobcom nákladných železničných vozňov.

74. Úrad teda taktiež v tomto vertikálnom vzťahu aktivít účastníkov koncentrácie neidentifikoval negatívne účinky posudzovanej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže.

Výroba a predaj nákladných železničných vozňov – poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva

75. Vzhľadom na aktivity oboch nadobúdateľov spoločnej kontroly úrad posudzoval dopady koncentrácie, pokiaľ ide jednak o vertikálne účinky koncentrácie vo vzťahu: prenájom železničných koľajových vozidiel vs. ich výroba, poskytovanie nákladnej železničnej dopravy vs. výroba nákladných železničných vozňov, dopyt zasielateľov po výrobe nákladných železničných vozňov.

Z informácií uvádzaných v Oznámení a z informácií získaných úradom v rámci správneho konania č. 0006/OK/2018 úrad zistil nasledujúce skutočnosti:

76. V rámci zvažovania schopnosti Oznamovateľ uzavrieť konkurentom prístup k nevyhnutnému vstupu, t. j. k novým nákladným železničným vozňom úrad zohľadnil v Oznámení uvádzanú výrobnú kapacitu podnikateľa *Tatravagónka*, (v Oznámení sa uvádza, že tento údaj nemá zásadnú vypovedajúcu hodnotu, pretože kapacita je ovplyvnená prácnosťou výroby jednotlivých typov vozňov).

77. Na jednej strane zoberal úrad do úvahy trhové podiely vo výrobe štandardných nákladných železničných vozňov uvedené vyššie v tomto rozhodnutí. Na strane druhej ako odberatelia nákladných železničných vozňov vystupujú jednak prenajímatelia, jednak železniční dopravcovia, zasielateľia a tiež výrobné spoločnosti.

Z informácií uvádzaných v Oznámení taktiež vyplýva, že najväčšími odberateľmi nákladných železničných vozňov podnikateľa *Tatragónka* v rokoch 2015 až 2017 (úradu bol predložený zoznam odberateľov predmetného podnikateľa) boli najmä [

.....] ⁴³. Najväčším odberateľom podnikateľa WB Niesky prevádzka bola [

.....] ⁴⁴. Ďalšími odberateľmi podnikateľa WB Niesky prevádzka v tejto oblasti je rovnako [

.....] ⁴⁵. S ohľadom na charakter podnikateľskej činnosti poskytovateľov služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a zasielateľstva je zrejmé, že hlavnými zákazníkmi výrobcov nákladných železničných vozňov sú prenajímatelia železničných vozňov, ktorí ich následne prenajímajú, či už dopravcom, prípadne zasielateľom alebo výrobným spoločnostiam.

78. Oznamovateľmi odhadovaný podiel *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* v poskytovaní služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov ⁴⁶ a v poskytovaní zasielateľstva v jednotlivých rokoch 2017, 2016 a 2015 bol nasledujúci:

Poskytovaná služba	Rok	Skupina Optifin	Skupina Budamar
nákladná železničná doprava	2017	[0-5] %	[5-10] %
	2016	[0-5] %	[5-10] %
	2015	[0-5] %	[0-5] %
prenájom nákladných železničných vozňov	2017	[0-5] %	[0-5] %
	2016	[0-5] %	[0-5] %
	2015	[0-5] %	[0-5] %
zasielateľstvo	2017	[5-10] %	[10-20] %
	2016	[5-10] %	[10-20] %
	2015	[5-10] %	[10-20] %

Zdroj: Oznámenie – Oznamovatelia taktiež uviedli, že vzhľadom na neexistenciu presnej štatistiky pri odhade trhových podielov Oznamovateľov vychádzali zo štatistik týždenníka *TREND* ohľadne najväčších zasielateľov, pričom vychádzali z predpokladu, že všetky tržby boli dosiahnuté zo zasielateľstva [..] – obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin* a *Budamar*, neprístupné navzájom účastníkom konania

79. Úrad nesúhlasí s tvrdením Oznamovateľov, pokiaľ ide o trhové podiely vo vzťahu k trhu zasielateľstva, t.j. že ide o maximálne trhové podiely, nakoľko Oznamovatelia

⁴³ -[...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁴⁴ -[...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin* a *Budamar* spoločne

⁴⁵ -[...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin* a *Budamar* spoločne

⁴⁶ Trhové podiely na trhu prenájmu boli vypočítané účastníkmi konania z celkového trhu odhadnutého účastníkmi ich kvalifikovaným odhadom a to samostatne pre trh prenájmu nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty a samostatne pre trh prenájmu cisternových nákladných železničných vozňov na území pre 1,435 mm rozchod za posledné tri roky. Ani v jednom roku pri takomto členení podiel podnikateľa *Optifin* nepresiahol [0-5] % a podiel podnikateľa *Budamar* nepresiahol na týchto trhoch [0-5] % - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin* a podnikateľa *Budamar*, neprístupné účastníkom konania navzájom

odhadovali trhové podiely zo svojich tržieb zo zasielateľstva a z tržieb konkurentov, pričom ale tieto nemal k dispozícii rozčlenené, t. j. nemuselo ísť len o tržby zo zasielateľskej činnosti u konkurenčných spoločností. Avšak vzhľadom na nižšie uvádzané skutočnosti nebol dôvod na to, aby úrad zisťoval informácie na presnú identifikáciu predmetných trhových podielov Oznamovateľov.

80. Z informácií uvedených v tabuľke síce vyplýva, že vyšší trhový podiel Oznamovateľov bol zaznamenaný v oblasti poskytovania zasielateľstva, v rámci ktorého však *Skupina Optifin* a ani *Skupina Budamar* (významne) nevyužívali svoju flotilu nákladných železničných vozňov⁴⁷, a teda Oznamovatelia ako poskytovatelia zasielateľských služieb v dôsledku predmetnej koncentrácie nebudú schopní obmedziť svojich konkurentov – zasielateľov v zabezpečení nákupu nových nákladných železničných vozňov. Zasielatelia vo všeobecnosti ani nepredstavujú typického odberateľa železničných nákladných vozňov.
81. Vo vzťahu k prenájmu nákladných železničných vozňov, ako aj železničnej nákladnej doprave úrad zbral do úvahy nízke podiely na trhu Oznamovateľov v týchto oblastiach.
82. Úrad však považoval za rozhodujúce aj posúdenie celkového dopytu po nových železničných vozňoch zo strany Oznamovateľov vo vzťahu k výrobe podnikateľa WB Niesky prevádzka (pri zohľadnení výroby podnikateľa Tatravagónka, ktorá je už v súčasnosti pod spoločnou kontrolou Oznamovateľov), za účelom zistenia schopnosti obmedzenia prístupu k vstupom, resp. k odberateľom. Z hľadiska objemu celkového dopytu po nových nákladných železničných vozňoch Oznamovateľmi, bez ohľadu na spôsob ich vyžitia, vzhľadom na vyššie uvádzaný podiel podnikateľa WB Niesky prevádzka v oblasti výroby a predaja nákladných železničných vozňov na území EPH s rozchodom kolies 1 435 mm (ako aj so širším rozchodom) úrad neidentifikoval, že by v dôsledku predmetnej koncentrácie boli Oznamovatelia schopní obmedziť prístup konkurentov (poskytovateľov služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva) k vstupu, t.j. k novým nákladným železničným vozňom.
83. Vzhľadom na identifikované podiely *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* v oblasti poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a v prepojení tiež na dopyt po nových železničných vozňoch zo strany zasielateľského trhu úrad neidentifikoval, že by Oznamovatelia boli v dôsledku predmetnej koncentrácie schopní obmedziť konkurentov podnikateľa WB Niesky prevádzka a Skupiny Tatravagónka ako výrobcov nákladných železničných vozňov v prístupe k významným odberateľom a tak ich znevýhodňovať v hospodárskej súťaži.
- Úrad pri posúdení zbral do úvahy aj informácie o tendroch, ktorých sa zúčastnili podnikateľ Tatravagónka a WB Niesky prevádzka za roky 2015 až 2018 na rôzne typy nákladných vozňov, z ktorých je zrejmé, že sa spolu s účastníkmi koncentrácie

⁴⁷ Počet vlastných nákladných železničných vozňov Skupinou Optifin a Skupinou Budamar k 31.03.2018 v ďalšom užšom členení predložili Oznamovatelia v správnom konaní č. 0006/OK/2018. V rokoch 2015 až 2017 mala Skupina Budamar iba približne [. . .] % výkonov v zasielateľstve uskutočnených prostredníctvom vlastných nákladných železničných vozňov, zvyšok prostredníctvom prenajatých vozňov - [...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa Budamar, prístupné podnikateľovi Optifin.

zúčastňoval týchto tendrov minimálne už uvádzaný najväčší výrobca nákladných železničných vozňov v Európe - Spoločný podnik Greenbrier Companies Inc. – AstraRail Management GmbH.

84. Keďže nebola preukázaná schopnosť Oznamovateľov v dôsledku predmetnej koncentrácie obmedziť prístup konkurentov podnikateľov *WB Niesky prevádzka* a *Tatragónka* k odberateľom/ani prístup konkurentov v oblasti zasielateľstva, železničnej dopravy a prenájmu nákladných železničných vozňov Skupiny *Optifin* a *Budamar* k vstupom, nebol dôvod na to, aby sa úrad zaoberal posúdením ďalších dvoch faktorov, a to motívov a celkového dopadu takéhoto konania na hospodársku súťaž.
85. Úrad teda v predmetných oblastiach (výroba a predaj nákladných železničných vozňov – poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva) neidentifikoval súťažné obavy z hľadiska unilaterálnych vertikálnych účinkov predmetnej koncentrácie.
86. Z hľadiska posúdenia koordinačných ne-horizontálnych (najmä však vertikálnych) účinkov predmetnej koncentrácie, t. j. vplyvu získania spoločnej kontroly Oznamovateľov nad podnikateľmi *ELH* a aktívami podnikateľa *WB Niesky prevádzka* na vznik alebo posilnenie koordinácie *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* na relevantných trhoch, na ktorých pôsobia obe tieto skupiny podnikateľov, t. j. v oblasti poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a zasielateľstva, úrad v plnom rozsahu odkazuje na závery uvedené v rozhodnutí č. 2018//KOV/SKO/3/16 zo dňa 14. júna 2018, ktoré najmä vzhľadom na malý prírastok podielov v oblasti výroby nákladných železničných vozňov, ako i podvozkov, platia i pre toto správne konanie.

Záver

87. Po vyhodnotení podkladov a informácií získaných v predmetnom správnom konaní úrad z hľadiska horizontálneho ako aj ne-horizontálneho posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže (a to či už z hľadiska posúdenia unilaterálnych alebo z hľadiska posúdenia koordinačných účinkov) neidentifikoval, že by predmetná koncentrácia značne narušila účinnú hospodársku súťaž na relevantnom trhu, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia, a teda neidentifikoval súťažné obavy v dôsledku posudzovanej koncentrácie.
- Úrad teda dospel k záveru, že posudzovaná koncentrácia je v súlade s § 12 ods. 1 zákona.

Poučenie:

Podľa § 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 (ďalej len „zákon o ochrane hospodárskej súťaže“), v spojení s § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, (ďalej len „správny poriadok“) proti tomuto rozhodnutiu môže byť podaný rozklad Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odbor koncentrácií, Drieňová 24, 826 03 Bratislava, v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia. O rozklade podľa § 18 ods. 1 zákona o ochrane hospodárskej súťaže rozhoduje Rada Protimonopolného úradu Slovenskej republiky. Podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku včas podaný rozklad má odkladný účinok. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa § 177 a nasl. zákona č. 162/2015 Z. z. Správneho súdneho poriadku po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

(elektronický podpis)

Ing. Boris Gregor

podpredseda

Protimonopolného úradu Slovenskej republiky

Rozhodnutie sa doručuje:

Advokátska kancelária JUDr. Katarína Segečová, s.r.o.

JUDr. Katarína Segečová

advokát a konateľ

Digital Park II

Einsteinova 23

851 01 Bratislava

IČO: 36 793 396