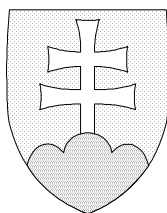


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2009/DZ/2/1/020

Bratislava 21.4.2009

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor zneužívania dominantného postavenia, 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. 0018/OZ/2004 začatom dňa 18.2.2004 vo veci možného zneužívania dominantného postavenia na relevantnom trhu podnikateľom Železničná spoločnosť, a.s., Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 35 828 226

r o z h o d o l

1. tak, že konanie spoločnosti Železničná spoločnosť a.s., Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 35 818 226 spočívajúce vo vynucovaní používať bezpečnostné plastové plomby na vagónové zásielky, a to len také, ktoré predáva (dodáva) Železničná spoločnosť a. s., Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 35 828 226, podľa ustanovenia čl.13, bod 13.3 Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti a.s., Nákladná preprava v čase od 15.6. 2003 do 30.6.2004 **je zneužitím dominantného postavenia** na relevantnom trhu predaja (dodávky) bezpečnostných plastových plomb za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov v SR podľa **§ 8 ods. 2** 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 a je preto 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 zneužívanie dominantného postavenia uvedeného v bode 1 tohto rozhodnutia ukladá podnikateľovi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňova 24, 820 09 Bratislava, IČO 35 914 921 **peňažnú pokutu** vo výške

2 400 Eur

slovom dvetisícštyristo eur, ktorú je povinný uhradiť na účet Protimonopolného úradu Slovenskej republiky č. 7000060793/8180, KS 1118, VS 200921020 vedený v Štátnej pokladnici v lehote do 30 dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie:

(1) Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor zneužívania dominantného postavenia (ďalej len „úrad“), obdržal dňa 18.2.2004 od spoločnosti ANITRAM EXPOS, s.r.o., Farebná ul. 22, 821 05 Bratislava, IČO 31 402 089 (ďalej len „ANITRAM EXPOS“) návrh na začatie konania voči spoločnosti Železničná spoločnosť a.s., Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 35 818 226 (ďalej len „Železničná spoločnosť“) vo veci zneužívania dominantného postavenia v oblasti obchodovania s plastovými bezpečnostnými plombami používanými v železničnej nákladnej preprave na plombovanie železničných vagónov, a to tak, že Železničná spoločnosť neumožňuje odosielateľom železničných vozňových zásielok a prevádzkovateľom železničných vlečiek používať na plombovanie železničných vozňov iné plomby ako tie, ktoré im dodá sama Železničná spoločnosť. V podaní sa ďalej uvádza, že Železničná spoločnosť využíva svoje monopolné postavenie v železničnej nákladnej doprave a nanucuje používanie ňou obstaraných plomb prepravcami. Okrem toho sa v podaní uvádza, že dotknuté plomby Železničnej spoločnosti nespĺňajú požadované kvalitatívne kritéria a ich cena pre prepravcu je značne predražená.

(2) V súlade s § 25 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 zákona č. 465/2002 Z. z. (ďalej len „zákon č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002“) v spojení s § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. z. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov začal úrad dňa 18.2.2004 na základe predmetného návrhu správne konanie č. 0018/OZ/2004.

(3) Úrad v súlade s § 18 ods. 3 správneho poriadku v spojení s § 25 ods. 3 zákona č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002 upovedomil o začatí správneho konania vo veci možného zneužívania dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 zákona č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002 Železničnú spoločnosť ako aj spoločnosť ANITRAM EXPOS.

(4) Zákonom č. 204/2004 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon 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. došlo s účinnosťou od 1.5.2004 k zmene definície účastníka konania vo veciach zneužívania dominantného postavenia. Na základe ustanovenia § 25 ods. 3 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 zákona č. 465/2002 Z. z. a zákona č. 204/2004 (ďalej len „zákon č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002 a zákona č. 204/2004“) v spojní s § 44a zákona č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002 a zákona č. 204/2004 stratila spoločnosť ANITRAM EXPOS postavenie účastníka konania a jediným účastníkom tohto správneho konania sa stala Železničná spoločnosť.

(5) Dňa 30.6.2004 vydal úrad rozhodnutie č. 2004/DZ/2/1/151 (ďalej len „Rozhodnutie“), v ktorom rozhodol, že konanie Železničnej spoločnosti na relevantnom trhu predaja (dodávky) bezpečnostných plastových plomb za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov spočívajúce vo vynucovaní používania len takých plomb, ktoré predáva (dodáva) Železničná spoločnosť, je zneužitím dominantného postavenia na relevantnom trhu podľa § 8 ods. 2 písm. a) zákona č. 136/2001 v znení zákona č. 465/2002 a zákona č. 204/2004 a uložil Železničnej spoločnosti zdržať sa uvedeného konania a odstrániť tento protiprávny stav. Zároveň uložil Železničnej spoločnosti pokutu vo výške 997 526,19 Eur (30 051 504 Sk).

(6) Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 16.7.2004 po márnom uplynutí 15 dňovej lehoty na podanie rozkladu.

(7) Následne Železničná spoločnosť listom zo dňa 26.8.2004 zaslala úradu na základe § 65 správneho poriadku podnet na preskúmanie Rozhodnutia mimo odvolacieho konania, pričom Rada úradu dospela k záveru, že namietané nedostatky Rozhodnutia neodôvodňujú jeho zmenu alebo zrušenie mimo odvolacieho konania a túto skutočnosť oznámila Železničnej spoločnosti listom zo dňa 14.9.2004.

(8) Železničná spoločnosť podala dňa 19.10.2004 na Krajský súd v Bratislave návrh, ktorým sa domáhala opätovného zaslania Rozhodnutia úradom. Krajský súd postúpil tento podnet na konanie na vecne príslušný Najvyšší súd SR, ktorý uznesením zo dňa 20.12.2005 návrh proti nečinnosti orgánu verejnej správy zamietol ako nedôvodný a neprípustný.

(9) Dňa 6.2.2006 Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Drieňova 24, 820 09 Bratislava, IČO 35 914 921 (ďalej len „Železničná spoločnosť Cargo“) ako právny nástupca Železničnej spoločnosti podal na úrade rozklad voči Rozhodnutiu. Rada úradu preskúmala podaný rozklad a dospela k záveru, že predmetný rozklad bol podaný po lehote. Rada úradu preskúmala oneskorený rozklad aj v súlade s § 60 správneho poriadku a opätovne vyhodnotila namietané nedostatky Rozhodnutia a konania, ktoré predchádzalo jeho vydaniu tak, že nemalo taký charakter, aby odôvodňovali nariadenie obnovy konania alebo zmenu alebo zrušenie predmetného Rozhodnutia.

(10) Voči stanovisku Rady úradu k podanému rozkladu podala Železničná spoločnosť Cargo žalobu na Krajský súd v Bratislave. Rozsudkom č. 1S 263/2006-74 zo dňa 17.4.2008 bolo Rozhodnutie úradu podľa § 250 ods. 2 písm. e/ Občianskeho súdneho poriadku zrušené a vec vrátená na ďalšie konanie. Rozsudok Krajského súdu v Bratislave nadobudol právoplatnosť dňa 3.6.2008 a nová lehota na vydanie rozhodnutia plyní pre úrad od 4.6.2008. Dňa 25.11.2008 predsedníčka úradu predĺžila podľa § 30 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“) lehotu na vydanie rozhodnutia o 6 mesiacov, t.j. do 4.6.2009.

(11) V priebehu správneho konania úrad na základe analýzy získaných podkladov a informácií dospel k nasledujúcim záverom:

A. Účastník konania

(12) Podľa § 3 ods. 2 zákona podnikateľom na účely tohto zákona je podnikateľ podľa osobitného predpisu (Obchodný zákonník), 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.

(13) Podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona je účastníkom konania v prípade zneužívania dominantného postavenia podnikateľ, ktorého činnosť alebo konanie je možným zneužívaním dominantného postavenia.

(14) Železničná spoločnosť vznikla na základe zákona č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti a.s. a o zmene a doplnení zákona SNR č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z., ktorý nadobudol účinnosť dňa 1.8.2001. Železničná spoločnosť podľa výpisu z Obchodného registra Okresného súdu Bratislava I, oddiel Sa, vložka č. 2893/B bola akciová spoločnosť s predmetom činnosti okrem iného, prevádzkovanie dopravy na železničnej dráhe – celoštátne a regionálne dráhy, prevádzkovanie dopravy na lanových dráhach, overovanie technickej spôsobilosti dráhových vozidiel, kúpa tovaru na účely jeho predaja iným prevádzkovateľom živnosti a sprostredkovateľská činnosť v rozsahu voľnej živnosti.

(15) Vzhľadom na uvedené bola Železničná spoločnosť podnikateľom podľa § 2 ods. 2 Obchodného zákonníka, a teda aj podľa § 3 ods. 2 zákona a zároveň podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona v spojení s § 44a zákona bola od 1.5.2004 jediným účastníkom tohto správneho konania.

(16) V priebehu správneho konania s účinnosťou k 1.1.2005 došlo k zániku Železničnej spoločnosti zrušením bez likvidácie, a to rozdelením spoločnosti na dve novozaložené nástupnícke obchodné spoločnosti - Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s., Drieňová 24, 826 03 Bratislava, vykonávajúcu činnosti súvisiace s osobnou prepravou a Železničnú spoločnosť Cargo, vykonávajúcu činnosti súvisiace s nákladnou dopravou.

(17) Železničná spoločnosť Cargo podľa výpisu z Okresného súdu Bratislava I, oddiel Sa, vložka 3496/B je akciová spoločnosť, ktorej predmetom činnosti je okrem iného prevádzkovanie dopravy na dráhe - celoštátne a regionálne dráhy, za účelom prepravy nákladu (vecí) v nákladnej doprave, prevádzkovanie dopravy na dráhe - vlečke (na základe jednotlivých licencií), zasielateľstvo, činnosť colného deklaranta.

(18) Vzhľadom na vyššie uvedené je Železničná spoločnosť Cargo podnikateľom podľa § 2 ods. 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov, a teda je aj podnikateľom podľa § 3 ods. 2 zákona.

(19) Do postavenia Železničnej spoločnosti v oblasti nákladnej prepravy vstúpila teda Železničná spoločnosť Cargo a nesie tak i deliktuálnu zodpovednosť za protiprávne konanie Železničnej spoločnosti. V prípade prechodu deliktuálnej zodpovednosti pri zániku právnickej osoby totiž nie je ani tak podstatné nástupníctvo v právnom zmysle slova, ale rozhodujúci je vstup do ekonomických aktivít podnikateľa, čiže inými slovami ide o nástupníctvo v ekonomickom zmysle slova. Železničná spoločnosť Cargo je nástupníckou spoločnosťou, ktorá od zaniknutej Železničnej spoločnosti nadobudla hmotné aj osobné zložky podnikania, pokračuje v ekonomických aktivitách zaniknutej Železničnej spoločnosti, a preto je jej možné prisúdiť zodpovednosť za protiprávne konanie jej právneho predchodcu a uložiť jej sankciu. Tomuto záveru nasvedčuje aj skutočnosť, že z dôvodu protiprávneho konania, tzn. zneužívania dominantného postavenia Železničnej spoločnosti, nepochybne prešiel na Železničnú spoločnosť Cargo i prospech z tohto konania. Tieto závery úradu sú aj plne v súlade s dlhoročnou rozhodovacou praxou európskych rozhodovacích orgánov.

(20) Prechod deliktuálnej zodpovednosti zo Železničnej spoločnosti na Železničnú spoločnosť Cargo ako je vyššie popísané, bol preukázaný už v predchádzajúcej rozhodovacej praxi úradu¹ a potvrdený rozhodnutím súdu².

(21) Z vyššie uvedeného vyplýva, že v správnom konaní č. 0018/OZ/2004 je od 1.1.2005 účastníkom konania podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona Železničná spoločnosť Cargo.

(22) Účastník konania v odpovedi na výzvu pred vydaním rozhodnutia namietal, že nesúhlasí s názorom o prechode deliktuálnej zodpovednosti zo Železničnej spoločnosti na Železničnú spoločnosť Cargo, pričom osobitne poukazuje na skutočnosť, že údajné zneužívanie dominantného postavenia nielen začalo, ale aj skončilo pred vznikom účastníka konania, t. j. ešte v roku 2004, takže Železničná spoločnosť Cargo reálne nemala žiadnu možnosť ovplyvniť tvrdené porušovanie zákona.

(23) Test ekonomickej kontinuity, ktorý úrad aplikoval v prípade nástupníctva Železničnej spoločnosti Cargo do postavenia zaniknutej Železničnej spoločnosti, je založený na tom, že protisúťažné konanie jedného podnikateľa môže byť prisúdené inému, ak sú splnené dve podmienky: prvá, že nový podnikateľ pokračuje v aktivitách

¹ Rozhodnutie Rady úradu č. 2005/65/R/1/093 zo dňa 9.9.2005; rozhodnutie úradu č. 2006/DZ/2/1/067 zo dňa 3.7.2006

² Rozsudok Krajského súdu v Bratislave 1S 27/2007-227 zo dňa 6.12.2007

subjektu, ktorý sa dopustil porušenia, t.j. existuje kontinuita ekonomických činností týchto dvoch podnikateľov a druhá, že pôvodný subjekt zanikol, t.j. prestal v právnom slova zmysle existovať. Tento test bol mnohokrát použitý Európskou komisiou, Súdom prvej inštancie a Súdnym dvorom³ a zodpovedá cieľom ochrany hospodárskej súťaže tak, aby konanie, ktoré negatívne ovplyvnilo fungovanie trhu a malo byť potrestané, neostalo bez sankcie len z dôvodu organizačných či štrukturálnych zmien na strane podnikateľov. Je nepochybné, že Železničná spoločnosť Cargo pokračuje v poskytovaní služieb železničnej nákladnej dopravy a že Železničná spoločnosť zanikla. Pre posúdenie zodpovednostného vzťahu je teda irelevantné, či nový podnikateľ, ktorý sa stal ekonomickým nástupcom porušovateľa, pokračuje v protisúťažnom správaní svojho predchodcu alebo či mal možnosť ho nejakým spôsobom ovplyvniť.

B. Úvodné informácie

(24) Hlavným predmetom činnosti Železničnej spoločnosti bolo zabezpečovať služby železničnej nákladnej prepravy. Pri zabezpečovaní týchto služieb zodpovedala za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením tovaru v čase od prijatia tovaru na prepravu až po jeho dodanie. Pre posúdenie, či vozeň bol počas prepravy otvorený a či tovar v ňom naložený je v tom istom stave a množstve ako bol prijatý na prepravu, majú rozhodujúci význam plomby. Preto železničné vozne musia byť pred prepravou zaplombované a plomby musia byť vyrobené na jedno použité a tak, aby ich narušenie bolo rozpoznateľné voľným okom. Keďže dopravca nesie zodpovednosť za škodu na tovare počas prepravy, určuje si podmienky plombovania vozňov vrátane podmienok, ktoré musia plomby spĺňať.

(25) V období posudzovanom v rozhodnutí, teda od 15.6.2003 do 30.6.2004 bola situácia týkajúca sa plombovania železničných vozňov pri nákladnej preprave nasledovná:

(26) Plombovanie železničných vozňov pred prepravou vykonávala jednak samotná Železničná spoločnosť a jednak železničné vozne pred odovzdaním na prepravu Železničnej spoločnosti si samostatne plombovali tie spoločnosti, ktoré mali svoju vlastnú železničnú vlečku a ktoré mali Colným riaditeľstvom SR vydaný súhlas na zjednodušený postup v colnom konaní. Medzi takéto spoločnosti patrili napr. Slovnaft, a.s., Volkswagen Slovakia, a.s., Duslo, a.s., Novácke chemické závody, a.s., Probugas, a.s., U.S. Steel, s.r.o., Holcim (Slovensko), a.s., Palma Tumys, a.s., Slovenské magnezitové závody, a.s., Kerko, a.s. – teda spoločnosti s významným objemom tovaru prepravovaného nákladnou železničnou prepravou, ako aj mnohé iné. Tieto spoločnosti úrad ďalej v rozhodnutí nazýva spoločne názvom prepravcovia.

³ rozhodnutie Súdneho dvora vo veci Cooperatieve Vereniging „Suiker unie“ UA (SU) and others v Commission z 16. decembra 1975, spojené prípady 40-48, 50, 54-56, 111, 113 a 114-73, rozhodnutie súdneho dvora vo veci Compagnie Royale Asturienne des Mines SA and Rheinzink GmbH v Commission z 28. marca 1984, spojené prípady 29/83 a 30/83, rozhodnutie Súdneho dvora vo veci Anic Partecipazioni SpA z 8 júla 1999, C-4992 P, rozhodnutie Súdneho dvora vo veci Aalborg Portland A/S z 7. januára 2004, spojené prípady C-204/00 P, C-211/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P

(27) Plomby používané v nákladnej železničnej preprave vyrábali a na trh v SR dodávali najmä dvaja nasledovní výrobcovia – ANITRAM EXPOS a KOBA M, spol. s r.o., Sokolíkova 21, 841 01 Bratislava (ďalej len „Koba M“).

(28) Železničná spoločnosť si plomby pre vlastné potreby (vlastné plombovanie vozňov) získavala formou verejného obstarávania, takže mala len jedného dodávateľa na celý požadovaný objem plomb. Týmto dodávateľom bola spoločnosť Koba M. Čo sa týkalo prepravcov plombujúcich si vozne pred prepravou samostatne, tak do ich možností obstarania si plomb zasiahla Železničná spoločnosť, keď s účinnosťou k 15.6.2003 zmenila Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti (predpis ŽSSK ŽPP/N), v čl. 13 ktorého bolo uvedené: „*Prepravca je povinný plombovať vozne, a to plombami určenými na plombovanie železničných vozňov, ktoré si osobne prevezme od dopravcu.*“ Znamenalo to, že Železničná spoločnosť určila prepravcom plombujúcim si vozne vo vlastnej réžii tieto plombovať len plombami, ktoré im sama dodala, a zároveň odmietala prevziať na prepravu železničné vozne zaplombované inými plombami. Plomby, ktoré predávala ostatným spoločnostiam boli tie isté, ktoré používala aj sama a boli teda získané tiež v rámci verejného obstarávania od spoločnosti Koba M.

(29) Podľa informácií od Železničnej spoločnosti v posudzovanom období, teda od 15.6.2003 do 30.6.2004, Železničná spoločnosť nakúpila 2 258 700 ks plomb vo finančnom objeme 265 411,94 Eur (7 995 800 Sk). V rovnakom období Železničná spoločnosť predala a spotrebovala nasledovné množstvá plomb:

Tabuľka č. 1

	ks	nákupná cena	fakturovaná cena	marža
Vlastná spotreba	1 098 600	124 898,76 Eur (3 762 700 Sk)	124 898,76 Eur (3 762 700 Sk)	0 Eur (0 Sk)
Predaj	1 310 500	157 548,30 Eur (4 746 300 Sk)	250 169,29 Eur (7 536 600 Sk)	92 620,99 Eur (2 790 300 Sk)

(30) Priemerná obstarávacía cena plomby bola 0,12 Eur/ks (3,54 Sk/ks). Cena, za ktorú Železničná spoločnosť plomby predávala ostatným spoločnostiam bola 0,20 Eur/ks (6,1 Sk/ks), teda Železničná spoločnosť plomby predávala s viac ako 70% - ným cenovým navýšením.

C. Relevantný trh

(31) 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. 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.

(32) Vo všeobecnosti existuje viacero typov plomb. Môžu byť vyrobené z rôznych druhov materiálu (plast, kov) a majú rôzne účely použitia (na plombovanie kamiónov v cestnej nákladnej preprave, na plombovanie vozňov v železničnej nákladnej preprave, na plombovanie skladov a rôznych iných objektov a pod.).

(33) Posudzovaný prípad sa týka predaja plastových bezpečnostných plomb používaných len pri železničnej nákladnej preprave na plombovanie vozňov. Železničná spoločnosť samotná plomby nevyrába, ale ich len nakupovala pre svoju vlastnú potrebu. Avšak v dôsledku jej rozhodnutia - zmeny Prepravného poriadku - došlo k takej situácii, kedy sa Železničná spoločnosť stala dodávateľom, predajcom plastových bezpečnostných plomb určených na plombovanie železničných vozňov a tieto plomby dodávala prepravcom, ktorí si mohli sami plombovať železničné vozne pred odovzdaním na prepravu Železničnej spoločnosti. Keďže títo prepravcovia museli plomby od Železničnej spoločnosti odoberať a používať ich, pretože inak by im železničná spoločnosť odmietla prebrať vozne na prepravu, nemohli získavať plomby z iného zdroja ako od Železničnej spoločnosti, a to aj napriek tomu, že bol reálne k dispozícii (napr. plomby od spoločnosti ANITRAM EXPOS).

(34) Železničná spoločnosť teda svojím správaním spôsobila výrazné zmeny štruktúry trhu s plombami, avšak len v segmente plastových bezpečnostných plomb určených pre železničnú nákladnú prepravu na plombovanie vozňov. Vo všeobecnosti bezpečnostné plomby na trh dodávali spoločnosti ANITRAM EXPOS a Koba M, ale v segmente plomb určených pre železničnú nákladnú prepravu došlo v dôsledku správania sa Železničnej spoločnosti k takým zmenám, že práve Železničná spoločnosť sa stala výhradným dodávateľom plomb určených na použitie v železničnej nákladnej preprave na plombovanie vozňov pre prepravcov a títo si plomby dodávané Železničnou spoločnosťou nemohli nahradiť žiadnymi inými, nakoľko by riskovali odmietnutie prepravy železničných vozňov zo strany Železničnej spoločnosti a iný prepravca ako Železničná spoločnosť v tom čase na trhu nepôbil.

(35) Železničná spoločnosť zároveň mala aj výrazný vplyv na cenu plomb predávaných za účelom plombovania železničných vozňov – plomby predávala za cenu 0,20 Eur/ks (6,1 Sk/ks) pričom táto cena bola výrazne iná od cien tých istých plastových bezpečnostných plomb predávaných spoločnosťami Koba M a ANITRAM EXPOS na použitie na iné účely, napr. v cestnej nákladnej preprave - 0,12 Eur/ks (3,54 Sk/ks).

(36) Železničná spoločnosť tak svojím správaním vlastne vytvorila tovarový relevantný trh – trh predaja plastových bezpečnostných plomb používaných na plombovanie železničných vozňov, ktorý sa napr. od segmentu predaja plomb určených na použitie v cestnej nákladnej preprave výrazne líšil jednak štruktúrou a hráčmi, ktorí na trhu pôsobili a jednak cenou. Preto nie je možné hovoriť o existencii homogénnych podmienok na trhu s bezpečnostnými plastovými plombami v rámci prepravy nákladu ako takej, ako to požadoval účastník konania.

(37) Z uvedených dôvodov úrad zadefinoval tovarový relevantný trh ako trh predaja (dodávky) bezpečnostných plastových plomb za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov.

(38) Z hľadiska priestorového úrad vymedzil relevantný trh územím SR, nakoľko uvedený predpis, ktorý „vytvoril“ tovarový relevantný trh bol platný v celej SR ako aj predaj plomb zo strany Železničnej spoločnosti bol realizovaný v celej SR.

(39) Podľa názoru účastníka konania by mal byť relevantný trh chápaný širšie, napr. ako trh s bezpečnostnými plastovými plombami v rámci prepravy nákladu ako takej, nakoľko ten istý typ plomb ako v železničnej nákladnej preprave sa používa aj pri iných druhoch nákladnej prepravy, napr. pri cestnej na plombovanie kamiónov.

(40) Tak ako správne uvádza účastník konania v odpovedi na výzvu pred vydaním rozhodnutia, zastupiteľnosť tovarov je posudzovaná z hľadiska užívateľa, teda či daný tovar je schopný uspokojiť určitú neelastickú potrebu užívateľa. V tomto prípade bol užívateľom železničný prepravca, ktorý na uspokojenie svojej potreby, zaplombovania železničných vozňov určených na prepravu, nemohol použiť akékoľvek bezpečnostné plastové plomby, len tie, ktoré si zakúpil od Železničnej spoločnosti. Z hľadiska užívateľa teda bezpečnostné plastové plomby dodávané Železničnou spoločnosťou nie sú zastupiteľné s inými bezpečnostnými plastovými plombami a tvoria samostatný relevantný trh.

D. Dominantné postavenie

(41) 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.

(42) Existencia dominantného postavenia Železničnej spoločnosti vyplýva z definície relevantného trhu. Železničná spoločnosť svojím správaním vytvorila na trhu takú situáciu, že len ona samotná mohla dodávať plastové bezpečnostné plomby na plombovanie železničných vozňov pre prepravcov. Týmto prepravcom iní klasickí výrobcovia a predajcovia/dodávatelia plomb dodávať plomby vôbec nemohli. Prepravcovia - odberatelia plomb si tiež plomby dodávané Železničnou spoločnosťou nemohli nahradiť žiadnymi inými, nakoľko by riskovali odmietnutie prepravy železničných vozňov zo strany Železničnej spoločnosti a iný prepravca ako Železničná spoločnosť v tom čase na trhu nepôsobil.

(43) Železničná spoločnosť tak na definovanom tovarovom relevantnom trhu vytvorila bariéry vstupu na tento trh a zároveň došlo k tomu, že bezpečnostné plastové plomby, ktoré sama predávala odberateľom, boli vzájomne nezastupiteľné s ostatnými bezpečnostnými plastovými plombami, pretože ako jediné boli použiteľné pri plombovaní železničných vozňov. Týmto si Železničná spoločnosť zabezpečila na definovanom relevantnom trhu dominantné postavenie.

(44) Účastník správneho konania namietal, že Železničná spoločnosť nemala dominantné postavenie, pretože podľa jeho názoru podnikateľský subjekt môže mať dominantné postavenie na relevantnom trhu len vtedy, ak sú kumulatívne naplnené dve podmienky:

- a) podnikateľ nie je vystavený hospodárskej súťaži a
- b) zároveň sa podnikateľ vzhľadom na svoju ekonomickú silu môže správať nezávisle.

(45) Železničná spoločnosť však na úradom zadefinovanom relevantnom trhu nebola vystavená hospodárskej súťaži, pretože v dôsledku jej správania nebolo možné, aby niekto iný dodával prepravcom plastové bezpečnostné plomby a mohla sa preto správať nezávisle. Takéto nezávislé správanie dokumentujú napr. ceny účtované Železničnou spoločnosťou za plomby - 0,20 Eur/ks (6,1 Sk/ks), čo je podstatne vyššie než ceny, za ktoré by ich mohli dodať priamo Koba M alebo ANITRAM EXPOS 0,12 Eur/ks (3,54 Sk/ks). Aj to, že tieto spoločnosti sa nemohli na trhu presadiť napriek výrazne nižšej ponúkanej cene hovorí o nezávislom správaní sa Železničnej spoločnosti na trhu, nakoľko táto vôbec nebola nútená pri predaji plomb zohľadniť jednak konkurentov a ich cenu a jednak potreby a záujmy odberateľov, pretože im odber plomb jednoducho podmienila prebratím vozňov na prepravu a za takýchto podmienok si žiadny z odberateľov nedovolil zmeniť dodávateľa plomb aj napriek tomu, že mal o to záujem.

(46) Na základe uvedených skutočností, úrad dospel k záveru, že Železničná spoločnosť má na relevantnom trhu predaja (dodávky) bezpečnostných plastových plomb za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov v SR dominantné postavenie.

E. Protisúťažné správanie

(47) Dňa 15.6.2003 nadobudla účinnosť zmena č. 5 Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti, a.s. – nákladná preprava (Ž PP/N) ktorá v čl. 13 Plombovanie vozňov, v bode 13.3 uvádza „*Prepravca je povinný plombovať vozeň, a to plombami určenými na plombovanie železničných vozňov, ktoré si osobne prevezme od dopravcu.*“ Uvedená zmena mala za následok, že všetci prepravcovia museli na plombovanie svojich vozňov používať len plomby kúpené od Železničnej spoločnosti. V prípade použitia inej plomby by sa vystavili riziku, že by Železničná spoločnosť neprevzala vozeň na prepravu.

(48) V dôsledku tohto došlo k tomu, že prepravcovia mali určeného konkrétneho dodávateľa plomb - Železničnú spoločnosť, čím došlo k uzavretiu trhu pre výrobcov/predajcov, dodávateľov plastových bezpečnostných plomb, ktorí nemohli tomuto trhovému segmentu priamo dodávať. Tiež odberatelia – prepravcovia nemohli zmeniť dodávateľa ani pri výhodnejšej cenovej ponuke.

(49) Železničná spoločnosť tvrdila, že vzhľadom na to, že je zodpovedná za prepravovaný tovar, je oprávnená určiť podmienky plombovania vozňov vrátane podmienok, ktoré musia plomby spĺňať, aby boli spôsobilé splniť požadované funkcie a že táto jej povinnosť vyplýva z viacerých predpisov. Železničná spoločnosť uviedla viaceré predpisy, ktoré platia pre vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu a ktoré podľa nej dokazujú, že: „...*určenie druhu uzáveru (rozumej plomby) zo strany našej spoločnosti je plne v súlade s uvedeným predpisom, ale aj s ostatnými už uvedenými právnymi predpismi*“. Jednalo sa o nasledovné predpisy⁴:

*Dohovor o spoločnom tranzitnom režime*⁵

⁴ Predpisy sú uvedené pod takým číslom a v takom znení, v akom boli v platnosti v čase, kedy trvala protisúťažná praktika.

⁵ Uverejnený v Zbierke zákonov pod č.187/1996 Z. z., ktorým pristúpila Slovenská republika k Dohovoru o spoločnom tranzitnom režime štátov „EZVO“ a Európskeho hospodárskeho spoločenstva.

(50) V kapitole VIII v čl. 78 ods. 1 je uvedené, že: „*Železničná spoločnosť, ktorá prevezme tovar na prepravu s nákladným listom CIM, ktorý sa považuje za tranzitné vyhlásenie na spoločný tranzitný režim, je pre túto operáciu hlavným zodpovedným*“. Ďalej v kapitole II Povinnosti hlavného zodpovedného v čl. 4 sú vymenované povinnosti hlavného zodpovedného vzhľadom na dodávku tovaru a požadované doklady. V prílohe 1 – Spoločný tranzitný režim, časť II, kapitola III v čl. 28 bod 5 o použití uzáverov (plomb) na dopravných prostriedkoch sa uvádza, že uzávery musia vykazovať vlastnosti uvedené v dodatku II. V dodatku II sa uvádza, že uzávery uvedené v článku 28 prílohy 1 musia vykazovať minimálne nasledujúce vlastnosti a spĺňať nasledujúce technické podmienky:

- a) Základné vlastnosti : Uzávery musia:
 - 1) zachovať bezpečnosť pri normálnom použití,
 - 2) byť ľahko kontrolovateľné a identifikovateľné,
 - 3) byť usporiadané tak, aby bolo možné voľným okom rozoznať ich poškodenie alebo odstránenie
 - 4) byť vyrobené na jednorazové použitie, prípadne opakovane použiteľné uzávery usporiadané tak, aby bolo ich každé nové použitie označené samostatným identifikačným znakom,
 - 5) mať identifikačné znaky.
- b) Technické podmienky :
 - 1) Forma a veľkosť uzáveru môžu byť podľa požadovaného spôsobu priloženia rozdielne, avšak musia mať takú veľkosť, aby boli identifikačné znaky ľahko čitateľné.
 - 2) Identifikačné znaky uzáveru musia byť odolné voči falšovaniu a napodobňovaniu.
 - 3) Použitý materiál musí byť odolný náhodnému poškodeniu a takej kvality, aby zabránil nezistiteľnému falšovaniu alebo opakovanému použitiu.

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF⁶)

(51) Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM) v dodatku B v čl. 20 Podaj tovaru na prepravu a jeho nakladanie v § 5 uvádzajú, že zavesovanie plomb na vozne sa spravuje predpismi platnými pre odosieláciu stanicu. Článok 36 dodatku B uvádza rozsah zodpovednosti železnice za škodu vzniknutú čiastočnou alebo úplnou stratou alebo poškodením tovaru.

Predpisy o medzinárodnej preprave tovaru (PIM)

(52) Tieto predpisy sú určené len pre služobnú potrebu a v článku 165 stanovujú, že predpisy platné pre odosieláciu stanicu stanovujú druh uzáveru.

Zákon č. 238/2001 Z. z Colný zákon

⁶ Uverejnený vo vyhláske ministra zahraničných vecí č.8/1998 Zb.

(53) V § 299 Železničná doprava ods. 3 sa uvádza, že ak železničný dopravca prijme na prepravu tovar sprevádzaný nákladným listom, je hlavným zodpovedným pre túto tranzitnú operáciu.

Zákon č .513/1991 Zb. Obchodný zákonník

(54) V časti Zmluva o preprave vecí Dieľ XIV § 622 a § 624 upravuje zodpovednosť dopravcu za škodu na zásielke, ktorá vznikla po jej prevzatí dopravcom až do jej vydania príjemcovi.

Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti a.s., Nákladná preprava

(55) V čl. 6 Všeobecné podmienky vzniku prepravnej povinnosti dopravcu, bod 6.1 sa uvádza, že dopravca prijme na prepravu spešninu, kuriérnu zásielku a vozňovú zásielku za cenu stanovenú príslušnou tarifou alebo za dohodnutú cenu, ak odosielateľ súhlasí s týmto zverejneným poriadkom.

(56) V čl. 16 Uzatvorenie prepravnej zmluvy bod 16.1 je uvedené, že prepravná zmluva je uzatvorená prevzatím vozňovej zásielky na prepravu a potvrdením všetkých dielov nákladného listu dátumovou pečiatkou stanice odosielacej a potvrdením prepravcu. Článok 13 Plombovanie vozňov v bode 13.3 sa uvádza, že prepravca je povinný plombovať vozne, a to plombami určenými na plombovanie železničných vozňov, ktoré si osobne prevezme od dopravcu.

(57) Na základe všetkých hore uvedených skutočností a po analýze právnych podmienok používania bezpečnostných plomb na železničných vozňoch pri preprave, ktorú zabezpečuje Železničná spoločnosť úrad dospel k záveru, že žiadny právny predpis neobsahuje ustanovenie, z ktorého by vyplývala právomoc Železničnej spoločnosti na určovanie konkrétneho výrobku (plomby) od konkrétneho výrobcu alebo od konkrétneho dodávateľa plomb a ktoré jedine môžu používať prepravcovia, ak odovzdávajú vagónové zásielky na prepravu Železničnej spoločnosti.

(58) Úrad nespochybňuje právo Železničnej spoločnosti určiť si podmienky plombovania vozňov vrátane podmienok, ktoré musia spĺňať plomby, avšak tieto podmienky musia byť všeobecného charakteru, stanovujúce napr. technické vlastnosti plomb, ciele, ktoré musia byť jej použitím splnené, ale nesmú priamo alebo nepriamo určovať konkrétny výrobok konkrétneho výrobcu.

(59) Určitým dôkazom, že takéto všeobecné stanovenie podmienok je možné, sú aktivity Železničnej spoločnosti po vydaní Rozhodnutia, kedy s účinnosťou od 16.8.2004 bolo zmenené pôvodné ustanovenie Prepravného poriadku nasledovne: *„Vozne uvedené v bode 13.1 je povinný plombovať prepravca. Plomby si prepravca môže prevziať bezplatne od dopravcu alebo môže použiť plomby, ktoré si zaobstará sám na vlastné náklady. Plomby musia mať náležitý certifikát, osvedčujúci technický stav plomby z hľadiska bezpečnosti, vydaný Skúšobným ústavom dopravnej a stavebnej techniky Žilina, š.p. Plomby zaobstarávané prepravcom musia obsahovať tieto údaje: - kód dopravcu, - evidenčné číslo odosielacej stanice, - číslo plomby.“*

(60) Od 29.9.2004 nadobudla účinnosť ďalšia zmena znenia čl. 13 bodu 13.3 ŽPP/P a to nasledovne: „*Odosielateľ je povinný plombovať určené vozne plombami, ktoré si zabezpečí od dopravcu alebo iného dodávateľa na základe vlastného rozhodnutia. Plomby musia mať náležitý Certifikát, osvedčujúci technický stav plomby z hľadiska bezpečnosti, vydaný Skúšobným ústavom dopravnej a stavebnej techniky Žilina, š.p. Plomby musia obsahovať tieto údaje: - kód dopravcu, - evidenčné číslo odosielacej stanice, - číslo plomby.*“

(61) Účastník konania namietal, že Železničná spoločnosť nekonala s cieľom získať prospech z obchodovania s plombami, ale že jej cieľom bolo zabezpečiť prepravovaný tovar. Z údajného zneužívania dominantného postavenia preto nemala žiaden majetkový ani iný prospech, okrem prospechu spočívajúcom v riadnom zabezpečení prepraveného tovaru.

(62) Úrad nespochybňuje, že predaj bezpečnostných plastových plomb nebol pre Železničnú spoločnosť jej hlavnou obchodnou činnosťou, avšak táto skutočnosť neznamená, že cieľom, resp. následkom predaja plomb prepravcom, t.j. externým odberateľom, nebolo získanie majetkového prospechu. Uvedené je zrejmé aj z tabuľky č. 1, z ktorej vyplýva, že Železničná spoločnosť predávala plomby prepravcom so 70%-nou maržou, čo predstavovalo 92 620,99 Eur (2 790 300 Sk). Tvrdenie, že Železničná spoločnosť nemala žiaden majetkový prospech z posudzovaného konania, je preto nepravdivé.

(63) Účastník konania ďalej namietal, že Železničná spoločnosť niesla zodpovednosť za škodu na tovare počas prepravy, a preto mala právo určovať kritéria prepravy tovaru, tzn. aj právo žiadať od svojich zákazníkov používať uzávery dodané dopravcom, ktoré spĺňali medzinárodné kritériá. Podľa jeho názoru nič nebránilo prepravcom používať aj vlastné plomby, avšak pre zaistenie objektívnej zodpovednosti dopravcu boli smerodajné plomby dodávané Železničnou spoločnosťou. Okrem toho sa účastník konania odvoláva na to, že úrad uznal právo Železničnej spoločnosti žiadať od zákazníkov použitie plomb, ktorých spôsobilosť plniť funkcie v železničnej preprave je oficiálne uznaná. Železničná spoločnosť teda plnila len svoje zákonné povinnosti a vykonávala svoje práva, za čo nemôže byť sankcionovaná.

(64) Úrad nespochybňuje právo Železničnej spoločnosti prijať opatrenia na zabezpečenie prepravovaného tovaru, avšak tie musia byť v súlade so všetkými právnymi predpismi, teda aj súťažnými. Ako bolo uvedené vyššie, Železničná spoločnosť mala možnosť určiť podmienky, aké musia plomby určené na plombovanie vozňov spĺňať, nemala však právo určiť konkrétne plomby od konkrétneho výrobcu. O tom, že aj tento postup je dostatočný na zabezpečenie prepravovaného tovaru nasvedčuje znenie čl. 13 bodu 13.3. ŽPP/N účinného od 29.9.2004.

(65) Ospravedlnenie Železničnej spoločnosti, že prepravcovia mohli navyše používať aj svoje vlastné plomby, nie je dostatočné na preukázanie, že prepravcovia mali možnosť výberu medzi viacerými dodávateľmi plastových plomb. Práve naopak, tento postup by len zvýšil prepravné náklady prepravcov o náklady na obstaranie ďalších plomb popri povinných nákladoch na obstaranie plomb od Železničnej spoločnosti.

(66) K námietke „oficiálneho uznania“ úrad uvádza, že výberom dodávateľa plomb verejným obstarávaním nedošlo k ich oficiálnemu uznaniu, nakoľko Železničná spoločnosť nie je autoritou, resp. orgánom, ktorý by mohol schváliť spôsobilosť bezpečnostnej plastovej plomby plniť funkcie v železničnej preprave. Pokiaľ hociktorý iný výrobca (dodávateľ) dodáva také plomby, ktoré svojim účelom a technickými parametrami zodpovedajú platným predpisom a ktorých vlastnosti a súhlas na použitie pre daný účel potvrdí určený nezávislý skúšobný orgán, musia mať aj títo dodávatelia umožnený prístup na trh a nie je možné im brániť zúčastniť sa hospodárskej súťaže. Tento postup ale nijakým spôsobom nevylučuje možnosť Železničnej spoločnosti vybrať si dodávateľa plastových plomb pre vlastné použitie napr. aj verejným obstarávaním.

(67) Úrad teda uznáva, že Železničná spoločnosť bola povinná plniť zákonné povinnosti, avšak spôsobom, ktorý neodporuje súťažným predpisom a rovnako uznáva, že Železničná spoločnosť je oprávnená vykonávať svoje práva, avšak len v rozsahu, v ktorom týmto svojím výkonom neobmedzuje práva iných.

(68) Účastník konania ďalej namietal, že dodávateľa bezpečnostných plastových plomb, spoločnosť KOBA M, vybral oficiálne prostredníctvom verejného obstarávania, čo nespochybnil žiaden štátny orgán ani žiadny podnikateľ.

(69) Predmetom šetrenia úradu nebol priebeh a vyhodnotenie verejného obstarávania, nakoľko úrad nie je na to vecne príslušný. Okrem toho, úrad neskúmal konanie Železničnej spoločnosti v prípadoch, ak si sama pre vlastnú potrebu obstarávala bezpečnostné plomby a sama si teda určovala ich výrobcu (dodávateľa), a to na základe vlastných interných predpisov, napr. aj verejným obstarávaním. Úrad skúmal konanie Železničnej spoločnosti v súvislosti s vynucovaním si plombovania vozňových zásielok, ktoré preberala na prepravu od iných prepravcov, a to len plombami, ktoré sama predávala a ak by prepravca neakceptoval uvedenú podmienku, vystavoval sa riziku, že by Železničná spoločnosť neprepravila jeho tovar, aj keď by preukázal, že ním použité bezpečnostné plastové plomby spĺňajú predpísané kvalitatívne a technické parametre, prípadne prešli oficiálnym schvaľovacím procesom. Preto úrad dospel k záveru, že realizáciou ustanovenia čl.13 Plombovanie vozňov, bod 13.3 Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti, a.s., Nákladná preprava, dochádzalo k obmedzovaniu hospodárskej súťaže.

(70) Podľa účastníka konania správaním Železničnej spoločnosti nedošlo k uzavretiu trhu ani k vylúčeniu hospodárskej súťaže, čo má rozhodujúci význam pre posúdenie možného zneužívania dominantného postavenia.

(71) Úrad nesúhlasí s týmto tvrdením, pretože z predložených dôkazov je zrejmé, že aplikáciou ustanovenia čl.13 bodu 13.3. ŽPP/N došlo k vytvoreniu samostatného relevantného trhu predaja (dodávky) bezpečnostných plastových plomb za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov v SR, na ktorom pôsobil jediný podnikateľ, a to Železničná spoločnosť, bez možnosti vstupu iného podnikateľa na tento trh. Z uvedeného vyplýva, že na definovanom relevantnom trhu neexistovala účinná hospodárska súťaž a že vstup na tento trh bol uzavretý.

(72) Vychádzajúc z hore uvedeného úrad konštatuje, že správanie Železničnej spoločnosti popísané vyššie predstavuje zneužitie dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 zákona.

E. Pokuta

(73) Podľa § 38 ods. 1 zákona, za porušenie ustanovenia § 8 ods. 6 zákona, podľa ktorého zneužívanie dominantného postavenia na relevantnom trhu je zakázané, úrad uloží pokutu do 10% z obratu podľa § 10 ods. 3 zákona za predchádzajúce uzavreté účtovné obdobie.

(74) Úrad pri ukladaní pokuty postupoval podľa § 38 ods. 10 zákona, podľa ktorého 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.

(75) Z vyššie uvedeného vyplýva, že úrad hodnotí protiprávne konanie podľa kritérií určených v § 38 ods. 10 zákona, pričom hodnotenie deliktu z pohľadu jednotlivých kritérií sa vykonáva v súlade so zásadou správneho uváženia. Úrad je viazaný hornou hranicou na uloženie pokuty do 10% z celkového obratu za predchádzajúce uzavreté účtovné obdobie.

(76) V súlade s Metodickým pokynom na ukládanie pokút, ktorý je účinný od 2.1.2008, 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 narušenie alebo obmedzenie súťaže priamo alebo nepriamo dotýka a to na vymedzenom priestorovom relevantnom trhu. 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.

(77) V tomto prípade je relevantným obratom, teda obratom dosiahnutým z predaja tovarov a služieb, ktorých sa narušenie alebo obmedzenie súťaže priamo alebo nepriamo dotýka, objem predaja plastových bezpečnostných plomb predaných Železničnou spoločnosťou prepravcom za účelom plombovania prepravovaných celovagónových železničných vozňov v SR.

(78) Posledné uzavreté účtovné obdobie, v ktorom sa podnikateľ zúčastnil na protisúťažnom konaní, je rok 2004. Obrat Železničnej spoločnosti z predaja bezpečnostných plastových plomb za obdobie od 1.1.2004 do 30.6.2004, teda za obdobie trvania porušovania v roku 2004, bol 159 647,58 Eur (4 809 543 Sk). Túto hodnotu úrad považoval za relevantný obrat, z ktorého ďalej vychádzal pri určovaní výšky pokuty.

(79) 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% . Podľa § 38 ods. 10 zákona úrad pri posudzovaní závažnosti porušovania ustanovení zákona berie do úvahy povahu porušovania ustanovení zákona, skutočný 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.

(80) Posudzovaná praktika sa svojím charakterom nedá zaradiť medzi najzávažnejšie praktiky. Jej dopad na trh bol obmedzený vzhľadom na to, že sa týkala len veľmi úzkeho segmentu trhu. Vzhľadom na uvedené, úrad určil percento pokuty na základe závažnosti v dolnej hranici rozpätia, konkrétne 1%.

(81) Pokuta určená na základe závažnosti tak predstavuje 1% z relevantného obratu.

(82) Pokutu určenú na základe závažnosti úrad pre násobil počtom rokov trvania porušovania zákona. Pri porušeniach zákona s trvaním do 1 roka nedochádza z titulu dĺžky trvania porušenia zákona k úprave sumy pokuty určenej na základe závažnosti. Obdobie kratšie ako 6 mesiacov sa berie ako ½ roka, obdobie dlhšie ako 6 mesiacov sa berie ako celý rok .

(83) Porušovanie trvalo od 15.6.2003 do 30.6.2004, teda 1 rok a 15 dní. V súlade s Metodickým pokynom úrad pokutu na základe závažnosti pre násobil koeficientom 1,5.

(84) Úrad neidentifikoval žiadne poľahčujúce ani priťažujúce okolnosti, ktoré by mohol zohľadniť a na základe nich upraviť základnú sumu pokuty.

(85) Na základe uvedeného konečná výška pokuty pre Železničnú spoločnosť Cargo za posudzované správanie je 2 400 Eur (72 302,40 Sk). Pokuta nepresahuje zákonom stanovenú maximálnu hranicu 10% z celkového obratu podnikateľa.

(86) Uložená pokuta je v súlade s § 38 ods. 8 zákona v spojení s § 246d Občianskeho súdneho poriadku.

(87) Účastník konania namietal, že ukladanie pokuty do 10% z obratu môže zvädzať k uloženiu pokuty neprimeraného charakteru a že úradom uložená pokuta má likvidačný charakter.

(88) Ako bolo uvedené vyššie, úrad pri ukladaní pokuty vychádzal z relevantného obratu, ktorým je objem predaja plastových bezpečnostných plomb prepravcom za posudzované obdobie a hodnotu 10% obratu podnikateľa použil len na overenie, či uložená pokuta 2 400 Eur (72 302,40 Sk) nepresahuje túto maximálnu možnú sumu. Úrad má za to, že uložená pokuta nie je likvidačná, a to najmä vzhľadom na výšku

marže Železničnej spoločnosti, ktorú získala z predaja plomb (92 620,99 Eur (2 790 300 Sk)).

(89) V súlade so zákonom č. 659/2007 Z. z. o zavedení meny euro v Slovenskej republike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú všetky peňažné sumy v tomto rozhodnutí uvedené v eurách a súbežne sa na informatívne účely uvádzajú aj peňažné sumy v slovenských korunách, a to podľa konverzného kurzu 1 EUR = 30,1260 SKK a ďalších pravidiel pre prechod na euro.

(90) Vzhľadom na zistený skutkový stav úrad rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

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.

Ing. Emília Babiaková
riaditeľka odboru
zneužívania dominantného postavenia

Rozhodnutie sa doručí:

JUDr. Matej Valašík
Advokátska kancelária VALAŠÍK & PARTNERS
ul. 29. augusta č. 5
811 08 Bratislava