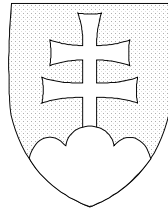


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2015/FH/3/1/027

Bratislava, 16. júla 2015

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor koncentrácií v správnom konaní č. 0020/OK/2015 začatým dňa 27.04.2015 na základe oznámenia koncentrácie podľa § 10 ods. 7 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 podnikateľom Deutsche Bahn AG, so sídlom Potsmader Platz 2, 107 Berlín, Nemecko, prostredníctvom splnomocneného právneho zástupcu spoločnosti Ružička Csekes s.r.o., so sídlom Vysoká 2/B, Bratislava, Slovenská republika, zastúpenej JUDr. Nadou Rošteck Spustovou

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 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 spočívajúcou v získaní nepriamej výlučnej kontroly podnikateľa Deutsche Bahn AG, so sídlom Potsmader Platz 2, 107 Berlín, Nemecko nad podnikateľom BUS PARTNERS SERVICES, s.r.o. so sídlom Studená ulica 5, 821 04 Bratislava, Slovenská republika na základe Zmluvy o kúpe a predaji obchodného podielu podnikateľa BPS uzatvorenej dňa 31.03.2015 medzi podnikateľmi SABRE INVEST (EUROPE) LIMITED so sídlom Kemp House, 152-160 City Road, Londýn, EC1 V 2NX, Spojené Kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska a Ing. Marcel Hlavoň so sídlom Dedovec 1347/170, 017 01 Považská Bystrica, Slovenská republika na strane predávajúcich a ARRIVA Slovakia, a.s. so sídlom Štúrova 72, 949 44 Nitra, Slovenská republika na strane kupujúceho.

Odôvodnenie:

1. Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odboru koncentrácií (ďalej len „úrad“) bolo dňa 27.04.2015 listom zaevidovaným pod číslom 1816/2015 od podnikateľa Deutsche Bahn AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin Nemecko (ďalej len „DB AG“ alebo „Nadobúdateľ“ alebo „Oznamovateľ“) prostredníctvom jeho právneho zástupcu Advokátskej kancelárie Ružička Csekés s.r.o. so sídlom Vysoká 2B, 811 06 Bratislava, Slovenská republika, v mene ktorej koná JUDr. Naďa Roštek Spustová, LL.M. na základe substitučného plnomocenstva zo dňa 24.04.2015 (ďalej len „právny zástupca“) podľa § 10 ods. 7 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“) doručené oznámenie koncentrácie (ďalej len „Oznámenie“), ktorá podľa Oznámenia spočíva v získaní nepriamej výlučnej kontroly podnikateľom DB AG nad podnikateľom BUS PARTNERS SERVICES, s.r.o. Studená ulica 5, 821 04 Bratislava, Slovenská republika (ďalej len „BPS“ alebo „Nadobúdaný“) a prostredníctvom neho k nadobudnutiu nepriamej výlučnej kontroly nad podnikateľom Slovenská autobusová doprava Trnava, a.s. Nitrianska 5, 917 02 Trnava, Slovenská republika (ďalej len „SAD Trnava“) - (ďalej len „koncentrácia“). Týmto podaním bolo začaté správne konanie vo veci predmetnej koncentrácie vedené pod číslom SK 0020/OK/2015 a v súlade so znením § 11 ods. 1 zákona začala dňa 28.04.2015 plynúť lehota 25 pracovných dní na vydanie rozhodnutia.
2. Oznámenie bolo predložené podľa vzoru oznámenia koncentrácie, ktorý je uvedený v prílohe č. 1 Vyhlášky úradu č. 170/2014 Z. z., ktorou sa ustanovujú náležitosti oznámenia koncentrácie (ďalej len „vyhláška“). Úrad z predložených podkladov a informácií zistil, že Oznámenie neobsahovalo všetky náležitosti stanovené vyhláškou, preto bol podnikateľ DB AG listom č. 1870/PMÚ SR/2015 z 29.04.2015 vyzvaný na doplnenie Oznámenia koncentrácie. V ostatnom rozsahu úrad vyhovel žiadosti Oznamovateľa podľa § 10 ods. 9 zákona o zúžení rozsahu požadovaných podkladov.
3. Dňa 30.04.2015 a 04.05.2015 boli úradu doručené doplnenia Oznámenia koncentrácie zaevidované pod číslami 1907/PMÚ SR/2015, 1953/PMÚ SR/2015 a 1957/PMÚ SR/2015. Doručením predmetných doplnení sa Oznámenie koncentrácie stalo úplným a v súlade so znením § 11 ods. 3 zákona plynula dňom 05.05.2015 prerušená lehota podľa § 11 ods. 1 zákona.
4. Za účelom identifikácie relevantných trhov a následného zhodnotenia dopadov predmetnej koncentrácie úrad oslovil listom č. 1901/1-17/PMÚ SR/2015 zo dňa 30.04.2015 vybraných podnikateľov pôsobiacich v oblasti poskytovania služieb verejnej autobusovej dopravy v členení na mestskú hromadnú dopravu (ďalej len „MHD“), prímestskú autobusovú dopravu (ďalej len „PAD“), a diaľkovú autobusovú dopravu (ďalej len „DAD“) v členení na vnútroštátnu a medzinárodnú autobusovú dopravu, a to podnikateľov Slovenská autobusová doprava Zvolen, a .s., Balkán č. 53, 960 95 Zvolen (ďalej len „SAD Zvolen“), Eurobus, a. s., Staničné námestie 9, 042 04 Košice (ďalej len „Eurobus“), SAD Trenčín, akciová

spoločnosť, Zlatovská cesta 29, 911 37 Trenčín (ďalej len „SAD Trenčín“), Dopravný podnik Bratislava, Olejkárska ulica 1, 814 52 Bratislava 1 (ďalej len „DP Bratislava“), Slovak Lines, a.s., Mlynské nivy 31, Bratislava 821 09 (ďalej len „Slovak Lines“), Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť, Bardejovská 6, 043 29 Košice (ďalej len „DP Košice“), SAD Žilina a.s., Košická 2, 010 65 Žilina (ďalej len „SAD Žilina“), SAD Dunajská Streda, a.s., Bratislavská cesta 918/2, 929 13 Dunajská Streda (ďalej len „SAD Dunajská Streda“), Slovenská autobusová doprava Lučenec, a.s., Mikušovská cesta 17, 984 01 Lučenec (ďalej len „SAD Lučenec“), SAD Prešov, a.s., Košická 2, 080 69 Prešov (ďalej len „SAD Prešov“), SAD HUMENNÉ, a.s., Fidlikova 1, 066 43 Humenné (ďalej len „SAD Humenné“), SAD Prievidza a.s., Ciglianska cesta 1,971 36 Prievidza (ďalej len „SAD Prievidza“), SAD Poprad, a.s., Wolkerova 466, 058 49 Poprad (ďalej len „SAD Poprad“), Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s., Kremnička 53, 974 05 Banská Bystrica (ďalej len „DP Banská Bystrica“), Dopravný podnik mesta Prešov, a.s., Bardejovská 7, 080 06 Ľubotice (ďalej len „DP Prešov“), SKAND Skalica, spol. s r. o., Nádražná 26, 909 01 Skalica (ďalej len „SKAND Skalica“), BUS KARPATY spol. s r. o., Prešovská 5, 064 01 Stará Ľubovňa (ďalej len „BUS KARPATY“).

Za rovnakým účelom úrad listami č. 1906/1-8/PMÚ SR/2015 z 30.04.2015 a č. 2060/1-11/PMÚ SR/2015 oslovil aj samosprávne orgány, a to Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25 (ďalej len „Úrad BSK“), Úrad Trnavského samosprávneho kraja, P. O. BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava (ďalej len „Úrad TTSK“), Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Rázusova 2A, 949 01 Nitra (ďalej len „Úrad NSK“), Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín (ďalej len „Úrad TSK“), Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina (ďalej len „Úrad ŽSK“), Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica (ďalej len „Úrad BBSK“), Úrad Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice (ďalej len „úrad KSK“), Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov (ďalej len „úrad PSK“), Mestský úrad Liptovský Mikuláš, Štúrova 1989/41, 031 42 Liptovský Mikuláš (ďalej len „MSÚ Liptovský Mikuláš“), Mestský úrad Michalovce, Nám. osloboditeľov 30, 071 01 Michalovce (ďalej len „MSÚ Michalovce“), Magistrát mesta Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice (ďalej len „Magistrát Košice“), Mestský úrad Nitra, Štefánikova trieda 60, 950 06 Nitra (ďalej len „MSÚ Nitra“), Mestský úrad Nové Zámky, Hlavné námestie 10, 940 02 Nové Zámky (ďalej len „MSÚ Nové Zámky“), Mestský úrad Levice, Nám. Hrdinov 1, 934 32 Levice (ďalej len „MSÚ Levice“), Mestský úrad Piešťany, Námestie SNP č. 3, 921 45 Piešťany (ďalej len „MSÚ Piešťany“), Mestský úrad Ružomberok, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok (ďalej len „MSÚ Ružomberok“), Mestský úrad Trenčín, Mierové námestie 2, 911 64 Trenčín (ďalej len „MSÚ Trenčín“), Mestský úrad Trnava, Trhová 3, 917 71 Trnava (ďalej len „MSÚ Trnava“), Mestský úrad Žilina, Námestie obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina (ďalej len „MSÚ Žilina“).

Dňa 05.06.2015 bola na úrad e – mailom zaslaná žiadosť Oznamovateľa o predĺženie lehoty na vydanie rozhodnutia v správnom konaní č. 0020/OK/2015, ktorú úrad posúdil ako odôvodnenú a podľa § 11 ods. 6 zákona predĺžil lehotu na

vydanie rozhodnutia podľa § 11 ods. 1 zákona o 30 pracovných dní, a to do 20.07.2015.

Za účelom ďalšej identifikácie geografického relevantného trhu v oblasti MHD a PAD a následného zhodnotenia dopadov predmetnej koncentrácie úrad v ďalšom prieskume oslovil listom č. 2664/1-9/PMÚ SR/2015 zo dňa 11.06.2015 vybraných podnikateľov pôsobiacich v oblasti poskytovania služieb PAD, a to SAD Zvolen, Eurobus, SAD Trenčín, Slovak Lines, SAD Dunajská Streda, SAD Lučenec, SAD Prievidza, SKAND Skalica a podnikateľa SAD Banská Bystrica, a.s., Partizánska cesta 97, 974 67 Banská Bystrica (ďalej len „SAD Banská Bystrica“).

5. Ako sa uvádza v Oznámení, podnikateľ DB AG vstúpil do ďalšej obdobnej, osobitne notifikovanej koncentrácie, ktorej cieľom bolo nadobudnutie nepriamej výlučnej kontroly podnikateľa DB AG nad podnikateľom SAD Liorbus, a.s. so sídlom Bystrická cesta 62, 034 01 Ružomberok, Slovenská republika (ďalej len „koncentrácia SAD Liorbus“). Napriek tomu, že uvedené dve transakcie vznikli v rovnakom časovom horizonte, nie sú, vychádzajúc z informácií a podkladov predložených v Oznámení vzájomné podmienené a prepojené. Na základe vyššie uvedeného úrad predmetné transakcie posudzoval ako dve samostatné koncentrácie a vo veci každej z týchto koncentrácií bolo vedené samostatné správne konanie. V prípade koncentrácie SAD Liorbus bolo vydané rozhodnutie, ktorým bola dňa 08.06.2015 táto koncentrácia schválená, rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť v rovnaký deň. V prípade koncentrácie posudzovanej v tomto správnom konaní bolo nevyhnutné vykonať vzhľadom na regionálne aspekty hlbšiu analýzu. Úrad pri posudzovaní tejto koncentrácie vychádzal z portfólia nadobúdateľa vrátane podnikateľa SAD Liorbus.
6. Podľa Oznámenia navrhovaná koncentrácia spočíva v nadobudnutí výlučnej kontroly podnikateľa DB AG nad podnikateľom BPS, a tým aj nad jeho dcérskou spoločnosťou SAD Trnava, a teda aj nepriamej výlučnej kontroly nad dcérskymi spoločnosťami podnikateľa SAD Trnava, a to nad spoločnosťami Net Lines s.r.o. a SAD Invest s.r.o.¹ K nadobudnutiu výlučnej kontroly podnikateľom DB AG dôjde nepriamo, prostredníctvom jeho slovenskej dcérskej spoločnosti ARRIVA Slovakia a.s. so sídlom Štúrova 72, 949 44 Nitra, Slovenská republika (ďalej len „Arriva Slovakia a.s.“).
7. Vzhľadom na skutočnosti uvedené v Oznámení sa v prípade predmetnej transakcie jedná o koncentráciu podľa § 9 ods.1 písm. b) zákona, ktorá podlieha kontrole úradu podľa § 10 ods. 1 písm. b) bod 2 zákona.
8. V predmetnej transakcii je účastníkom konania spoločnosť DB AG. Účastníkmi tejto koncentrácie sú spoločnosť DB AG ako nadobúdateľ kontroly a spoločnosť, nad ktorou má byť predmetnou koncentráciou nadobudnutá výlučná kontrola, t.j. BPS.

¹ Podnikateľ SAD Trnava má, okrem vyššie uvedených, ďalšiu dcérsku spoločnosť, a to spoločnosť Dopravní a Logistická CZ, ktorá však predmetom transakcie nie je

9. Spoločnosť DB AG je nemecký štátny dopravca a nadnárodná spoločnosť pôsobiaca v oblasti mobility a logistiky. Prevádzkuje železničnú infraštruktúru v Nemecku, prevádzkuje tiež osobnú železničnú a autobusovú dopravu, pôsobí v oblasti špedície a logistiky (vrátane nákladnej dopravy). Najmä prostredníctvom svojich dcérskych spoločností pôsobí DB AG na rôznych európskych trhoch osobnej dopravy. Podľa Oznámenia patrí spoločnosť DB AG do obchodného portfólia skupiny Deutsche Bahn (ďalej len „skupina DB“), pričom portfólio skupiny DB tvorí 9 obchodných jednotiek. V rámci skupiny DB spoločnosť DB AG spolu so spoločnosťou DB Mobility Logistics AG fungujú ako riadiace holdingové spoločnosti vo vzťahu k spoločnostiam v skupine.
10. V oblasti autobusovej dopravy pôsobí skupina DB na Slovensku v oblasti MHD, PAD, DAD a tiež v oblasti zmluvnej autobusovej dopravy predovšetkým prostredníctvom dcérskych spoločností ARRIVA NITRA a.s., ARRIVA Nové Zámky, a.s. a ARRIVA Michalovce, a.s.²
11. Okrem vyššie uvedených, ďalšími spoločnosťami patriacimi do skupiny DB na Slovensku sú spoločnosti
 [.....

].³ V oblasti vlakovej osobnej dopravy skupina DB na Slovensku nepôsobí.
12. Vzhľadom na rozhodnutie PMÚ SR o schválení koncentrácie SAD Liorbus, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 08.06.2015, do portfólia dcérskych spoločností podnikateľa DB AG patrí aj podnikateľ GOTFRÍ s. r. o., a prostredníctvom neho aj podnikateľ SAD Liorbus.
13. Podľa predložených podkladov a informácií je nadobúdaná spoločnosť BPS holdingová spoločnosť, ktorá vlastní 60,5 % podiel v spoločnosti SAD Trnava, pričom zvyšných 39,5 % akcií podnikateľa SAD Trnava vlastní Slovenská republika, prostredníctvom FNM SR. Vlastníctvo 60,5 % akcií podnikateľa SAD Trnava podnikateľom BPS znamená výlučnú kontrolu nad podnikateľom SAD Trnava. Spoločnosť BPS poskytuje služby opravy motorových vozidiel a opravy karosérií, a to najmä svojim dcérskym spoločnostiam a v obmedzenom rozsahu aj poskytovanie komerčných servisných činností iným subjektom. Spoločnosť SAD Trnava sa zaoberá podnikaním vo verejnej autobusovej doprave, a to hlavne

² Časť medzinárodnej DAD je prevádzkovaná prostredníctvom spoločností patriacich do skupiny DB, ktoré pôsobia primárne na trhu v ČR, napr. spoločnosť Osnado, spol. s.r.o.

³ Obchodné tajomstvo Oznamovateľa – informácie o spoločnostiach patriacich do skupiny DB

v oblasti MHD, PAD a DAD – vnútroštátnej a DAD medzinárodnej, nepravidelnou a zmluvnou dopravou, a tiež ďalšími doplnkovými službami.⁴

14. Spoločnosť SAD Trnava má tri dcérske spoločnosti. Spoločnosť Net Lines s.r.o. poskytuje zájazdovú dopravu, DAD a zmluvnú dopravu, spoločnosť SAD Invest s.r.o. prevádzkuje autobusové stanice v Hlohovci a v Senici.⁵ Podnikateľ SAD Trnava má hlavné sídlo v Trnave a strediská v Hlohovci, Piešťanoch, Senici a tiež v Trnave.

15. Z uvedeného vyplýva, že aktivity účastníkov koncentrácie sa horizontálne prekrývajú pokiaľ ide o oblasť osobnej autobusovej dopravy, preto sa úrad ďalej podrobnejšie zaoberal touto oblasťou, ďalšie aktivity účastníkov koncentrácie nebolo zo súťažného hľadiska nevyhnutné bližšie posudzovať.

V rámci osobnej autobusovej dopravy sa úrad zamerlal na poskytovanie verejnej pravidelnej autobusovej dopravy, a to MHD, PAD a DAD (vnútroštátnej a medzinárodnej). Zmluvnú dopravu (úrad pre tieto účely pod tento pojem zahrnul dopravu vykonávanú ako pravidelná doprava pre podniky alebo nepravidelnú na základe jednotlivých objednávok) nebolo zo súťažného hľadiska potrebné v tomto konaní bližšie skúmať. V rámci verejnej pravidelnej osobnej autobusovej dopravy sa úrad ďalej nezaoberal otázkou zastupiteľnosti tohto typu dopravy s inými typmi, najmä osobnou železničnou dopravou, nakoľko účastníci koncentrácie jednak v tejto oblasti na Slovensku nepôsobia a jednak koncentrácia nevzbudzovala súťažné obavy ani v prípade, ak železničná doprava nebola braná do úvahy ako alternatíva k autobusovej doprave.

Verejná autobusová doprava – charakteristika a aktivity účastníkov koncentrácie

16. Verejná autobusová doprava na území SR sa delí podľa zákona o doprave na:

- a) Pravidelnú autobus. dopravu (MHD, PAD, DAD vnútroštátna/medzinárodná),
- b) osobitnú pravidelnú autobusovú dopravu a
- c) príležitostnú autobusovú dopravu.

17. Na poskytovanie služieb v oblasti MHD a PAD (a sčasti aj DAD) sa vzťahuje predovšetkým nasledujúca legislatíva:

- zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (tiež vykonávacía vyhláška MDVRR SR č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave)
- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie o službách vo verejnom záujme“),

⁴ Na základe Zmluvy o prenájme má SAD Trnava od mesta Přerov v Českej republike prenajatú autobusovú stanicu a pozemky, na ktorých sa nachádza, a na základe čoho generuje SAD Trnava v malom rozsahu aj obrat v Českej Republike. Jedná sa o príjmy z prenájmu jednotlivých nebytových priestorov na autobusovej stanici tretím osobám pre účely poskytovania služieb cestujúcim (kiosky, stánky rýchleho občerstvenia, nápojové automaty a automaty s občerstvením, prevádzka bistra a pod.).

⁵ Viď pozn. pod čiarou č. 1

- zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Ako je už vyššie uvedené, úrad sa ďalej zaoberal posudzovaním koncentrácie v oblasti verejnej pravidelnej autobusovej dopravy, t.j. MHD, PAD a DAD.

18. Nevyhnutným predpokladom prevádzkovania verejnej pravidelnej autobusovej dopravy je povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy (§ 5 Zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (ďalej len „Zákon o doprave“), ktorého ekvivalentom je v prípade medzinárodnej dopravy tzv. licencia Spoločenstva.
19. Okrem udelenia povolenia, prípadne licencie podľa predchádzajúceho bodu je nevyhnutná dopravná licencia, ktorou sa zriaďuje autobusová linka a ktorej udelením vzniká prevádzkovateľovi cestnej dopravy oprávnenie prevádzkovať na nej pravidelnú dopravu. Vydávanie a odnímanie dopravnej licencie upravuje najmä §10 Zákona o doprave, prípadne príslušné medzinárodné predpisy (pre medzinárodnú DAD). Platnosť vnútroštátnej dopravnej licencie je najviac 10 rokov, s možnosťou jej predĺženia.
20. Podmienky udelenia dopravnej licencie na vnútroštátnu verejnú pravidelnú autobusovú dopravu, ktorá je potrebná pre poskytovanie služieb MHD, PAD aj DAD pre všetky fyzické a právnické osoby určuje Zákon o doprave. Okrem iného sú to najmä požiadavky na personálne vybavenie, technické vybavenie, podrobné údaje o konkrétnej autobusovej linke so zodpovedajúcimi podkladmi v súvislosti so sprístupnením autobusových staníc a pod., prepravný poriadok, cestovný poriadok, atď. Dopravná licencia je potrebná pre každú autobusovú linku individuálne, ak však ide v PAD o skupinu autobusových liniek jedného prevádzkovateľa pravidelnej dopravy, ktorými zabezpečuje dopravnú obsluhu aglomerácie nepresahujúcu hranice kraja, možno na ich zriadenie a prevádzkovanie udeliť jednu dopravnú licenciu. Na prevádzkovanie autobusových liniek jedného prevádzkovateľa pravidelnej dopravy v MHD postačuje jedna dopravná licencia.
21. Dopravnú licenciu udeľuje v prípade MHD mesto, v prípade PAD a vnútroštátnej DAD samosprávny kraj, v prípade medzinárodnej DAD Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR podľa príslušných predpisov.
22. Povoľiť zriadenie autobusovej linky a udeliť dopravnú licenciu možno, ak:
 - a) žiadateľ je držiteľom povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy podľa zákona alebo licencie Spoločenstva,
 - b) prevádzkovanie pravidelnej dopravy na celej trase navrhovanej autobusovej linky umožňuje technický stav, priepustnosť ciest a bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky,

- c) je zriadenie vnútroštátnej autobusovej linky v súlade s plánom dopravnej obslužnosti, alebo ak na jej zriadení je záujem dopravného správneho orgánu s prihliadnutím na záujem obcí, zamestnávateľov alebo verejnosti,
- d) žiadateľ má vlastnú alebo prenajatú dostatočnú technickú základňu potrebnú na obsluhu autobusovej linky a na prevádzkovanie pravidelnej dopravy na nej podľa cestovného poriadku.

V rozhodnutí o udelení dopravnej licencie na pravidelnú autobusovú dopravu môže príslušný orgán uložiť povinnosti vo vzťahu k vozovému parku (napr. typ, druh, autobusu vzhľadom na jeho vek, kapacitu a pod.), vo vzťahu k zabezpečeniu určitého okruhu služieb pre cestujúcich a k zabezpečeniu služieb súladných s plánom dopravnej obslužnosti.

23. Pravidelná doprava na autobusovej linke sa uskutočňuje podľa cestovného poriadku. Podľa § 15 ods. 2 Zákona o doprave cestovný poriadok zostavuje dopravca samostatne pre každú autobusovú linku. Ak pravidelnú dopravu na jednej autobusovej linke prevádzkujú dvaja alebo viacerí dopravcovia, zostavujú jeden spoločný cestovný poriadok pre túto linku. V dopravnej licencii možno určiť alebo v zmluve o službách dohodnúť, že sa zostaví jeden cestovný poriadok aj vtedy, ak niekoľkí dopravcovia uskutočňujú pravidelnú dopravu na niekoľkých autobusových linkách, ktoré sú sčasti spoločné alebo na seba nadväzujú, križujú sa alebo inak súvisia.

Cestovný poriadok a jeho zmeny schvaľuje v zmysle § 15 ods. 3 Zákona o doprave dopravný správny orgán, a to na základe územnej príslušnosti. Ak cestovný poriadok upravuje trasu autobusovej linky a harmonogram spojov, ktoré sú súčasťou plánu dopravnej obslužnosti daného kraja alebo súčasťou jeho Zmluvy o službách vo verejnom záujme, schvaľuje ho vrátane jeho zmien aj objednávateľ (obec, mesto, VÚC).

24. V rámci verejnej pravidelnej autobusovej dopravy sa rozlišuje DAD, poskytovaná na komerčnom princípe a PAD a MHD, ktoré sú poskytované ako služby vo verejnom záujme.
25. V prípade, ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou na komerčnom princípe (ani železničnou dopravou) je objednávateľ v rámci PAD a MHD oprávnený vo verejnom záujme objednať dopravné služby, V takomto prípade Objednávateľ uzatvára Zmluvu o službách v zmysle § 21 Zákona o doprave s dopravcom v pravidelnej autobusovej doprave na tie služby, ktoré by inak, najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, vôbec neposkytoval, neposkytoval by ich v požadovanom rozsahu alebo kvalite, alebo by ich neposkytoval za určené základné cestovné, ale ktoré zároveň sú potrebné na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia. Zmluvu o službách nemožno uzatvoriť na DAD a na komerčnú rekreačnú a turistickú prepravu. Na spôsob výberu dopravcu a spôsob zadávania zmlúv o službách sa vzťahuje nariadenie o službách vo verejnom záujme, ako je ďalej uvedené.

26. V prípade komerčnej DAD, dopravnú licenciu na prevádzkovanie určitej konkrétnej diaľkovej linky vydáva VÚC, kde je východisková stanica linky, pričom sú oslovené ostatné dotknuté VÚC, aby sa k danej žiadosti vyjadrili. Pre vstup na trh DAD, okrem komerčných a technických potrieb (autobusy, personál, atď.), teda nie sú žiadne iné legislatívne bariéry.

27. Na trhoch zahŕňajúcich územie SR pôsobí Skupina DB v rámci verejnej pravidelnej autobusovej dopravy podľa Oznámenia nasledovne:

MHD - (na základe platných dopravných licencií a Zmlúv o službách uzavretých s príslušnými samosprávnymi orgánmi) zabezpečuje služby MHD v mestách:

- Nové Zámky, Komárno, Štúrovo, Šaľa, Šurany, Levice a Šahy (Arriva Nové Zámky, a.s.),
- Trebišov (Arriva Michalovce, a.s.),
- Nitra, Zlaté Moravce, Topoľčany (Arriva Nitra, a.s.),
- Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Dolný Kubín (SAD Liorbus).

PAD - (na základe platných dopravných licencií a Zmlúv o službách uzavretých s príslušnými samosprávnymi orgánmi) prevádzkuje PAD v regiónoch:

- Michalovce, Sobrance, Trebišov - spolu na 57 linkách (spoločnosť Arriva Michalovce, a.s.),
- Komárno, Levice, Nové zámky, Štúrovo a Šaľa - spolu na 90 linkách (spoločnosť Arriva Nové Zámky, a.s.),
- Nitra, Topoľčany, Vrábľa, Zlaté Moravce - spolu na 93 linkách (spoločnosť Arriva Nitra, a.s.),
- Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Dolný Kubín, Námestovo, Trstená, spolu na 121 linkách (spoločnosť SAD Liorbus).

DAD vnútroštátna na trasách:

Spoločnosť Arriva Nové Zámky, a.s.

- Šahy - Levice - Nitra – Bratislava,
- Levice - Nitra - Piešťany - Trenčín - Trenčianske Teplice,
- Nové Zámky - Kolárovo - Šaľa – Bratislava,
- Štúrovo - Šahy - Zvolen - Banská Bystrica - Dolný Kubín.

Spoločnosť Arriva Michalovce, a.s.

- Sobrance - Michalovce - Košice - Lučenec - Zvolen - Nitra – Bratislava,
- Trebišov - Košice - Prešov – Poprad.

Spoločnosť Arriva Nitra, a.s.

- Topoľčany - Nitra - Sereď – Bratislava,
- Zlaté Moravce/ Vrábľa - Nitra - Sereď – Bratislava,
- Bratislava/ Nitra - Prievidza - Žilina / Martin - Ružomberok - Liptovský Mikuláš,
- Nitra/Zlaté Moravce – Prievidza – Žilina/Martin – Dolný Kubín.

Spoločnosť SAD Liorbus

- Trstená – Nitra.

Medzinárodná DAD⁶ na trasách:

- Levice - Nitra - Trnava - Senica – Hodonín (ČR) - Brno (ČR).
- Michalovce - Vranov nad Topľou - Košice - Prešov - Poprad - Kolín - Mladá Boleslav (ČR) – Liberec (ČR),
- Michalovce – Užhorod (Ukrajina).

28. Cieľová spoločnosť, resp. nadobúdaný podnikateľ BPS pôsobí prostredníctvom spoločnosti SAD Trnava na trhoch zahŕňajúcich územie SR v rámci verejnej pravidelnej autobusovej dopravy nasledovne:

MHD - (na základe platných dopravných licencií a Zmlúv o službách uzavretých s príslušnými samosprávnymi orgánmi) prevádzkuje MHD v mestách Trnava, Piešťany, Senica, Hlohovec.

PAD - (na základe platných dopravných licencií a Zmlúv o službách uzavretých s príslušnými samosprávnymi orgánmi) prevádzkuje PAD v rámci Trnavského samosprávneho kraja v tých regiónoch, v ktorých majú sídla strediská spoločnosti, t.j. Trnava, Piešťany, Senica, Hlohovec. V týchto regiónoch prevádzkuje spoločnosť 88 prímestských liniek, z ktorých 34 liniek prechádza do Bratislavského, Nitrianskeho a Trenčianskeho kraja.

DAD vnútroštátna - prevádzkovaná na troch linkách:

- Senica–Radošovce-Holíč (spoločnosť SAD Trnava)
- Bratislava-Trnava-Jablonica-Myjava (spoločnosť Netlines)
- Senica-Piešťany-Banská Bystrica (spoločnosť Netlines).

Medzinárodná DAD - prevádzkuje 1 linku na trase Holíč - Hodonín (ČR).

Vymedzenie relevantných trhov

29. Vo vzťahu k verejnej pravidelnej autobusovej doprave, navrhol účastník konania v Oznámení vymedziť relevantné trhy nasledovne (s odkazom na zdôvodnenie použité v rámci predchádzajúcej rozhodovacej praxe Európskej komisie (ďalej len „EK“)⁷:

- a) trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie pravidelnej dopravy v mestách a regiónoch, pričom priestorovo možno podľa účastníka konania ponechať otvorenú otázku národnej alebo regionálnej dimenzie tohto trhu a

⁶ Časť realizovaná aj prostredníctvom spoločností patriacich do Skupiny DB v ČR, ako je vyššie uvedené

⁷ Rozhodnutie EK č. COMP/M.6818 – DEUTSCHE BAHN / VEOLIA TRANSPORT CENTRAL EUROPE – o súhlase s koncentráciou zo dňa 30.4.2013

- b) trh poskytovania komerčnej diaľkovej autobusovej dopravy, kde priestorový trh by mal odrážať pôvod a destináciu.

Z Oznámenia vyplýva, že v prípade trhu zadávania zákaziek na prevádzkovanie verejnej pravidelnej autobusovej dopravy v mestách a regiónoch (MHD, PAD) v rozhodnutí prípadu č. M.6818 (koncentrácia DEUTSCHE BAHN/VEOLIA TRANSPORT) zo dňa 30.04.2013 EK skonštatovala, že k hospodárskej súťaži dochádza na území SR v súvislosti s ponukami v súťažiach o zákazky služieb autobusovej dopravy a nie na samotnom trhu, keďže po udelení zákazky prevádzkovatelia autobusovej dopravy nemajú možnosť rozhodovať o hlavných aspektoch hospodárskej súťaže na predmetnom trhu.

Tovarový trh

MHD/PAD a DAD

30. Úrad konštatuje, ako už bolo vyššie uvedené, že v oblasti PAD a MHD ide o dopravu, ktorá je poskytovaná ako služba vo verejnom záujme, okrem dopravnej licencie je potrebné uzavrieť zmluvu o službách, ktorá určuje najmä vymedzenie záväzku, t.j. služieb, ktoré sa na jej základe poskytujú, tarifu, najmä maximálnu sadzbu cestovného, spôsob výpočtu príspevku a pod. Pred účinnosťou Nariadenia o službách vo verejnom záujme boli zmluvy na poskytovanie predmetných služieb vo verejnom záujme uzatvárané priamym výberom dopravcu objednávateľom. Nariadenie o službách vo verejnom záujme, ktoré upravuje spôsob výberu dopravcu a zadávanie služieb je účinné v SR od 03.12.2009. Podľa tohto nariadenia môže objednávateľ vykonávať služby PAD/MHD buď vo vlastnej réžii - sám alebo prostredníctvom spoločnosti, ktorú kontroluje a ktorej môže udeliť zákazku priamym zadaním alebo prostredníctvom tretej strany, t.j. dopravcu vybratého na základe tendra. V súčasnosti prevažná väčšina dopravných licencií a zmlúv o službách bola udelená a uzavretá pred účinnosťou predmetného nariadenia vo forme priameho výberu dopravcu a proces výberu prostredníctvom tendrov by sa mal vo väčšej miere začať uskutočňovať v najbližších rokoch postupne s uplynutím platnosti v súčasnosti uzavretých zmlúv o službách.
31. Z uvedeného vyplýva, aj vzhľadom na vykonaný prieskum, že k hospodárskej súťaži dochádza v oblasti PAD a MHD na území SR v súvislosti s ponukami v súťažiach o zákazky služieb autobusovej dopravy a nie na samotnom trhu, po udelení zákazky prevádzkovatelia autobusovej dopravy nemajú možnosť rozhodovať o hlavných aspektoch hospodárskej súťaže na predmetnom trhu, ako napr. o výške cestovného, frekvencii, prípadne kvalite služieb. Orgány miestnej a regionálnej samosprávy tvoria 100 % odberateľov a jedná sa o regulovaný trh, kde sú podmienky zákaziek určované priamo objednávateľmi.
32. Na rozdiel od vyššie uvedeného, v prípade DAD, ako vyplýva z Oznámenia a informácií z uskutočneného prieskumu, prevádzkovatelia tohto druhu autobusovej dopravy majú možnosť rozhodovať o hlavných aspektoch hospodárskej súťaže na trhu, ako sú napr. výška cestovného, frekvencia, prípadne kvalita poskytovaných služieb a spôsob obstarania tohto druhu verejnej autobusovej

dopravy je formou priameho nákupu cestujúcich - jednotlivcov alebo skupín, bez použitia postupov verejného obstarávania.

33. Vychádzajúc z vyššie uvedeného, úrad sa zaoberal samostatne MHD a PAD a samostatne segmentom DAD, najmä vzhľadom na odlišný právny a regulačný rámec a podmienky ich poskytovania. Pri vymedzovaní relevantných trhov bral do úvahy podporne aj predchádzajúcu rozhodovaciu prax Európskej komisie vo vzťahu k SR⁸, podľa ktorého je potrebné vymedziť samostatný trh vo vzťahu k MHD a PAD, a to trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie verejnej dopravy v mestách a regiónoch (t.j. ide o súťaž o trh) a samostatne pre DAD ako trh poskytovania komerčnej diaľkovej dopravy.⁹

PAD a MHD

34. Úrad sa v rámci tovarovej dimenzie trhu zadávania zákaziek na prevádzkovanie PAD/MHD zaoberal jeho možným užším členením na trh MHD a trh PAD.
35. Pravidelnú autobusovú dopravu na úrovni MHD možno prevádzkovať spolu s mestskou električkovou dopravou a mestskou trolejbusovou dopravou ako jednotný mestský dopravný systém vzájomne zosúladených a prepojených liniek a harmonogramu spojov na základe jednotného prepravného poriadku s jednotným systémom predaja cestovných lístkov. MHD v SR obsahuje dve prevádzky električiek, päť prevádzok trolejbusov a veľké množstvo autobusových prevádzok. Električkové prevádzky sa nachádzajú v Bratislave a Košiciach, obe sú tiež doplnené trolejbusovou a autobusovou sieťou.

MHD je v SR prevádzkovaná mestskými dopravnými podnikmi alebo inými prepravcami na základe objednávky miest. Na území SR mestské dopravné podniky majú predovšetkým krajské mestá, a to Bratislava, Žilina, Banská Bystrica, Košice a Prešov. Mestské dopravné podniky sú v 100 % vlastníctve príslušných miest. V iných krajských mestách, napr. Nitra, Trnava a Trenčín a v menších okresných mestách služby MHD poskytujú prevažne súkromní prepravcovia. V prípade súkromných prepravcov sa môže jednať zároveň o tých, ktorí vykonávajú PAD. Objednávateľom výkonov vo verejnom záujme na úrovni MHD je príslušné mesto.

36. PAD zabezpečuje dopravnú reláciu medzi obcami regiónu a spádovou oblasťou (ktorou býva väčšinou najväčšia obec, mesto, alebo obec, ktorá je dôležitým dopravným uzlom). Táto doprava nie je dynamická, počet zastávok je obmedzený, aj keď v spádovej oblasti môže mať zastávky spoločné s MHD. Niektoré obce sa môžu nachádzať na hranici dvoch spádových regiónov, vtedy sa tu môžu nachádzať linky oboch spádových miest. V prípade PAD je objednávateľom výkonov vo verejnom záujme mesto.

⁸ Vid' pozn. č. 6

⁹ Uvedené úvahy pokiaľ ide o možné alternatívy vymedzenia trhu sú vo všeobecnosti potvrdené aj na základe výsledkov prieskumu úradu v tomto správnom konaní

Na území SR sa najčastejšie vyskytuje PAD, ktorá zabezpečuje spojenie obcí so spádovým mestom a jeho hlavnou autobusovou stanicou, z ktorej možno ďalej použiť MHD na cestu po meste, vnútrooblastnú dopravu na prepravu do inej obce alebo regiónu, alebo mimooblastnú dopravu na prepravu do vzdialenejšej oblasti krajiny. Príkladom môže byť autobusové spojenie obcí Bratislavského kraja a Bratislavy, príp. autobusové spojenie mesta Humenné s ostatnými obcami a mestami okresov Medzilaborce, Humenné a Snina.

37. Odpovede subjektov v prieskume, ktorý bol úradom uskutočnený v správnom konaní v rámci prešetrovania dopadov zamýšľanej koncentrácie do značnej miery preukázali, že požiadavky, ktoré musia poskytovatelia spĺňať na to, aby zo strany príslušnej samosprávy bola s nimi podpísaná Zmluva o službách na poskytovanie MHD aj PAD, sú stanovené Zákonom o doprave, relevantnou legislatívou EÚ, a ustanoveniami, ktoré sú súčasťou konkrétnej Zmluvy o službách.

38. Úrad v rámci prieskumu zistil, že medzi tie náležitosti, ktoré musia uchádzači o zákazku v prípade tak MHD ako aj PAD spĺňať, patria napríklad:

- skutočné a stabilné miesto usadenia (sídlo podniku alebo pobočky prevádzkovateľa cestnej dopravy)
- príslušné doklady potrebné k prevádzke pravidelnej autobusovej dopravy na úrovni MHD a PAD
- finančná spoľahlivosť,
- odborná spôsobilosť vedúceho dopravy,
- povolenie na výkon prevádzkovateľa dopravy,
- dopravná licencia,
- licencia na prevádzkovanie dopravy po dráhe,
- spracovaný a schválený prepravný poriadok, tarifu a cestovný poriadok,
- uzatvorená zmluva o preprave osôb,
- preprava cestujúcich podľa tarify,
- povinnosť prevádzkovať pravidelnú autobusovú linku na úrovni MHD a PAD v súlade s udelenou dopravnou licenciou a so zmluvou po celý čas ich platnosti.

V otázke infraštruktúry potrebnej na prevádzkovanie MHD a PAD sa väčšina opýtaných subjektov zhodla na tom, že je nutné mať k dispozícii najmä potrebný počet autobusov, parkovacie priestory, autobusové zastávky, priestory na údržbu, administratívne priestory, informačné kancelárie, odbavovaciu a podpornú techniku, potrebný počet obslužného personálu.

Opýtané subjekty sa ďalej zhodli na tom, že infraštruktúra je závislá od konkrétneho rozsahu poskytovaných služieb MHD a PAD. Objednávateľ musí stanoviť územie, definovať trasy a počty liniek, intervaly a počty spojov, požiadavku na ponuku kapacity od dopravcu, predpokladané počty cestujúcich, prepravné podmienky, tarifu, cenu, výšku zliav, predpokladaný rozsah km výkonov MHD a PAD, polohy zastávok, prestupové uzly, požiadavku na systém vybavovania cestujúcich, prenosu informácií od dopravcu k objednávateľovi, štandardy kvality, predpokladanú dĺžku zmluvného vzťahu a iné náležitosti.

Z ekonomických dôvodov je zároveň potrebné, aby podstatná časť infraštruktúry bola zriadená v tom teritóriu, kde je daná služba poskytovaná. Aj z toho dôvodu sa väčšina opýtaných subjektov zhodla na tom, že infraštruktúra je závislá od konkrétneho rozsahu a územného vymedzenia poskytovaných služieb.

39. Ceny cestovného sú v prípade MHD aj PAD regulované na základe uzavretých Zmlúv o službách. Zmluvy o službách obsahujú podľa § 21 ods. 6 Zákona o doprave okrem iného aj tarifu, najmä maximálnu sadzbu základného cestovného, cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich a spôsob výpočtu príspevku a harmonogram jeho postupnej úhrady. Služby vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave sa financujú z rozpočtu samosprávneho kraja.
40. Vzhľadom na to, že na území SR je trh v oblasti poskytovania služieb MHD aj PAD¹⁰ riešený formou zákaziek, ktoré môžu byť zadane priamo alebo vyhlásením verejnej súťaže, úrad u oslovených podnikateľov ako aj zadávateľov zákaziek zisťoval aj to, akou formou sú tieto zákazky riešené, resp. zadávané. Z prieskumu vyplynulo, ako je aj vyššie uvedené, že v SR stále prevažuje zadávanie zákaziek priamou formou a nie formou vyhlásenia verejnej súťaže.¹¹
41. Vychádzajúc z uvedených skutočností, a to predovšetkým, že v prípade MHD i PAD sú obdobné podmienky regulácie vstupu na trhu a aj samotného pôsobenia na trhu, čo bolo potvrdené i uskutočneným prieskumom, úrad konštatuje, že aj keď existujú určité odlišnosti, tieto nie sú do takej miery špecifické, že by odôvodňovali existenciu samostatných trhov pre MHD a PAD a zaradil oba typy pravidelnej autobusovej dopravy na jeden tovarový trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy v mestách a regiónoch v podmienkach SR. Nakoľko však v najväčších aglomeráciách je poskytovateľ MHD podnikateľ vlastnený daným mestom, pričom najväčšie mestské podniky sa prevažne vyjadrili, že ich účelom je výlučne poskytovanie MHD v rámci daného mesta a neuchádzajú sa, resp. neplánujú sa uchádzať o zákazky mimo daného mesta, úrad uvedené zhodnotil v rámci posudzovania dopadov koncentrácie, tak ako je ďalej uvedené.

DAD vnútroštátna/medzinárodná

42. V Oznámení sa k vymedzeniu relevantného trhu v oblasti poskytovania komerčnej DAD uvádza, že tento trh bol aj v rozhodnutí EK¹² zhodnotený tak, že na tomto trhu dochádza k hospodárskej súťaži a to z dôvodu, že prevádzkovatelia autobusovej dopravy majú možnosť určovať výšku cestovného, frekvenciu, príp. kvalitu samotných služieb.

¹⁰ Vid' pozn. č. 6

¹¹ Dopusiaľ bolo uskutočnených len niekoľko tendrov na prevádzkovanie MHD alebo PAD, platnosť v súčasnosti uzavretých zmlúv o službách končí v priebehu rokov 2015 - 2022

¹² Vid' pozn. č. 6

43. Komerční prepravcovia, resp. prepravcovia pôsobiaci v oblasti poskytovania služieb DAD – vnútroštátnej a DAD – medzinárodnej, si stanovujú druhy cestovného slobodne podľa vlastného uváženia. Cenotvorba a výška cien cestovného komerčných prepravcov nie je na území SR regulovaná žiadnou legislatívou ani inštitúciou. V zmysle Zákona o doprave majú komerční prepravcovia iba povinnosť predložiť tarifu spoločne s výškou cestovného k žiadosti o dopravnú licenciu.
44. DAD možno prevádzkovať ako vnútroštátnu, ak celá trasa autobusovej linky je na území SR, alebo ako medzinárodnú, ak trasa autobusovej linky presiahne aspoň raz štátnu hranicu SR, pričom tomuto zodpovedá aj možné užitie tovarové členenie tohto trhu. V prípade DAD však vzhľadom na neexistenciu súťažných obáv neoblo potrebné uzavrieť definíciu tovarového relevantného trhu.

Priestorový trh

Trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie MHD/PAD

45. Úrad konštatuje, že regulačný rámec je rovnaký pre celé územie SR. Zároveň konštatuje, že z prieskumu nevyplynuli zásadné osobitosti vo vzťahu k podmienkam poskytovania pravidelnej autobusovej dopravy v určitých mestách, resp. regiónoch. Časť oslovených subjektov však zdôraznila dôležitosť sídla/miesta podnikania v regióne, kde sa o zákazku uchádzajú, resp. v blízkom regióne.
46. V nadväznosti na uvedené úrad vykonal doplňujúci prieskum, kde na otázku ohľadne kritéria vzdialenosti regiónu vo vzťahu k účasti v potenciálnej súťaži o poskytovanie MHD/PAD z celkových ôsmich odpovedí sa traja podnikatelia vyjadrili tak, že vzdialenosť nezohráva žiadnu úlohu, resp. účasť vo verejných súťažiach v iných regiónoch ako v tých, kde v súčasnosti pôsobia, nie je vylúčená. Ďalší z opýtaných podnikateľov sa vyjadril tak, že uvedené závisí výlučne od podmienok zadaných vyhlasovateľom verejnej súťaže, avšak to, či sa po ich splnení plánuje súťaže v inom regióne zúčastniť, nešpecifikoval.

Zostávajúci štyria podnikatelia vo svojich odpovediach uvádzali, že naopak, vzdialenosť pre nich zohráva významnú úlohu, a preto sa neplánujú zúčastňovať verejných súťaží vyhlásených v inom regióne, než v akom v súčasnosti pôsobia, avšak jeden z opýtaných podnikateľov na jednej strane naznačil širší trh ako región jeho súčasnej pôsobnosti, na druhej strane však vo svojej odpovedi vymedzil užší trh ako národný (KE a PO kraj). Títo podnikatelia svoje odpovede odôvodňovali tým, že nemajú potrebnú infraštruktúru, technické vybavenie, personál, ani skúsenosti s uchádzaním sa o zákazky v inom vzdialenejšom regióne od regiónu ich súčasného pôsobenia, potrebou blízkosti logistických centier a tým, že expanzia nad rámec regiónu ich pôsobnosti, prípadne nad rámec susediaceho regiónu by si vyžiadala nemalé finančné i časové investície, a preto sa o zákazku budú uchádzať len v tých regiónoch, ktoré by si nevyžiadali dodatočné finančné i časové investície do infraštruktúry.

47. Prieskum úradu teda nepreukázal jednoznačný záver smerom k vymedzeniu priestorového trhu zadávania zákaziek na poskytovanie PAD/MHD ako národného alebo užšieho ako národného.
48. Vzhľadom na charakter predmetného trhu a súčasný stav, kedy bolo doposiaľ uskutočnených len niekoľko verejných súťaží a väčšina licencií bola udelená priamym zadaním a výsledky prieskumu úradu, nie je v súčasnosti zrejmé, do akej miery je, resp. bude pre poskytovateľov PAD a MHD dôležitá pri rozhodovaní o účasti vo verejnej súťaži na prevádzkovanie PAD/MHD vyhlásenej pre určitý región vzdialenosť od regiónu, kde pôsobia v súčasnosti.
49. Z týchto dôvodov úrad pri posudzovaní dopadov predmetnej koncentrácie skúmal viaceré alternatívy možného priestorového relevantného trhu, t. j. hodnotil účinky danej koncentrácie vo vzťahu k národnému trhu, k regiónom pôsobnosti jednotlivých účastníkov koncentrácie (ďalej len „posúdenie na úrovni kraja“) a nakoľko nadobúdateľ a nadobúdaná spoločnosť pôsobia v súčasnosti v oblasti MHD/PAD čiastočne v susediacich regiónoch (Nitriansky a Trnavský kraj) a zároveň z prieskumu vyplynula čiastočná orientácia niektorých poskytovateľov PAD/MHD len na blízke regióny, úrad posúdil dopady aj vo vzťahu k regiónu vymedzenému regiónmi pôsobnosti účastníkov spolu s regiónmi pôsobnosti ich geograficky najbližších konkurentov. Týmito konkurentmi sú SAD Trenčín a SAD Prievidza, ktorí pôsobia predovšetkým v Trenčianskom kraji; SAD Dunajská Streda a SKAND Skalica, ktorí pôsobia najmä v Trnavskom kraji; Slovak Lines, ktorého pôsobisko je predovšetkým Bratislavský kraj a v Banskobystrickom kraji pôsobiaci SAD Zvolen (ďalej len „posúdenie na úrovni susediacich regiónov“).
50. Vzhľadom na vyššie uvedené úrad priestorový trh v tomto prípade neuzatvára, nakoľko predmetná transakcia nevyvoláva súťažné obavy vyplývajúce z ktorejkoľvek alternatívy vymedzenia trhu.

Trh DAD

51. Z Oznámenia a z rozhodnutí EK vyplýva, že geografický rozsah trhu poskytovania komerčnej DAD odráža pôvod a destináciu.
52. V tomto bode sa úrad stotožňuje s názorom nadobúdateľa a to, že k súťaži v tomto prípade dochádza medzi jednotlivými podnikateľmi, prevádzkujúcimi pravidelnú autobusovú dopravu, a to konkrétne DAD na vymedzenej trase, resp. na jej jednotlivých úsekoch, a preto dospel k záveru, že geografické vymedzenie trhu je dané vo vzťahu ku každej jednotlivej prevádzkovej linke DAD s ohraničením miesta výjazdu a miesta cieľovej destinácie tej ktorej linky DAD. Úrad preto posúdil dopady predmetnej koncentrácie vo vzťahu k trasám jednotlivých liniek DAD prevádzkovaných nadobúdateľom a nadobúdaným, ako sú špecifikované vyššie.

Súťažné posúdenie

Trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie pravidelnej verejnej autobusovej dopravy v mestách a regiónoch (ďalej ako „trh zákaziek na prevádzkovanie MHD/PAD“)

Informácie uvedené v Oznámení

53. Oznamovateľ poukazuje na už uvádzané rozhodnutie EK a konštatuje, že k hospodárskej súťaži dochádza v SR na úrovni ponúk v súťažiach na prevádzkovanie MHD a PAD ako služieb vo verejnom záujme v určitom meste alebo regióne, kde dopravca poskytujúci PAD alebo MHD, nemá možnosť rozhodovať sa o kľúčových aspektoch hospodárskej súťaže. Prevádzkovateľ nerozhoduje o výške cestovného, o frekvencii alebo o úrovni a kvalite poskytovaných služieb.
54. Oznamovateľ poukazuje na skutočnosť, že táto oblasť prejde postupnou liberalizáciou, čím dôjde k zlepšeniu trhovej konkurencie. Uvádza však, že prechod k získavaniu zákaziek na prevádzkovanie PAD a MHD prostredníctvom tendrov je pomalý, a to najmä z dôvodu existujúcich udelených licencií a zmlúv o výkone vo verejnom záujme. Vďaka postupnému zavádzaniu súťažných mechanizmov sa očakáva, že cena a kvalita dodávaných služieb sa stanú hlavnými kritériami pri získavaní zákaziek. V súčasnosti sú zmluvy o výkone vo verejnom záujme v prípade MHD a PAD zväčša udeľované priamym zadaním pôvodnému poskytovateľovi. Existujú však príklady v rámci SR, kedy došlo aj k výberu dopravcu na základe verejnej súťaže.
55. Z týchto dôvodov má Oznamovateľ za to, že posudzovaná koncentrácia nevzbudzuje obavy zo značného narušenia účinnej súťaže.

Posúdenie z hľadiska národného trhu

56. Úrad preskúmal a hodnotil pozíciu účastníkov koncentrácie na trhu zadávania zákaziek na prevádzkovanie PMH/PAD z národného hľadiska jednak z pohľadu tržieb z prevádzkovania PAD/MHD a jednak z pohľadu počtu autobusov, ktorými jednotliví poskytovatelia PAD/MHD disponujú. Vychádzal pritom z dát, ktoré boli predložené v Oznámení koncentrácie¹³.
57. V prípade vymedzovania postavenia na trhu z hľadiska počtu autobusov, úrad zbral do úvahy celkový počet autobusov podnikateľov, prevádzkujúcich MHD/PAD aj DAD, t. j. bez rozdelenia na autobusy, prostredníctvom ktorých podnikatelia prevádzkujú jednotlivé typy dopravy, nakoľko vzal do úvahy ponukovú zastupiteľnosť, a teda vo všeobecnosti pomerne jednoduchý presun autobusov používaných na DAD na prevádzkovanie PAD/MHD v prípade takejto potreby a opačne, čo potvrdzuje aj vyjadrenie oznamovateľa.
58. Úrad zároveň zbral do úvahy charakter niektorých podnikateľov, prevádzkujúcich MHD najmä v najväčších mestách v SR, t. j. mestské podniky (tak, ako je

¹³ Údaje z Oznámenia koncentrácie sa týkali roku 2013, Oznamovateľ predložil odhad tržieb a počtu autobusov konkurentov v rámci PAD/MHD. Úrad v rámci prieskumu zisťoval aj aktuálne údaje u niektorých z udávaných konkurentov, pričom v prevažnej väčšine bol počet autobusov/tržby konkurentov o niečo vyššie, ako udávali údaje od Oznamovateľa, úrad použil údaje od Oznamovateľa ako komplexnejšie.

uvedené vyššie v časti relevantné trhy), ktoré prevádzkujú MHD napr. v Bratislave, Košiciach, Prešove a zameria sa na štruktúru trhu aj pri alternatíve bez zohľadnenia týchto podnikateľov v rámci štruktúry trhu.

59. Okrem uvedených subjektov, pôsobia v rámci SR aj ďalší poskytovatelia PAD/MHD, či už ako mestské podniky alebo súkromní dopravcovia, t. j. nižšie uvedené podiely na trhu u všetkých subjektov by boli pri zahrnutí všetkých dopravcov o niečo nižšie, avšak v princípe ide o menších dopravcov, t. j. rozdiel by bol nevýznamný.

60. Trhové podiely na danom trhu, spolu s podielmi konkurenčných dopravcov odrážajú nasledovné tabuľky:

Tabuľka 1: Trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie PAD/MHD – trhový podiel na národnej úrovni (2013)

Spoločnosť	Príjmy (mil. EUR)	% podľa príjmov	Počet autobusov	% podľa počtu autobusov
Arriva SK¹⁴	[.....]	[10 – 20] %	[.....]	[20 – 30] %
Arriva Nové Zámky	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Arriva Nitra	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Arriva Michalovce	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Liorbus	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Trnava	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
KOMBINOVANÝ	[.....]	[20 – 30] %	[.....]	[20 – 30] %
DPM Bratislava	[.....]	[10 – 20] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Zvolen	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Eurobus Košice	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Slovak Lines Bratislava	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[5 – 10] %
DPM Košice	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Trenčín	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Žilina	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Dunajská Streda	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Lučenec	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Prešov	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Humenné	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Prievidza	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Poprad	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
DPM Prešov	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SKAND Skalica	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
BUS Karpaty	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
CELKOVO	[.....]	[.....] %	[.....]	[.....] %

Zdroj: Oznámenie koncentrácie¹⁵

¹⁴ Skupina Arriva SK zahŕňa spoločnosti Arriva Nitra, a. s., Arriva Nové Zámky, a. s., Arriva Michalovce, a. s. a Liorbus, a. s.

¹⁵ Obchodné tajomstvo konkurentov

Tabuľka 2: Trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie verejnej dopravy v mestách a regiónoch – dotovaná autobusová doprava - trhovú podiel na národnej úrovni bez mestských podnikov (2013)

Spoločnosť	Prijmy (mil. EUR)	% podľa príjmov	Počet autobusov	% podľa počtu autobusov
ArrivaSK	[.....]	[20 – 30] %	[.....]	[20 – 30] %
Arriva Nové Zámky	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Arriva Nitra	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Arriva Michalovce	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Liorbus	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Trnava	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
KOMBINOVANÝ	[.....]	[30 – 40] %	[.....]	[30 – 40] %
SAD Zvolen	[.....]	[10 – 20] %	[.....]	[10 – 20] %
Eurobus Košice	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
Slovak Lines Bratislava	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Trenčín	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Žilina	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Dunajská Streda	[.....]	[5 – 10] %	[.....]	[5 – 10] %
SAD Lučenec	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Prešov	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Humenné	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Prievidza	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SAD Poprad	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
SKAND Skalica	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
BUS Karpaty	[.....]	[0 – 5] %	[.....]	[0 – 5] %
CELKOVO	[.....]	[.....]%	[.....]	[.....]%

Zdroj: Oznámenie koncentrácie¹⁶

61. Ako vyplýva z uvedených tabuliek, v prípade trhu zadávania zákaziek na prevádzkovanie verejnej autobusovej dopravy z národného hľadiska je skupina DB pred koncentráciou lídrom na tomto trhu s podielom [20 – 30] % pokiaľ ide o tržby, s podielom [20 – 30] % pokiaľ ide o počet autobusov a nadobúdaná spoločnosť predstavuje jedného z viacerých ďalších hráčov pôsobiacich na tomto

¹⁶ Obchodné tajomstvo konkurentov

trhu s podielom [5 – 10] % pokiaľ ide o tržby a [5 – 10] % pokiaľ ide o počet autobusov, t. j. spoločný podiel skupiny DB po koncentrácii bude [30 – 40] %. Tieto podiely platia už po odčítaní mestských podnikov. Ak by sa brali do úvahy aj mestské podniky, boli by tieto podiely o niečo nižšie.

62. Najväčším konkurentom oznamujúcej spoločnosti z hľadiska trhového podielu (ak úrad nebral do úvahy DP mesta Bratislava z vyššie uvedených dôvodov) je SAD Zvolen, ktorý má [10 - 20] % -ný trhovú podiel podľa príjmov, resp. [10 - 20] % -ný podiel na trhu podľa počtu autobusov. Ďalšími konkurentmi s podielom v rozmedzí [5 – 10] % sú spoločnosti SAD Žilina, a. s., SAD Trenčín, a. s., Slovak Lines, a. s., Eurobus Košice, a. s. a SAD Dunajská Streda.

63. K poskytovaniu PAD/MHD a dopadom predmetnej koncentrácie na hospodársku súťaž vykonal úrad prieskum, v ktorom oslovil spoločnosti prevádzkujúce PAD/MHD, ako aj samosprávne inštitúcie, ktoré sú objednávateľmi týchto služieb vo verejnom záujme.

64. Úrad oslovil 11 slovenských miest, resp. mestských úradov. 10 miest, resp. mestských úradov sa k danej koncentrácii vyjadrilo, že nie je v ich možnostiach vplyv koncentrácie posúdiť, resp. že predmetná koncentrácia nemá v súčasnosti vplyv na hospodársku súťaž v oblasti poskytovania služieb MHD. Jedine mesto Žilina konštatuje, že koncentrácia bude mať vplyv na hospodársku súťaž pre poskytovanie MHD na území celého Slovenska, v prípadoch, že iné mesto prevádzkuje svoju MHD organizáciou zo súkromného sektoru a je povinné vykonávať verejné obstarávanie. Mesto Žilina teda poukazuje na to, že spoločnosť DB sa môže uchádzať aj o iné zákazky v rámci SR v prípade, ak bude disponovať potrebnými povoleniami.

65. V rámci Trnavského samosprávneho kraja, kde nadobúdaná spoločnosť zabezpečuje MHD v štyroch mestách, boli oslovené mestá Trnava a Piešťany. Tieto sa konkrétne vyjadrili, že nemajú vedomosti o možnom vplyve koncentrácie na vývoj poskytovania MHD, resp. vplyv nevedia posúdiť. Zo všetkých oslovených samosprávnych krajov, t. j. z ôsmich, sa sedem krajov vyjadrilo, že koncentrácia nebude mať vplyv na služby vo verejnom záujme, resp., že im nie je v súčasnosti známy, aký vplyv bude mať koncentrácia na hospodársku súťaž. Jedine Žilinský samosprávny kraj načrtnol obavu, že ak by došlo v procese ekonomického spájania podnikov k získaniu priamej či nepriamej kontroly jedným podnikateľom nad väčšinou podnikov poskytujúcich služby vo verejnom záujme v PAD, pravdepodobne by sa stalo nastavené konkurenčné prostredie nefunkčným.

66. V prípade konkrétnych dopravcov, ktorí zabezpečujú MHD/PAD boli odpovede na prípadnú koncentráciu nasledujúce:

Z oslovených podnikateľov sedem (BUS Karpaty, SAD Prešov, DPM Prešov, DPM Košice, DP Bratislava, SAD Dunajská Streda, Eurobus Košice – v prípade MHD) nepredpokladá, že bude mať predmetná koncentrácia podstatný vplyv na hospodársku súťaž v oblasti poskytovania MHD/PAD.

Šiesti z oslovených podnikateľov (SAD Lučenec, SKAND Skalica, SAD Prievidza, DPM Banská Bystrica, SAD Zvolen, Slovak Lines) sa nevedia vyjadriť, resp. nevedia posúdiť, aký vplyv bude mať koncentrácia na hospodársku súťaž.

Určité obavy z predmetnej koncentrácie vyjadrili piati konkurenti (SAD Humenné, SAD Poprad, SAD Trenčín, SAD Žilina, Eurobus Košice – pokiaľ ide o PAD), konkrétne, že koncentrácia môže byť konkurenčne nevýhodná z hľadiska predkladania ponúk a možného dominantného správania vyplývajúceho z postavenia skupiny podnikateľov na relevantnom trhu. Predovšetkým Eurobus Košice, a. s. vyjadril obavy, že v regióne západného Slovenska by si spoločnosť DB mohla vybudovať dominantné postavenie vďaka vybudovanej infraštruktúre a spočiatku nízkymi nákladovými cenami by vyhrával tendre na verejnú dopravu a neskôr by mohol zneužívať dominantné postavenie na trhu. Podľa názoru oslovených konkurentov hrozba spočíva v tom, že Skupina DB ako silný konkurent bude vykonávať služby (najmä v začiatkoch) pod ekonomickú cenu, čo následne môže zničiť konkurenciu a tým môžu obsiahnuť celý trh.

67. Úrad vzal pri hodnotení dopadov koncentrácie do úvahy postavenie účastníkov koncentrácie po spojení z celonárodného hľadiska vzhľadom na ďalších hráčov na trhu. Skupina DB bude pred aj po koncentracii lídrom na tomto trhu, pričom koncentraciou nadobúda jedného z cca 8 – 9 hráčov s podielmi v rozmedzí cca [5 – 10] %. Posudzovaná koncentrácia podstatne nemení rozloženie síl na tomto trhu z národného hľadiska, pričom zo štruktúry trhu, ako aj z odpovedí z prieskumu, vyplýva v prípade vyhlásenia verejných súťaží existencia konkurenčného tlaku zo strany konkurentov skupiny DB na tomto trhu.

68. Úrad vzal v prípade trhu zadávania zákaziek na prevádzkovanie verejnej autobusovej dopravy v mestách a regiónoch do úvahy aj charakter a súčasný status quo, pokiaľ ide o zadávanie zákaziek¹⁷ a v tomto smere sa stotožňuje s argumentami predloženými v Oznámení koncentrácie, t. j. vzhľadom na fakt, že na trhu dotovanej autobusovej dopravy v SR určuje výšku cestovného, frekvenciu a rozvrh dopravy príslušná samosprávna inštitúcia, nebude môcť skupina DB ani po implementácii koncentrácie zvýšiť ceny ani významne zmeniť poskytovanie svojich služieb.

69. V tomto kontexte úrad zhodnotil aj odpovede konkurenčných podnikateľov, kedy prevažná väčšina nevyjadrila vo vzťahu predmetnej koncentracii námietky, prípadne sa nevedela vyjadriť. Námietky časti konkurenčných podnikateľov ohľadne možného dominantného postavenia skupiny DB v kontexte národného trhu sa nepreukázali (pokiaľ ide o námietky z prílišného posilnenia skupiny DB vo vzťahu k DAD, k tomu sa úrad vyjadruje ďalej v texte). Prípadné obavy z postavenia skupiny DB na užšom ako národnom trhu, úrad posúdil samostatne, ako je ďalej uvedené.

¹⁷ Súčasní prevádzkovatelia MHD a PAD boli zväčša vybraní priamym zadaním, tendrovo len minimálne, pričom zmluvy súčasných prevádzkovateľov sa ukončia v priebehu niekoľkých rokov.

70. Na základe uvedeného úrad dospel k záveru, že posudzovaná koncentrácia značne nenaruší účinnú súťaž na trhu zákaziek na prevádzkovanie PAD/MHD z národného hľadiska.

Posúdenie na úrovni kraja

71. Na základe platných dopravných licencií a zmlúv uzavretých s príslušnými samosprávnymi orgánmi, skupina DB prevádzkuje, ako je vyššie uvedené v bode č. 27 PAD a MHD v určitých mestách a regiónoch v rámci Košického kraja, Nitrianskeho kraja a Žilinského kraja.

72. Nadobúdaná spoločnosť SAD Trnava prevádzkuje MHD a PAD v časti Trnavského kraja, ako je uvedené vyššie v bode 28. V týchto regiónoch prevádzkuje spoločnosť 88 prímestských liniek, z ktorých 34 liniek prechádza do Bratislavského, Nitrianskeho a Trenčianskeho kraja.

73. Z uvedeného vyplýva, že aktivity účastníkov koncentrácie sa regionálne neprekrývajú, pokiaľ ide o MHD/PAD prevádzkovanú Skupinou DB v Košickom a Žilinskom kraji.

74. V rámci Nitrianskeho samosprávneho kraja prevádzkovala pred koncentráciou PAD/MHD len skupina DB. Nitriansky samosprávny kraj má uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme s dopravcami Arriva Nitra, a. s. a Arriva Nové Zámky, a. s. do [.....]¹⁸, dopravné licencie majú platnosť pre oboch dopravcov do [.....]¹⁹.

75. Trnavský samosprávny kraj má uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme s dopravcami (pričom tomuto zodpovedajú aj dopravné licencie, ktoré boli udelené bez verejnej súťaže) SAD Trnava, a. s. do [.....]²⁰, SAD Dunajská Streda, a. s. do [.....]²¹, SKAND Skalica, s. r. o. do [.....]²².

76. Konkurenčný dopravca SKAND Skalica, s. r. o. zabezpečuje MHD/PAD v rámci Trnavského samosprávneho kraja, obsluhuje mestá a obce okresu Skalica, mesto Myjava okres Myjava, mesto Stará Turá okres Nové Mesto nad Váhom, mesto Trnava okres Trnava, mesto Senica a obce okresu Senica.

77. Konkurenčný dopravca SAD Dunajská Streda, a. s. zabezpečuje v rámci Trnavského samosprávneho kraja obsluhu územia v okresoch Dunajská Streda

¹⁸ Obchodné tajomstvo – dátum, do ktorého sú uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme

¹⁹ Obchodné tajomstvo – platnosť dopravných licencií

²⁰ Obchodné tajomstvo – dátum, do ktorého sú uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme a platnosť dopravných licencií

²¹ Obchodné tajomstvo – dátum, do ktorého sú uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme a platnosť dopravných licencií

²² Obchodné tajomstvo – dátum, do ktorého sú uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme a platnosť dopravných licencií

a Galanta. Na sieť jej liniek sú napojené všetky obce týchto okresov, pričom časť prímestských autobusových liniek prepája aj susedné okresy.

78. Nakoľko Nitriansky a Trnavský kraj sú susediacimi regiónmi, úrad sa zaoberal možnými presahmi a prekrytiami, ktoré tu v prípade PAD mohli medzi účastníkmi koncentrácie vzniknúť, keďže z informácií predložených úradu vyplynulo, že na niektorých linkách udelené dopravné licencie nezodpovedajú hraniciam príslušného kraja, t. j. na niektorých linkách môže dôjsť k presahom na územie kraja (regiónu), ktorý v rámci PAD obsluhuje druhý účastník koncentrácie.

79. K presahom z Nitrianskeho do Trnavského kraja a opačne dochádza v oblasti PAD celkovo na 15 autobusových linkách, pričom na týchto linkách nepôsobia účastníci koncentrácie paralelne, ide len o čiastočný presah linky jedného z účastníkov koncentrácie za hranice kraja jeho pôsobnosti do susedného kraja, kde je región druhého účastníka koncentrácie. Len jednu z uvedených liniek obsluhujú účastníci predmetnej koncentrácie paralelne - trasa na linke Nitra – Radošina – Piešťany (a späť).

Úrad zistil, že hoci sú účastníci koncentrácie obaja aktívni na vyššie uvedenej trase, dochádza tu skôr k vzájomnému dopĺňaniu sa, nedochádza k časovým prekrytiám spojov účastníkov koncentrácie. Každopádne možno konštatovať vo všeobecnosti skôr komplementaritu poskytovania služieb PAD účastníkmi koncentrácie v susediacich regiónoch, pričom predmetné prekrytie na jednej linke nevyvracia tento všeobecný záver.

80. Rovnako tak, ako v prípade posúdenia z hľadiska národného trhu úrad zobral do úvahy aj systém fungovania trhu zadávania zákaziek a vzhľadom na to, že tento trh je vysoko regulovaný, významnú kúpnu silu majú objednávateľa, to znamená, že títo sú zodpovední za stanovenie podmienok poskytovania služieb verejnej autobusovej dopravy, a tiež cien a iných poplatkov jednotlivých poskytovateľov služieb verejnej autobusovej dopravy v oblasti MHD a PAD. Z uvedeného vyplýva, že poskytovatelia služieb verejnej autobusovej dopravy v oblasti MHD a PAD si nemôžu sami stanovovať podmienky ani regulovať ceny a poplatky za jednotlivé výkony, pretože tieto sú fixne stanovené v Zmluve o službách.

81. V rámci prieskumu úradu sa Trnavský samosprávny kraj vyjadril, že mu nie je v súčasnosti známe, aký vplyv bude mať koncentrácia na hospodársku súťaž v oblasti PAD. Konkurenční dopravcovia, ktorí poskytujú PAD/MHD v rámci Trnavského kraja rovnako neuviedli výhrady k posudzovanej koncentrácii. SAD Dunajská Streda sa konkrétne vyjadril, že, cit.: „Hospodárska súťaž v oblasti poskytovania MHD aj prímestskej autobusovej dopravy je podmienená súťažou uchádzačov o získanie relevantného postavenia dopravcu v poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Táto súťaž je otvorenou súťažou aj v súčasnej dobe, a to na základe vyhlásených podmienok objednávateľa služieb. Vstup do tejto súťaže je možný ktorémukoľvek prevádzkovateľovi dopravných služieb (teda aj mimo samosprávneho kraja) pri splnení daných podmienok vyhlasovateľa“.

82.Vzhľadom na vyššie uvedené úrad dospel k záveru, že navrhovaná transakcia nevedie k obavám z narušenia hospodárskej súťaže na trhu zadávania zákaziek na poskytovanie MHD a PAD na úrovni kraja.

Posúdenie na úrovni susediacich regiónov

83.Nakoľko, ako je vyššie uvedené, podstatná časť aktivít v súvislosti s trhom zadávania zákaziek na prevádzkovanie MHD/PAD účastníkov koncentrácie je sústredená v Nitrianskom a Trnavskom kraji ako susediacich regiónoch, a zároveň niektoré z odpovedí oslovených konkurentov naznačujú možnú identifikáciu priestorového trhu užšiu ako národnú, úrad zvažoval dopady koncentrácie aj na úrovni regiónu vymedzeného ako oblasti pôsobnosti skupiny DB a SAD Trnava, spolu s oblasťami pôsobnosti všetkých susediacich konkurentov, ako je uvedené vyššie. Postavenie účastníkov koncentrácie a ich konkurentov v prípade takto vymedzeného regiónu je uvedené v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka 3: Trh zadávania zákaziek na prevádzkovanie PAD/MHD - trhoví podiel na úrovni susediacich regiónov (2013)

Spoločnosť	Prijmy (mil. EUR)	% podľa príjmov	Počet autobusov	% podľa počtu autobusov
ArrivaSK	[.....]	[20 - 30] %	[.....]	[20 - 30] %
Arriva Nové Zámky	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[10 - 20] %
Arriva Nitra	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[10 - 20] %
SAD Trnava	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[10 - 20] %
KOMBINOVANÝ	[.....]	[30 - 40] %	[.....]	[30 - 40] %
SAD Zvolen	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[10 - 20] %
Slovak Lines Bratislava	[.....]	[5 - 10] %	[.....]	[10 - 20] %
SAD Trenčín	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[10 - 20] %
SAD Dunajská Streda	[.....]	[10 - 20] %	[.....]	[5 - 10] %
SAD Prievidza	[.....]	[5 - 10] %	[.....]	[5 - 10] %
SKAND Skalica	[.....]	[0 - 5] %	[.....]	[0 - 5] %
CELKOVO	[.....]	[.....] %	[.....]	[.....] %

Zdroj: Oznámenie koncentrácie²³

84.Z tabuľky č. 3 vyplýva, že v prípade PAD/MHD vo vymedzenom regióne je skupina DB pred koncentráciou lídrom na takto vymedzenom trhu s podielom rovnako ako na národnom trhu [20 - 30] % pokiaľ ide o tržby aj počet autobusov. Nadobúdaná spoločnosť predstavuje jedného z viacerých ďalších hráčov pôsobiacich na takto vymedzenom trhu s podielom [10 - 20] %, pokiaľ ide o tržby a [10 - 20] %, pokiaľ ide o počet autobusov. Spoločný trhoví podiel na základe tržieb skupiny DB po koncentracii na takto vymedzenom trhu bude [30 - 40] %.

²³ Obchodné tajomstvo konkurentov

85. Najbližším konkurentom skupiny DB čo do veľkosti trhového podielu je aj v tomto prípade vymedzenia trhu SAD Zvolen, ktorý má [10 – 20] % -ný trhový podiel podľa príjmov, resp. [10 – 20] % -ný podiel na trhu podľa počtu autobusov. Ďalšími konkurentami s podielom v rozmedzí [10 – 20] % sú spoločnosti SAD Trenčín, a. s. a SAD Dunajská Streda, a. s.
86. V rámci odpovedí konkurentov, ktorých radíme na úroveň susediacich regiónov, na možný dopad predmetnej koncentrácie na oblasť poskytovania PAD/MHD sa piati vyjadrili, že táto koncentrácia nebude mať vplyv na hospodársku súťaž, resp. nevedia danú koncentráciu posúdiť alebo sa nevedia k nej vyjadriť. Stanovisko s určitými obavami vyjadrila SAD Trenčín, a. s., a to, že táto koncentrácia môže byť konkurenčne nevýhodná z hľadiska možného predkladania ponúk a možného dominantného správania sa vyplývajúce z postavenia skupiny podnikateľov na relevantnom trhu.
87. Je potrebné uviesť, že v tomto prípade už ide o relatívne úzko vymedzenú alternatívu geografického relevantného trhu. Viacero významných hráčov, ktorí pôsobia mimo takto vymedzeného relevantného trhu, v prieskume uviedlo, že vzdialenosť regiónu pre nich nepredstavuje významnú prekážku a že o poskytovanie služieb vo verejnom záujme by sa vo verejnej súťaži uchádzali na základe podmienok stanovených vyhlasovateľom súťaže.
88. Taktiež úrad vzal do úvahy, že v prípade súťaže o trh nemusia trhové podiely dostatočne hodnoverne odzrkadľovať trhovú silu jednotlivých hráčov, a to z dôvodu, že v prípade získania zákazky novým hráčom v regióne môže dôjsť aj k výrazným zmenám trhových podielov.
89. Vzhľadom na uvedené úrad neboli potvrdené súťažné obavy ani v prípade takto vymedzenej alternatívy relevantného trhu.

Trh poskytovania komerčnej DAD

Oznámenie koncentrácie

90. Účastník konania tvrdí, že koncentráciou nedochádza v oblasti poskytovania DAD k významnej zmene, jednak z pohľadu celkového postavenia účastníkov koncentrácie v danom segmente, kde nadobúdaná spoločnosť prevádzkuje DAD len na troch vnútroštátnych a jednej medzinárodnej linke a tiež prekrytia medzi aktivitami nadobúdateľa a nadobúdaného sú len čiastkové a na daných linkách prevádzkuje DAD viacero konkurentov.

Posúdenie úradom

91. Z pohľadu celkového postavenia v danom segmente (po zarátaní aj SAD Liorbus do portfólia nadobúdateľa), nedochádza koncentráciou k významnej zmene. Účastník konania vymedzil postavenie účastníkov po koncentracii v segmente DAD v ponímaní celej SR, vychádzajúc z tržieb skupiny DB a nadobúdanej spoločnosti a odhadu tržieb konkurentov v tomto segmente. Uvedené berie úrad do úvahy na dokreslenie štruktúry trhu pravidelnej autobusovej dopravy

v segmente DAD, s ohľadom na postavenie skupiny DB pred a po koncentracii v tomto segmente.

Tabuľka 4: Odhadované podiely na trhu DAD

Podnikateľ	Príjmy (mil. EUR)	Podiel na trhu
Arriva SK	[.....]	[10 - 20] %
SAD Trnava	[.....]	[0 - 5] %
Spolu	[.....]	[.....]%

Zdroj: Oznámenie koncentrácie²⁴

92.Z tabuľky č. 4, ktorá predstavuje trhovú podiel podnikateľov Arriva SK (vrátane SAD Liorbus) a SAD Trnava je zrejmé, že podnikateľské činnosti SAD Trnava zodpovedajú nárastu trhového podielu nadobúdateľa len o [0 - 5] %, a to práve z dôvodu obmedzeného rozsahu služieb DAD, ktoré nadobúdaný poskytuje, t.j. nárast trhového podielu je zanedbateľný. V celkovom meradle nadobúdaný poskytuje DAD vnútroštátnu na troch autobusových linkách, t.j. Bratislava – Myjava (a späť), Senica – Banská Bystrica (a späť) a Senica – Holíč (a späť). DAD medzinárodnú nadobúdaná spoločnosť poskytuje len na jednej autobusovej linke, a to Holíč – Hodonín.

93.Z Oznámenia a z prieskumu uskutočneného úradom v správnom konaní je zrejmé existencia viacerých konkurentov na trhu poskytovania komerčnej DAD, z ktorých niektorí poskytujú výlučne DAD, niektorí pôsobia rovnako ako účastníci koncentrácie aj na trhu PAD/MHD, napr.: SAD Zvolen, Eurobus Košice, Slovak Lines Bratislava, SAD Trenčín, SAD Žilina, SAD Dunajská Streda, SAD Lučenec, SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Prievidza, SAD Poprad, Turancar Nitra, Student Agency Bratislava, SKAND Skalica a BUS Karpaty.

94.V rámci DAD je tak, ako je vyššie uvedené, možné priestorové relevantné trhy vymedziť trasami jednotlivých autobusových liniek prevádzkovaných účastníkmi koncentrácie. V rámci existujúcich liniek sa úrad ďalej zaoberal len tými, na ktorých, resp. na úsekoch ktorých dochádza k prekrytiám medzi účastníkmi koncentrácie (po zohľadnení podnikateľa SAD Liorbus v portfóliu nadobúdateľa).

DAD medzinárodná, Holíč – Hodonín (a späť)

95.V rámci DAD medzinárodnej pôsobí nadobúdaná spoločnosť len na uvedenej jednej trase, a súčasne tu dochádza k prekrytiu s aktivitami skupiny DB, nakoľko spoločnosť patriaca do portfólia skupiny DB, a to Osnado, spol. s r.o. rovnako pôsobí na tejto trase, ktorú obsluhuje ako súčasť dlhšej trasy (t.j. Trutnov – Žiar nad Hronom) zasahujúcej územie SR a ČR.

Úrad súčasne zistil, že na rovnakej trase, t.j. Holíč – Hodonín prevádzkujú autobusovú dopravu ďalší podnikatelia, a to SAD Prievidza (jedenkrát denne) a VYDOS BUS a.s. (dvakrát denne), pričom spoločnosť SAD Trnava obsluhuje túto trasu jedenkrát denne a skupina DB dvakrát denne.

²⁴ Obchodné tajomstvo nadobúdateľa a nadobúdanej spoločnosti

DAD vnútroštátna, Bratislava – Trnava – Jablonica - Myjava (a späť)

96. Predmetnú trasu prevádzkuje len skupina nadobúdaného v rámci DAD vnútroštátnej.

Úsek Bratislava – Trnava - skupina DB prevádzkuje viaceré linky, ktoré prechádzajú po trase Bratislava – Trnava, avšak väčšinou bez zastávky v Trnave, ale pokračujú smerom na Nitru, t.j. úsek Bratislava – Trnava neprevádzkujú. Na úseku Bratislava – Trnava má zastávku len jeden spoj skupiny DB premávajúci jedenkrát denne na trase smerom do Bratislavy, a to Nitra - Bratislava. Tento spoj stojí aj v Trnave a konečnú zastávku má v Bratislave, avšak v Trnave stojí len v smere do Bratislavy. Úrad zistil, že na úseku Trnava – Bratislava prevádzkuje DAD veľké množstvo konkurenčných dopravcov.

Úsek Trnava – Jablonica - skupina DB prevádzkuje tiež ďalšiu linku, ktorá prechádza časťou uvedenej trasy v úseku Trnava - Jablonica (avšak bez zastávky v Jablonici)²⁵, najbližšia zastávka je v Senici, ktorou uvedená linka do Myjavy neprechádza.

DAD vnútroštátna, Senica – Piešťany - Banská Bystrica (a späť)

97. Skupina nadobúdaného prevádzkuje túto linku na trase, kde dochádza k čiastočnému prekrytiu s autobusovými linkami prevádzkovanými skupinou DB, t.j. neprekrývajú sa po celej trase, ale v nasledovných úsekoch:

- a) Topoľčany – Partizánske – Oslany - Nováky – Prievidza (a späť) – tento úsek obsluhuje podnikateľ Nitravel s.r.o. patriaci do portfólia nadobúdateľa na úrovni DAD a tiež podnikateľ Netlines s.r.o. patriaci do portfólia nadobúdaného podnikateľa rovnako na úrovni DAD.²⁶
- b) Piešťany – Radošiná – Topoľčany (a späť) - úsek je prevádzkovaný Netlines, s.r.o. a súčasne regionálnou PAD Arriva Nitra, a.s. (tak, ako je už uvedené vyššie).

Úrad zistil, že na uvedených úsekoch obsluhujú prepravu na úrovni DAD (a tiež aj na úrovni PAD) aj ďalší prepravcovia, a to napríklad SAD Prievidza SAD Humenné, SAD Žilina, MT – LINES, a.s., a podnikateľ Viliam Turan-TURANCAR.

DAD vnútroštátna, Senica – Radošovce – Holíč

98. Predmetnú trasu prevádzkuje SAD Trnava, a.s. v rámci PAD a súčasne v rámci trasy Žiar nad Hronom – Trutnov (ČR) tu prevádzkuje medzinárodnú DAD aj

²⁵ Ide o linku spoločnosti Osnado, spol. s r.o. na Trase Žiar nad Hronom - Trutnov

²⁶ Na trase Senica – Žiar nad Hronom tiež pôsobí skupina DB prostredníctvom spoločnosti OSNADO, spol. s.r.o., avšak uvedená trasa je odlišná, t.j. neprechádza rovnakými miestami ako linka nadobúdanéj spoločnosti v úseku Senica – Banská Bystrica, ide o paralelnú trasu zo Senice do Žiaru nad Hronom

spoločnosť Osnado, spol. s.r.o. patriaca do skupiny DB - avšak len raz denne v rámci medzinárodnej DAD a len ako priamu trasu Senica – Holíč (bez zastávok obciach medzi týmito mestami).

Súčasne úrad z verejne dostupných zdrojov zistil, že na trase Senica –Radošovce Holíč prevádzkuje autobusovú dopravu v rámci PAD aj podnikateľ Skand Skalica.

99.Ako z Oznámenia ďalej vyplýva, regulačné bariéry vstupu na trh sú nízke, keďže požiadavky všeobecných bezpečnostných noriem a certifikačných postupov dokáže bez väčších problémov splniť ktorákoľvek prepravná spoločnosť a nie je ani potrebné preukazovať predchádzajúce skúsenosti.

100.Na otázku možného vplyvu tejto koncentrácie na subjekty a ich podnikateľskú činnosť v oblasti DAD z uskutočneného prieskumu vyplynulo, že zo 17 opýtaných subjektov sa len 1 subjekt vyjadril, že táto koncentrácia môže byť pre neho v oblasti poskytovania služieb DAD nevýhodná, nakoľko podľa názoru tohto subjektu vďaka uvedenej koncentrácii môže daná spoločnosť realizovať úspory z rozsahu, t.j. zlúčením stredísk, obslužného a riadiaceho personálu môže znížiť svoje režijné náklady; Rozdielnosťou stanovenia cien vnútro podnikových vstupov oproti bežným vstupom na autobusové stanice môže znížiť svoje priame náklady, čím si vytvorí predpoklady pre zníženie cien cestovných lístkov na úroveň, ktorú menší regionálni prepravcovia nebudú schopní dosiahnuť.

101.Úrad vzal do úvahy, že v oblasti DAD dochádza len k čiastočnému prekrytiu aktivít nadobúdateľa a nadobúdaného, a to len vo vymedzených úsekoch a tiež že dané úseky sú operované aj ďalšími podnikateľmi. Viacero ďalších podnikateľov prevádzkuje ďalšie čiastkové úseky týchto trás, pričom úrad zbral, vzhľadom na charakter tohto trhu a pomerne ľahký vstup naň, do úvahy aj potenciálnu konkurenciu. Rovnako úrad posúdil možné čiastkové prekrytia diaľkových trás nadobúdateľa s PAD v regióne pôsobnosti nadobúdanej spoločnosti. Na základe vyššie uvedeného, vzhľadom na tiež minimálny nárast podielov na tomto trhu po uskutočnení transakcie úrad dospel k záveru, že predmetná koncentrácia značne nenaruší hospodársku súťaž na trhu poskytovania komerčnej diaľkovej dopravy, a to ani v oblasti vnútroštátnej, ani v oblasti medzinárodnej DAD.

Záver

Po vyhodnotení všetkých získaných podkladov a informácií úrad dospel k záveru, že posudzovaná koncentrácia značne nenaruší účinnú súťaž na relevantných trhoch, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia.

Na základe vyššie uvedených skutočností úrad rozhodol tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

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 proti tomuto rozhodnutiu môže byť podaný rozklad Rade Protimonopolného úradu Slovenskej republiky prostredníctvom Protimonopolného úradu, odboru koncentrácií, Drieňová 24, 826 03 Bratislava, v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia. Podľa § 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.

JUDr. Radoslav Tóth
podpredseda
Protimonopolného úradu Slovenskej republiky

Rozhodnutie sa doručuje:

Ružička Csekes, s.r.o.

JUDr. Naďa Rošteková Spustová, LL.M., advokátka

Vysoká 2/B

811 06 Bratislava