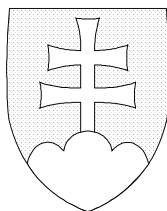


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2015/FH/3/1/013

Bratislava 12. mája 2015

Verzia bez obchodného tajomstva

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor koncentrácií v správnom konaní číslo 0019/OK/2015 začatom dňa 24. 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 podnikateľmi **VTG Aktiengesellschaft**, so sídlom Nagelsweg 34, D-20097 Hamburg, Spolková republika Nemecko, a **Solveq Funds SICAV plc**, so sídlom 168, St. Christopher Street, Valletta, Malta prostredníctvom ich spoločného právneho zástupcu advokátskej kancelárie ČERNEJOVÁ & HRBEK, s.r.o., Kýčerského 7, 811 05 Bratislava, v mene ktorej koná JUDr. Alena Černejšová, konateľ a advokát,

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 spoločnej kontroly podnikateľmi VTG Aktiengesellschaft**, so sídlom Nagelsweg 34, D-20097 Hamburg, Nemecko a **Solveq Funds SICAV plc**, so sídlom 168, St. Christopher Street, Valletta, Malta **nad podnikateľom Cargo Wagon a.s.**, so sídlom Lúčna 2, 821 05 Bratislava, IČO: 47 523 441 a nad nákladnými železničnými vozňami, ktoré budú vložené do nadobúdanej spoločnosti a ktoré sú špecifikované v Zmluve o odplatnom prevode

hnuteľného majetku a následnom spätnom nájme dopravných prostriedkov, ktorá tvorí prílohu č. 1 **Akcionárskej zmluvy týkajúcej sa spoločnosti Cargo Wagon, a.s.** uzatvorenej dňa 05.03.2015 medzi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. a AAE Wagon, a.s. **a to na základe Zmluvy o predaji a kúpe akcií Cargo Wagon, a.s.** uzatvorenej dňa 05.03.2015 medzi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. ako predávajúcim a AAE Wagon, a.s. ako kupujúcim, **Akcionárskej zmluvy týkajúcej sa spoločnosti Cargo Wagon, a.s.** uzatvorenej dňa 05.03.2015 medzi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. a AAE Wagon, a.s. **a Zmluvy o odplatnom prevode hnuteľného majetku a následnom spätnom nájme dopravných prostriedkov**, ktorá bude uzatvorená medzi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. ako predávajúcim alebo ako nájomcom a Cargo Wagon, a.s. ako kupujúcim alebo ako prenajímateľom v znení, ktoré bude vo všetkých podstatných ohľadoch zodpovedať Prílohe č. 1 Akcionárskej zmluvy týkajúcej sa spoločnosti Cargo Wagon, a.s. uzatvorenej dňa 05.03.2015 medzi Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. a AAE Wagon, a.s.

O d ô v o d n e n i e :

1. Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odboru koncentrácií (ďalej len „úrad“) bolo dňa 24. 04. 2015 podaním zaevidovaným pod číslom 1781/2015 od podnikateľov VTG Aktiengesellschaft, so sídlom Nagelsweg 34, D-20097 Hamburg, Nemecko (ďalej len „VTG“) a Solveq Funds SICAV plc, so sídlom 168, St. Christopher Street, Valletta, Malta (ďalej len „SOLVEQ“) (ďalej spoločne len „Oznamovatelia“ alebo „účastníci konania“) prostredníctvom ich spoločného splnomocneného právneho zástupcu ČERNEJOVÁ & HRBEK, s.r.o., so sídlom Kýčerského 7, 811 05 Bratislava v mene ktorej koná JUDr. Alena Černejšová, konateľ a advokát (ďalej len „právna zástupkyňa“), doručené oznámenie koncentrácie (ďalej len „Oznámenie“) 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“). Týmto podaním sa začalo správne konanie vo veci predmetnej koncentrácie vedené pod číslom 0019/OK/2015 a v súlade so znením § 11 ods. 1 zákona začala dňa 27. 04. 2015 plynúť lehota 25 pracovných dní na vydanie rozhodnutia vo veci predmetnej koncentrácie, ktorá bola podľa § 11 ods. 3 zákona dňa 28.04.2015 prerušená Výzvou na doplnenie oznámenia koncentrácie zaevidovanou pod číslom 1846/PMÚ SR/2015. Dňa 29.04.2015 bolo Oznámenie doplnené podaním zaevidovaným úradom pod číslom 1876/2015. Doručením predmetného listu sa oznámenie koncentrácie (ďalej spolu len „Oznámenie“) stalo úplným a v súlade so znením § 11 ods. 3 zákona plynula dňom 30.04.2015 prerušená lehota podľa § 11 ods. 1 zákona.
2. Podľa Oznámenia koncentrácia spočíva v získaní nepriamej spoločnej kontroly podnikateľmi VTG (prostredníctvom spoločnosti AAE AHAUS - ALSTÄTTER EISENBAHN CARGO AG, so sídlom Neuhofstrasse 4, 6340 Baar, Švajčiarska konfederácia (ďalej len „AAE Cargo“)) a SOLVEQ (prostredníctvom spoločnosti

Cargo Lease AG so sídlom Neuhofstrasse 4, 6340 Baar, Švajčiarsko (ďalej len „Cargo Lease“) nad podnikateľom Cargo Wagon a.s., so sídlom Lúčna 2, 821 05 Bratislava, IČO: 47 523 441 (ďalej len „Cargo Wagon“) a nad nákladnými železničnými vozňami – aktívami spoločnosti Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., Drieňová 24, 820 09 Bratislava, IČO: 35 914 921 (ďalej len „ŽSSK Cargo“), ktoré budú vložené do nadobúdanej spoločnosti a ktoré sú špecifikované v Zmluve o odplatnom prevode hnutel'ného majetku a následnom spätnom nájme dopravných prostriedkov (ďalej len „Zmluva o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov“), ako je uvedené vo výroku rozhodnutia.

3. Akcionárom 66% podielu akcií v cieľovej spoločnosti Cargo Wagon bude po koncentrácii AAE Wagon (ktorý je kontrolovaný spoločnosťami VTG a SOLVEQ). Zvyšných 34% akcií v spoločnosti Cargo Wagon zostane vo vlastníctve ŽSSK Cargo.
4. Úrad z predložených informácií a podkladov zistil, že v prípade predmetnej transakcie sa jedná o koncentráciu podľa § 9 ods. 1 písm. b) zákona, ktorá spočíva v nadobudnutí nepriamej spoločnej kontroly nad podnikateľom Cargo Wagon, vrátane aktív, ktoré budú do tejto spoločnosti vložené zo strany jej materskej spoločnosti ŽSSK Cargo a podlieha kontrole úradu podľa § 10 ods. 1 písm. b) bod 2 zákona¹.
5. Pri posudzovaní koncentrácie úrad vychádzal z Oznámenia, z verejne dostupných informácií týkajúcich sa účastníkov koncentrácie a ich konkurentov. Úrad tiež zohľadnil predchádzajúcu rozhodovaciu prax úradu a prihliadol aj na rozhodovaciu prax Európskej komisie.

ÚČASTNÍCI KONCENTRÁCIE

6. Ohľadne podnikateľských aktivít účastníkov koncentrácie a podnikateľov, ktorí sú nimi priamo alebo nepriamo kontrolovaní sa v Oznámení uvádzajú nasledujúce skutočnosti:

VTG

7. V Oznámení sa uvádza, že podnikateľ VTG rozhoduje o podnikateľskej činnosti Skupiny VTG², ktorá pôsobí v oblasti prenájmu nákladných železničných vozňov v európskom priestore, v Severnej Amerike, Rusku a Ázii, pričom [.]

¹ Pri výpočte obratu za aktíva nadobúdané na základe Zmluvy o odplatnom prevode hnutel'ného majetku bol podporne uplatnený bod 163 Konsolidovaného oznámenia Komisie o právomoci podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2008/C 95/01).

² Štruktúra Skupiny VTG bola úradu predložená v rámci Oznámenia a predstavuje obchodné tajomstvo podnikateľa VTG.

-]³, taktiež pôsobí v oblasti logistiky železničnej prepravy.
8. Ďalej v menšom rozsahu pôsobí v oblasti opráv a údržby nákladných železničných vozňov (Skupina VTG má dve opravovne vozňov, a to v Nemecku a vo Francúzsku, tieto opravovne však takmer výlučne slúžia pre vozne podnikateľa VTG), ďalej v oblasti výroby špeciálnych železničných cisternových vozňov a prenájmu cisternových kontajnerov.
9. V čase oznámenia predmetnej koncentrácie do Skupiny VTG patrila aj *Skupina AAE*, ktorá pôsobí v oblasti podnikania s nákladnými železničnými vozňami so štandardným rozchodom v európskom priestore, a to najmä formou ich prenájmu v Európe (okrem Španielska, Portugalska, Fínska, Bieloruska, pobaltských štátov, Ukrajiny a európskej časti Ruska), pričom najväčší obrat dosahuje v Nemecku, Švédsku, Taliansku, Švajčiarsku a Rakúsku.

SOLVEQ

10. *SOLVEQ* je investičná spoločnosť s variabilným základným imaním, založená podľa zákonov Malty. Predmetom podnikania spoločnosti *SOLVEQ* je kolektívne investovanie svojich finančných prostriedkov do cenných papierov alebo iného hnutelného a nehnuteľného majetku s cieľom rozložiť investičné riziká a zabezpečiť investorom spoločnosti výnosy správy ich finančných prostriedkov. Spoločnosť sa zameriava na investovanie v projektoch a transakciách v rôznych sektoroch, pričom zakladatelia (pán Mikkel Lind a pán Claudio A. Frick) a ani podnikateľ *SOLVEQ* priamo a ani prostredníctvom jednotlivých fondov nepôsobia v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov a ani nevlastnia majetkové účasti v spoločnostiach, ktoré prenájom nákladných železničných vozňov poskytujú a zároveň zakladatelia a ani podnikateľ *SOLVEQ* priamo a ani prostredníctvom jednotlivých fondov nepôsobia vo vertikálne prepojených činnostiach.

Cargo Wagon spolu s aktívami špecifikovanými v Zmluve o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov

11. V čase vzniku predmetnej koncentrácie podnikateľ *Cargo Wagon* nevykonával žiadnu podnikateľskú činnosť, pričom jediným akcionárom podnikateľa *Cargo Wagon* bol podnikateľ *ŽSSK Cargo*, ktorá na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov prevedie na *Cargo Wagon* aktíva tvorené 12 342 nákladnými železničnými vozňami v špecifikácii ako sa uvádza v Prílohe č. 1 Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov. Konkrétne sa jedná o konvenčné vozne, cisterny a špecifické typy vozňov. Vozne určené na intermodálnu prepravu, ktoré sa používajú pri súčasnom využití rôznych typov prepravy (železničná, lodná, cestná, letecká preprava) nie sú predmetom nadobudnutia podnikateľmi *VTG* a *SOLVEQ* na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov.

³ [...] – obchodné tajomstvo podnikateľa VTG

12. Ako sa uvádza v Oznámení, podnikateľ *Cargo Wagon* nebude aktívny na inom trhu ako trhu prenájmu nákladných vozňov na európskom trhu so štandardným rozchodom, čo bude zahŕňať celkovú správu železničných nákladných vozňov, ich dlhodobú údržbu, zabezpečenie revízií, ich prenájom, zabezpečenie financovania nákupu vozňov.

POSÚDENIE ÚČINKOV KONCENTRÁCIE

13. Predmetnou koncentráciou podnikateľa *VTG* a *SOLVEQ* získavajú nepriamu spoločnú kontrolu nad podnikateľom *Cargo Wagon* spolu s aktívami špecifikovanými v Zmluve o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov. Konkrétne sa jedná o 12 342 nákladných vozňov, z ktorých podľa predmetnej zmluvy 8 216 železničných nákladných vozňov podnikateľ *Cargo Wagon* dlhodobo spätne prenajme podnikateľovi *ŽSSK Cargo* (doba prenájmu bola dohodnutá na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov na 8 rokov s možnosťou jej maximálneho predĺženia na ďalších 8 rokov v rozsahu dohodnutom v Zmluve o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov). Ako sa uvádza v Oznámení, zo zvyšných 4 126 vozňov bude 3 074 vozňov zošrotovaných vzhľadom na ich nepoužiteľnosť na prevádzku a približne 1 052 vozňov bude *Cargo Wagon* prenajímať.
14. Vozne, ktoré podnikatelia *VTG* a *SOLVEQ* v nadväznosti na získanie nepriamej spoločnej kontroly nad podnikateľom *Cargo Wagon* nadobudnú na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov, boli *ŽSSK Cargo* využívané najmä na poskytovanie hlavnej podnikateľskej činnosti podnikateľa *ŽSSK Cargo*, a to poskytovanie služby nákladnej železničnej prepravy a v malom rozsahu⁴ boli prenajímané tretím stranám (prepravným, špeditérskym a výrobným spoločnostiam, taktiež iným prenajímateľom nákladných železničných vozňov). Podnikateľ *ŽSSK Cargo* takto marginálne pôsobil aj na trhu nájmov železničných nákladných vozňov na európskom trhu so štandardným rozchodom.
15. Vychádzajúc zo Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov, účelom spätného prenájmu 8 216 železničných nákladných vozňov podnikateľovi *ŽSSK Cargo* je najmä zabezpečenie poskytovania hlavnej podnikateľskej činnosti podnikateľa *ŽSSK Cargo*, a to poskytovania služby nákladnej železničnej prepravy, pričom prenájom tretím stranám nie je vylúčený.
16. Vzhľadom na to, že z nadobúdateľov spoločnej kontroly nad podnikateľom *Cargo Wagon* spolu s nadobúdanými nákladnými železničnými vozňami špecifikovanými v Zmluve o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov, ktoré boli s menším rozsahom prenajímané, podnikateľ *VTG* pôsobí v oblasti

⁴ Podľa Oznámenia sa jednalo o [.....] nákladných železničných vozňov, z ktorých [.....] nákladných železničných vozňov bude predmetom spätného prenájmu na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov.- [...] obchodné tajomstvo Oznamovateľov

poskytovania služby prenájmu železničných nákladných vozňov so štandardným rozchodom v Európe najmä formou operatívneho lízingu, ako aj ďalšími službami súvisiacimi s predmetnou činnosťou, úrad sa zaoberal vplyvom posudzovanej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže v predmetných oblastiach, pričom v rámci identifikácie relevantných trhov úrad vychádzal zo znenia § 3 ods. 2 až 4 zákona a pri posúdení účinkov predmetnej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže na relevantnom trhu úrad vychádzal zo znenia § 12 ods. 1 zákona v nadväznosti na § 8 ods. 1 zákona.

Posúdenie horizontálnych účinkov koncentrácie

17. Vychádzajúc z rozhodovacej praxe Európskej komisie⁵ a národných súťažných autorít⁶, bolo by možné prenájom nákladných železničných vozňov členiť vo vzťahu k charakteristikám predmetu prenájmu z hľadiska technických charakteristík nákladných železničných vozňov a taktiež z hľadiska ich využiteľnosti na prepravu jednotlivých typov komodít tovaru. Úrad preto zisťoval technickú charakteristiku a využiteľnosť podľa prepravovaných komodít nákladných železničných vozňov podnikateľa VTG ako aj nákladných železničných vozňov, ktoré sú predmetom Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov.
18. Flotila [.]³ nákladných železničných vozňov, ktoré sú vo vlastníctve podnikateľa VTG a všetkých ostatných podnikateľov, ktorí patria do Skupiny VTG, má podľa informácií uvádzaných v Oznámení nasledujúcu štruktúru: [.]³ intermodálnych vozňov, [.]³ konvenčných nákladných železničných vozňov (v členení: [.]³, [.]³ cisternových vozňov [.]³.
19. Vychádzajúc z informácií uvádzaných v Oznámení úrad zistil, že podnikatelia VTG a SOLVEQ v nadväznosti na získanie nepriamej spoločnej kontroly nad podnikateľom Cargo Wagon na základe Zmluvy o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných prostriedkov nadobudnú aktíva – 12 342 nákladných železničných vozňov, ktoré z hľadiska technických charakteristík je možné špecifikovať ako konvenčné a cisternové nákladné železničné vozne nasledovne: I. 8 216 vozňov určených na spätný prenájom podnikateľovi ŽSSK Cargo v členení: [.]⁷ konvenčných nákladných železničných vozňov [.]⁷; II. 1 052 [.]⁷ vozňov určených na prenájom, ktoré nie sú zahrnuté v Zmluve o odplatnom prevode a spätnom prenájme dopravných

⁵ Napríklad prípad COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, body 16., 19. až 27.

⁶ Napríklad v prípade posúdenia koncentrácie spočívajúcej v nadobudnutí kontroly podnikateľom VTG AG, Hamburg, Nemecko nad podnikateľom Ahaus-Alstätter Eisenbahn Holding AG, Baar, Švajčiarsko, o ktorom Nemecká súťažná autorita Bundeskartellamt informovala na svojej web stránke:

http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/EN/Fallberichte/Fusionskontrolle/2014/B9-154-14.pdf?__blob=publicationFile&v=2

⁷ [...] - obchodné tajomstvo Oznamovateľov

prostriedkov v členení [.]⁷, III. 3 074
vozňov určených na zošrotovanie.

20. V Oznámení sa uvádza, že v predmetnom prípade je možné zvažovať o tovarovom relevantnom trhu poskytovania operatívneho lízingu nákladných železničných vozňov pre potreby nákladnej železničnej dopravy na európskej sieti štandardného rozchodu (Európa okrem Španielska, Portugalska, Fínska, Bieloruska, pobaltských štátov, Ukrajiny a európskej časti Ruska).
21. Ako vyplýva z rozhodovacej praxe Európskej komisie ohľadne *tovarovej identifikácie relevantného trhu* v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov⁸, z hľadiska predmetu prenájmu je možné rozlišovať prenájom nákladných železničných vozňov a prenájom železničných vozňov určených na prepravu osôb; z hľadiska typu prenájmu je možné špecifikovať operatívny lízing a finančný lízing. Avšak vzhľadom na to, že podnikateľ VTG poskytuje operatívny lízing nákladných železničných vozňov a nadobudnutie nákladných železničných vozňov je predmetom posudzovanej koncentrácie, pre účely jej posúdenia sa úrad ďalej zameria na poskytovanie operatívneho lízingu nákladných železničných vozňov (ďalej len „prenájom nákladných železničných vozňov“).
22. Ohľadne identifikácie tovarového relevantného trhu v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov sa v Oznámení uvádza, že na základe rozhodovacej praxe Európskej komisie⁹ je možné špecifikovať z hľadiska druhu prepravovaného nákladu: (A) prenájom nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty (alebo suché produkty) a (B) prenájom cisternových nákladných železničných vozňov. Tieto dva druhy vozňov sú nezastupiteľné vzhľadom na charakter prepravovaného produktu - kým cisternové vozne sa používajú na prepravu kvapalných tovarov, bežné nákladné vozne sa môžu použiť na prepravu rôznych tovarov, pričom v tejto skupine existuje značná zastupiteľnosť medzi jednotlivými typmi vozňov pri preprave toho istého produktu.
23. V Oznámení sa ďalej uvádza nasledujúca bližšia špecifikácia prenájmu nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty a prenájmu cisternových nákladných železničných vozňov:
- (A) Prenájom nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty
24. Železničné nákladné vozne pre tuhé produkty môžu prepravovať širokú škálu rôznych produktov, preto podľa názoru Oznamovateľov takto definovaný trh nie je potrebné deliť na užšie vymedzené trhy. Dalo by sa uvažovať o delení trhu prenájmu týchto vozňov na trh prenájmu intermodálnych vozňov, ktoré sa používajú na takmer všetky druhy zabaleného tovaru v štandardizovaných

⁸ Napríklad prípad COMP/M.5263 – DEUTSCHE BANK LONDON/LLOYDS TSB BANK/ANTIN INFRASTRUCTURE PARTNERS (BNP Paribas)/PORTERBROOK LEASING, prípad COMP/M.5439 – OP TRUST/DEUTSCHE BANK LONDON/LLOYDS TSB BANK/BNP PARIBAS/PORTERBROOK LEASING.

⁹ Prípad COMP/M.2669 – VTG/Warburg/Brambles.

kontajneroch na nosných platformách a nákladných prívesoch pre multimodálnu dopravu, a trh prenájmu konvenčných (štandardných) železničných nákladných vozňov. Obidva tieto typy vozňov – intermodálne a konvenčné – sa využívajú v železničnej nákladnej doprave tak, aby bolo možné náklad preniesť na iný typ dopravy (cestná, vodná). Avšak vzhľadom na charakter intermodálnych vozňov možno konštatovať, že prenos nákladu z intermodálnych vozňov je jednoduchší ako z konvenčných vozňov, šetrí čas a náklady prenosu nákladu a v neposlednom rade je aj bezpečnejší.

25. Možno tiež uvažovať o rozlišovaní železničných nákladných vozňov pre tuhé produkty podľa jednotlivých typov vozňov alebo podľa druhu prevážaného tovaru. Avšak kým cisternové vozne sa môžu využívať len na prepravu kvapalných tovarov (minerálne oleje, chemické substancie, iné kvapalné látky) a ostatné železničné vozne nie je možné využiť na prepravu nebalených kvapalných produktov, železničné nákladné vozne iné ako cisternové môžu byť bez ohľadu na typ vozňa použité na prepravu takmer akýchkoľvek tuhých produktov. Z toho dôvodu podľa názoru Oznamovateľov trh prenájmu železničných nákladných vozňov pre tuhé produkty nie je potrebné ďalej deliť na užšie vymedzené trhy podľa druhov vozňov, avšak úradu boli predložené informácie ohľadne prenájmu intermodálnych vozňov a prenájmu konvenčných vozňov:

- *Prenájom intermodálnych vozňov:* Intermodálne vozne sú vozne, na ktorých sa prepravuje tovar v kontajneroch alebo nákladných prívesoch, preto sú tieto vozne niekedy označované ako kontajnerové vozne. Možno v nich prepravovať akýkoľvek tovar, ktorý je možné zabaliť do kontajnerov. Osobitosť intermodálnych vozňov spočíva v možnosti zmeniť režim dopravy (cestná, vodná) bez toho, aby bolo potrebné meniť obal, v ktorom sa tovar preváža. Presun na iný režim dopravy sa vykonáva na tzv. termináloch (napr. námorný terminál).
- *Prenájom konvenčných železničných nákladných vozňov:* Konvenčné vozne zahŕňajú také vozne, ktoré možno naložiť tovarom štandardným spôsobom v železničnej doprave. Ide najmä o nasledovné typy vozňov:
 - Kryté vozne sú vozne, v ktorých je nákladný priestor ohraničený bočnými stenami a strechou. Používajú sa najmä na prepravu tovaru, ktorý musí byť chránený pred nepriaznivými poveternostnými podmienkami. Ide o rôzne tovary, najmä prepravované na europaletách.
 - Otvorené vozne sú vozne, ktoré majú bočné steny, ale nemajú strechu. Zvyčajne majú bočné dvere. Používajú sa na prepravu tovaru, ktorý nie je háklivý na poveternostné podmienky, napr. uhlie, koks, ruda, piesok alebo štrk. Keďže takýto druh tovaru sa zvyčajne preváža vo veľkých množstvách, prevažne ide o vlak s rovnakým (jedným) typom vozňov, ktorý prepravuje jeden druh tovaru od dodávateľa k odberateľovi. Patria k nim aj tzv. samovysýpacie vozne, keď tovar sa vyloží (vysype) pôsobením gravitácie a vlastnej váhy do podzemných priestorov odberateľa.
 - Plošinové vozne sú vozne, ktoré majú plošinu (rovnú podlahu), bez bočných stien, prípadne s nízkou stenou, nahor otvorené. Používajú sa na prevoz tovaru, ktorý nie je háklivý na poveternostné podmienky. Niektoré

typy majú natiiahnuté plachty, ak treba tovar chrániť pred počasím. Zvyčajne sa na nich prepravujú automobily, stroje, veľké potrubia, drôtené cievky, zvárané pletivá, a pod.

26. Podľa názoru Oznamovateľov použiteľnosť krytých, otvorených a plošinových vozňov na rovnaký účel je veľmi vysoká, všetky tieto vozne predstavujú jeden segment konvenčných (štandardných) železničných nákladných vozňov.

(B) Prenájom cisternových nákladných železničných vozňov

27. Cisternové vozne sa používajú na prepravu rôznych kvapalných látok. Tento druh vozňov je potrebné odlišiť od iných druhov vozňov, v ktorých sa kvapalné látky nedajú prevážať. Jeden typ cisternového vozňa môže prevážať rôzne druhy kvapalných látok.¹⁰ Z historických dôvodov takmer všetky cisternové vozne sú vo vlastníctve súkromných spoločností, (bývalé) národné železnice disponujú len zanedbateľným množstvom cisternových vozňov.

Cisternové vozne treba odlišovať od cisternových kontajnerov, ktoré možno jednoducho prenášať z jedného režimu dopravy na iný režim dopravy. Cisternové vozne sú výlučne prostriedkom na prepravu železnicou.

28. Úrad, vychádzajúc z rozhodnutí Európskej komisie zistil, že prenájom nákladných železničných vozňov je možné členiť z hľadiska technických charakteristík nákladných železničných vozňov, ako aj z hľadiska komodít, ktoré je možné jednotlivými prenajímanými nákladnými železničnými vozňami prepravovať, pričom by bolo možné identifikovať samostatný segment relevantného trhu prenájmu nákladných železničných vozňov z hľadiska technických charakteristík vo vzťahu k prenájomu intermodálnych nákladných železničných vozňov a z hľadiska komoditného vo vzťahu k prenájomu nákladných železničných vozňov určených na prepravu obilia¹¹. Avšak vzhľadom na to, že podnikateľ VTG na základe predmetnej koncentrácie nenadobúda intermodálne nákladné železničné vozne a ani nákladné železničné vozne určené na prepravu obilia, úrad sa ďalej prenájomom týchto typov nákladných železničných vozňov nezaoberal.

29. Ohľadne *priestorovej dimenzie poskytovania služby prenájmu nákladných železničných vozňov* sa v Oznámení uvádza, že súťažné podmienky na trhu štandardných železničných vozňov pre potreby nákladnej dopravy na európskej sieti štandardného rozchodu sú homogénne v rámci celej Európy, keďže štandardné železničné vozne sú dlhodobo (už desiatky rokov) štandardizované na európskej úrovni (v súčasnej dobe pomocou predpisov TSI - *Technical standards of interoperability*), EN noriem a „Všeobecnej dohody o použití vozňov v Európe“, čím je dlhodobo zabezpečené, že železničné vozne spĺňajúce podmienky interoperability sú plne použiteľné na infraštruktúre štandardného rozchodu jednotlivých európskych krajín.

Nákladné vozne sú teda po technickej aj prevádzkovej stránke úplne štandardizované na celoeurópskej úrovni, pričom tento trh je charakteristický

¹⁰ Napríklad rozhodnutie Európskej komisie COMP/M.2669 - VTG / Warburg / Brambles.

¹¹ Napríklad prípad COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, bod 21.

výberom poskytovateľa predmetnej služby najmä prostredníctvom výberových konaní.

30. Cenu prenájmu ovplyvňujú podľa Oznamovateľa viaceré faktory, najmä však typ vozňa, počet prenajatých vozňov, doba prenájmu, zodpovednosť a úhrada nákladov za pravidelné a nepravidelné technické kontroly, údržbu a opravy nákladných železničných vozňov, pričom však v prípade porovnateľných vstupných podmienok sú na európskom trhu viac – menej rovnaké.
31. Viaceré vyššie uvádzané skutočnosti teda podľa Oznamovateľa jednoznačne svedčia v prospech vymedzenia relevantného priestorového trhu ako európskeho trhu (sieť štandardného rozchodu), nakoľko tento trh je homogénny vzhľadom na neexistujúce bariéry technického, cenového ani administratívneho charakteru. Jednotné medzinárodné normy pre jednotlivé typy vozňov zabezpečujú, že vozne sa môžu pohybovať po celej Európe, nakoľko spĺňajú podmienky dopravy po železnici v každom štáte.
32. Oznámení sa ďalej uvádza, že prepravné náklady súvisiace s dodávkou vozňov zákazníkovi alebo od zákazníka nezohrávajú dôležitú úlohu pri uzavieraní nájomnej zmluvy, pričom neexistujú všeobecné pravidlá o tom, kto ich znáša. Vo všeobecnosti však platí, že pri kratšej dobe nájmu (do jedného roku) znáša prepravné náklady nájomca, pri dlhšej dobe nájmu sa tieto náklady buď delia medzi obidve strany alebo ich znáša prenajímateľ, a to bez ohľadu na vzdialenosť, na akú treba vozne prepraviť.
33. Úrad z rozhodovacej praxe Európskej komisie¹² zistil, že v prípade prenájmu nákladných železničných vozňov určených na prepravu obilia by bolo možné identifikovať špecifický priestorový relevantný trh, avšak nákladné železničné vozne určené na prepravu obilia neboli predmetom nadobudnutia na základe posudzovanej koncentrácie.
34. Vychádzajúc z vyššie uvádzaných skutočností priestorový relevantný trh prenájmu typov nákladných železničných vozňov, ktoré sa predmetnou koncentráciou nadobúdajú by bolo možné identifikovať ako územie celej Európy kde sa používa sieť štandardného rozchodu 1 435 mm, t.j. Európa okrem Španielska, Portugalska, Fínska, Bieloruska, pobaltských štátov, Ukrajiny a európskej časti Ruska (ďalej len „európsky trh“), čo je v súlade s rozhodovacou praxou Európskej komisie¹³.
35. V Oznámení uvádzaná bližšia špecifikácia použiteľnosti jednotlivých typov nákladných železničných vozňov naznačuje možnú identifikáciu tovarových relevantných trhov prenájmu nákladných železničných vozňov, avšak úrad sa detailnou identifikáciou tovarového relevantného trhu a priestorového relevantného trhu v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov nezaoberal, keďže, ako sa uvádza ďalej v tomto rozhodnutí, úrad zistil,

¹² Napríklad prípad COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, body 32. až 35.

¹³ Napríklad prípad COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, body 28. až 31.

že koncentrácia značne nenaruší účinnú hospodársku súťaž na relevantnom trhu, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia.

36. Ako sa uvádza v Oznámení a vychádzajúc aj z rozhodovacej praxe Európskej komisie¹⁴, prenájom nákladných železničných vozňov na európskom trhu poskytujú dva základné typy prenajímateľov: prvá skupina zahŕňa (bývalé) národných poskytovateľov nákladnej železničnej prepravy (napríklad podnikatelia SNCF, Deutsche Bahn, ŽSSK Cargo), ktoré ponúkajú železničné nákladné vozne staršieho typu, nešpecializované a často aj zastarané; druhou skupinou sú súkromní prenajímatelia nákladných železničných vozňov (napr. okrem Oznamovateľa podnikatelia NACCO, ERMEWA, TOUDAX, On Rail, GATX), ktorí sa postupne vytvorili, aby vyplnili medzeru na trhu dopytu po na jednej strane chýbajúcich vozňoch, na strane druhej po novších a aj špecializovaných vozňoch. Historicky sú súkromní poskytovatelia kratšie na trhu ako (bývalé) národné železnice, preto keď tvorili vozňový park, mohli nakupovať aj modernejšie vozne, keďže neboli zaťažení dedičstvom starých vozňov, ako je to v prípade (bývalých) národných železníc.
37. V Oznámení sa taktiež uvádza, že (bývalí) národní poskytovatelia nákladnej železničnej prepravy sú na jednej strane významnými klientmi súkromných prenajímateľov, na strane druhej samé vlastnia veľké flotily železničných nákladných vozňov, pričom ak vozne nevedia využiť pre vlastnú potrebu, hľadajú ich využitie na trhu a bojujú o zákazníka práve so spoločnosťami ako je podnikateľ VTG, ktoré sa špecializujú na prenájom železničných vozňov.
38. Z hľadiska posúdenia vplyvu predmetnej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže na relevantnom trhu úrad posudzoval, či predmetná koncentrácia nenaruší účinnú hospodársku súťaž na relevantnom trhu, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia.
39. Úrad zistil, že k prekrytiu typov nákladných železničných vozňov priamo alebo nepriamo vlastnených podnikateľom VTG a nákladných železničných vozňov získavaných predmetnou koncentráciou dochádza v prípade konvenčných a cisternových nákladných železničných vozňov, a to nasledovne: I. konvenčné nákladné železničné vozne v členení: [.]
[.],⁷ pričom podnikateľ VTG vlastní pred koncentráciou [.]³ a [.]
[.],⁷ pričom podnikateľ VTG vlastní pred koncentráciou [.]
[.]³ a [.]
[.]⁷ pričom podnikateľ VTG vlastní pred koncentráciou [.]
[.]³ a ; II. cisternové vozne, ktoré nie sú určené na prepravu obilia: [.]
[.]⁷ a podnikateľ VTG vlastní pred koncentráciou [.]³.

¹⁴ Prípady Európskej komisie COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, body 10. až 13.

40. Vychádzajúc z informácií uvádzaných v Oznámení, v prípade ak by sa do úvahy zahrnuli iba nákladné železničné vozne vlastnené súkromnými spoločnosťami (viď bod 36 rozhodnutia), podiel podnikateľa VTG a podiel prevádzkyschopných nákladných železničných vozňov nadobúdaných predmetnou koncentráciou (úrad pritom vychádzal z maximalistického variantu, t.j. údajov ohľadne všetkých prevádzkyschopných vozňoch, t.j. vrátane tých, ktoré budú spätne prenajaté predávajúcemu) bol odhadnutý nasledovne:
- konvenčné nákladné železničné vozne: (1) z hľadiska počtu vlastnených konvenčných nákladných železničných vozňov podiel podnikateľa VTG je [.]³ % a podiel všetkých prevádzkyschopných nadobúdaných vozňov je [.]⁷ %; (2) z hľadiska obratu za prenájom konvenčných nákladných železničných vozňov podiel podnikateľa VTG je [.]³ % a podiel všetkých prevádzkyschopných nadobúdaných vozňov je [.]⁷ %,
 - cisternové nákladné železničné vozne: (1) z hľadiska počtu vlastnených cisternových nákladných železničných vozňov podiel podnikateľa VTG je [.]³ % a podiel všetkých prevádzkyschopných nadobúdaných vozňov je [.]⁷ %; (2) z hľadiska obratu za prenájom cisternových nákladných železničných vozňov podiel podnikateľa VTG je [.]³ % a podiel všetkých prevádzkyschopných nadobúdaných vozňov je [.]⁷ %.

Ak by sa v prípade konvenčných nákladných železničných vozňov (cisternové nákladné železničné vozne sú v prevažnej miere len vo vlastníctve súkromných spoločností) zobrali do úvahy aj nákladné železničné vozne (bývalých) národných poskytovateľov nákladnej železničnej prepravy, podiel subjektu po koncentrácii by bol výrazne nižší z hľadiska dosiahnutého obratu ako aj z hľadiska počtu nákladných železničných vozňov daného typu.

Úrad v rámci posúdenia vplyvu posudzovanej koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže v oblasti prenájmu nákladných železničných vozňov na európskom trhu zobral do úvahy aj skutočnosť, že aktíva, ktoré na základe predmetnej koncentrácie budú spoločne kontrolované podnikateľmi VTG a SOLVEQ, predávajúci ŽSSK Cargo v minulosti neprenajímali tretím stranám (resp. len v minimálnom rozsahu), ale boli využívané ich predávajúcim - podnikateľom ŽSSK Cargo najmä na poskytovanie jeho hlavnej činnosti, a to na poskytovanie nákladnej železničnej prepravy a teda v oblasti prenájmu nákladných železničných vozňov koncentráciou nedochádza k posilneniu *Skupiny VTG*. Úrad tiež vzal do úvahy možnosť potenciálnej konkurencie v súvislosti s nadobúdanými aktívami, tu však, ako vyplýva z vyššie uvedeného, bol pri posúdení braný do úvahy rozsah a štruktúra nadobúdaných vozňov a podiely podnikateľa VTG v prípade realizácie predmetnej koncentrácie.

41. Vzhľadom na vyššie uvádzané skutočnosti úrad neidentifikoval súťažné obavy v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov na európskom trhu ako dôsledku predmetnej koncentrácie.

Posúdenie vertikálnych účinkov koncentrácie

42. Z hľadiska možného vertikálneho vzťahu podnikateľských činností súvisiacich s nadobúdanými aktívami, ktoré budú využívané na poskytovanie služby prenájmu nákladných železničných vozňov, sa v Oznámení uvádza, že Skupina VTG: (1) v menšom rozsahu pôsobí v oblasti opráv a údržby nákladných železničných vozňov (Skupina VTG má dve opravovne vozňov, a to v Nemecku a vo Francúzsku, tieto opravovne však takmer výlučne slúžia pre vozne Skupiny VTG), (2) má malý závod na výrobu vozňov v Nemecku, pričom Skupina VTG nie je sériovým výrobcom vozňov (tento závod slúži skôr na výrobu prototypov navrhnutých oddelením výskumu a vývoja Skupiny VTG, alebo na úpravy niektorých vozňov, prípadne jednotlivých komponentov vozňa podľa špecifických požiadaviek zákazníkov), (3) pôsobí v oblasti poskytovania zasielateľských služieb¹⁵ najmä v Nemecku (na území Slovenskej republiky v minimálnom rozsahu), pričom vo vzťahu k európskemu trhu dosiahla podiel približne [. . .]³ %.
43. Berúc do úvahy vyššie uvedené skutočnosti, najmä vzhľadom na minimálny rozsah, resp. podiel Skupiny VTG v oblasti poskytovania služieb opravy a údržby nákladných železničných vozňov, výroby nákladných železničných vozňov a poskytovania zasielateľských služieb, nebol dôvod na to, aby sa úrad v predmetnom prípade detailne zaoberal vertikálnymi účinkami posudzovanej koncentrácie.

Záver

44. Po vyhodnotení všetkých získaných podkladov a informácií úrad dospel k záveru, že posudzovaná koncentrácia značne nenaruší účinnú súťaž na relevantnom trhu, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia.
45. 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.

¹⁵ Úrad sa zaoberal identifikáciou relevantného trhu v oblasti poskytovania zasielateľských služieb napríklad v prípade koncentrácie podnikateľov Kuehne + Nagel Investments B.V., Holandsko, J. van de Put B.V., Holandsko a J. van de Put Fresh Cargo Handling B.V., Holandsko – číslo rozhodnutia 2011/FH/3/1/039 zo dňa 28. 09. 2011; Európska komisia sa zaoberala identifikáciou relevantného trhu v oblasti poskytovania zasielateľských služieb napríklad v prípade M.6059 - Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, body 17. až 22.

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:

ČERNEJOVÁ & HRBEK, s.r.o.
JUDr. Alena Černejšová
Kýčerského 7
811 05 Bratislava