

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. S 220/06, zahájeném dne 2. srpna 2006 z moci úřední dle § 46 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 21, jakož i § 1 odst. 4, § 20a a § 21a zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ve věci možného porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, a možného porušení článku 82 Smlouvy o založení Evropského společenství, jehož účastníkem je společnost České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226, právně zastoupená prof. JUDr. Miroslavem Bělinou, CSc., advokátem, se sídlem Praha 1, Dlouhá 13, vydává v souladu s § 67 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, toto

r o z h o d n u t í :

I.

Účastník řízení, společnost **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226 tím, že

- A. v období od 1. 1. 2003 do 30. 11. 2007 uplatňoval bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vůči svým odběratelům rozdílné ceny za služby železniční nákladní dopravy u přeprav se srovnatelnými kalkulačními parametry ovlivňujícími výši nákladů na tyto služby a bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uplatňoval v cenách služeb železniční nákladní dopravy rozdílné výše marží, čímž znevýhodňoval některé své odběratele železniční nákladní dopravy, kterým byly stanoveny ceny, resp. marže podstatně vyšší než jiným zákazníkům při obdobném nebo srovnatelném plnění, a rovněž ztížil možnost uplatnění ostatním železničním nákladním dopravcům na trhu,

zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky **uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění** vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů,

čímž porušil v období od 1. 1. 2003 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy;

- B. v období od 1. 1. 2005 do 30. 11. 2007 uplatňoval bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vůči svým odběratelům rozdílné podmínky pro poskytnutí tzv. levelových cen za služby železniční nákladní dopravy (rozdílné výše objemů přepravovaného zboží nutné pro dosažení množstevní slevy a rozdílné výše slev při dosažení stanoveného objemu přepravovaného zboží), čímž znevýhodňoval některé své odběratele železniční nákladní dopravy, kterým byly stanoveny podstatně méně výhodné podmínky pro získání a aplikaci levelových cen, a rovněž ztížil možnost uplatnění ostatním železničním nákladním dopravcům na trhu,

zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky **uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění** vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů,

čímž porušil v období od 1. 1. 2005 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy;

- C. v době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., se sídlem Břeclav, U Jánského dvora č.p. 3041, IČ 25066692, a v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice, a.s., se sídlem Mlynská 3, Levice, Slovenská republika, IČ 36536580 znemožnil bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uzavírat smlouvy o zákaznickém tarifu, a získat tak slevu z veřejného ceníku – tarifu vozových zásilek, dále tím, že v době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice, a.s. bez objektivně ospravedlnitelných důvodů stanovil povinnost skládat stoprocentní zálohy na jím poskytované služby železniční nákladní dopravy, a tím, že dopisy ze dne 5. 1. 2006 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vypověděl společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662 ze dne 20. 12. 2004 a společnosti ŠPED-TRANS Levice, a.s. Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 11214120 ze dne 31. 12. 2004, jejichž platnost skončila dne 28. 2. 2006, čímž znevýhodnil společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, a.s. oproti ostatním svým odběratelům železniční nákladní dopravy a omezil spotřebitele železniční nákladní dopravy ve výběru dodavatelů,

zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky **uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění** vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, a.s. a spotřebitelů,

čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů

(zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.

II.

Podle § 11 odst. 2 ve spojení s § 21a odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jednání popsané v části I. výroku tohoto rozhodnutí účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226 do budoucna **zakazuje**.

III.

Za porušení § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a článku 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, dle části I. výroku tohoto rozhodnutí, ukládá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dle § 22 odst. 2 a § 21a odst. 5 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226, **pokutu** ve výši

270.000.000,- Kč (slovy: dvě stě sedmdesát milionů korun českých).

Uložená pokuta je splatná do 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže vedený u České národní banky, pobočka Brno, č. účtu 3754-24825-621/0710, konstantní symbol 1148 pro bezhotovostní platby, jako variabilní symbol se uvádí kmenová část daňového identifikačního čísla účastníka řízení.

IV.

Podle § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ukládá účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226 povinnost nahradit **náklady řízení** paušální částkou

2.500,- Kč (slovy: dva tisíce pět set korun českých).

Náklady řízení je účastník řízení, společnost České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226 povinen uhradit ve lhůtě do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže vedený u České národní banky, pobočka Brno, č. účtu 19-24825621/0710, konstantní symbol 1148 pro bezhotovostní platby, jako variabilní symbol se uvádí kmenová část daňového identifikačního čísla účastníka řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Zahájení řízení

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „Úřad“) obdržel dne 16. 6. 2006 podnět společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., se sídlem Břeclav, U Jánského dvora č.p. 3041, IČ 25066692 (dále též „SPEDIT-TRANS, a.s.“) ve věci možného zneužití dominantního postavení společností České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 70994226 (dále též „ČD“, „účastník řízení“ či „účastník“). Předmětem stížnosti bylo vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování přepravného ze strany ČD a znemožnění sjednat smluvní ceny za železniční nákladní dopravu s ČD od 1. 1. 2006, čímž se cítila společnost SPEDIT-TRANS, a.s. diskriminována oproti ostatním odběratelům služeb železniční nákladní dopravy od ČD.
2. V rámci objektivizace skutečností uváděných stěžovatelem Úřad prověřoval nejen jednání ČD vůči společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., ale rovněž celkovou cenovou politiku ČD uplatňovanou vůči jejich odběratelům služeb železniční nákladní dopravy.
3. Z informací obdržených v rámci šetření podnětu získal Úřad indicii na zneužití dominantního postavení ze strany ČD, a proto dne 2. 8. 2006 zahájil z moci úřední správní řízení sp. zn. S 220/06 s účastníkem ČD ve věci možného porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon“ či „zákon o ochraně hospodářské soutěže“) a možného porušení čl. 82 Smlouvy o založení Evropského společenství (dále též „Smlouva ES“). Možné porušení § 11 zákona a čl. 82 Smlouvy ES Úřad spatřoval ve zneužití dominantního postavení ČD uplatňováním rozdílných podmínek ve smluvních vztazích týkajících se poskytování služeb železniční nákladní dopravy a přepravy odběratelům těchto služeb, a to bez objektivně ospravedlnitelných důvodů.
4. Dopisem č.j. S 220/06-14154/2007/710 ze dne 2. 8. 2007 sdělil Úřad účastníku řízení výhrady k jeho jednání posuzovanému v rámci správního řízení, v němž Úřad spatřoval možné porušení § 11 odst. 1 zákona a čl. 82 Smlouvy ES. V rámci 15 denní lhůty dle § 11 odst. 4 zákona, kdy účastník řízení mohl Úřadu písemně navrhnout opatření, která budou dostatečná pro ochranu hospodářské soutěže a jejichž splněním by byl odstraněn závadný stav, účastník řízení zaslal Úřadu vyjádření ke sdělení výhrad (vypořádání je uvedeno v části odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvané *Vyjádření Úřadu k námitkám účastníka řízení*), aniž by navrhl konkrétní opatření, jimiž by měl být závadný stav napraven.
5. Účastníku řízení bylo dne 15. 5. 2008 umožněno vyjádřit se před vydáním rozhodnutí k podkladům rozhodnutí ve smyslu § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“); vypořádání námitek účastníka řízení je provedeno v části odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvané *Vyjádření Úřadu k námitkám účastníka řízení*.

II. Charakteristika účastníka řízení

6. ČD byly zapsány do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 8039 dne 1. 1. 2003. ČD vznikly k tomuto datu na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (dále též „zákon o ČD“) jako nástupnická společnost Českých drah, státní organizace. Zakladatelem ČD je Česká republika (která je zároveň jejich jediným

akcionářem), jejímž jménem jedná Ministerstvo dopravy. Ke dni vzniku ČD na ně přešel majetek státu, se kterým hospodařila státní organizace České dráhy a který sloužil k provozování železniční dopravní cesty a železniční dopravy, a ostatní majetek státní organizace České dráhy s výjimkou majetku stanoveného zákonem o ČD.

7. Stát vykonává práva akcionáře prostřednictvím řídicího výboru, který je tvořen třemi vládou pověřenými zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. Dalšími orgány ČD je představenstvo a dozorčí rada.
8. Předmětem podnikání ČD je především provozování železniční dopravy a železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu (což neplatí pro tu část železniční dopravní cesty, která byla přenechána do užívání jinému provozovateli železniční dopravní cesty nájemní smlouvou). ČD mohou na základě zákona o ČD podnikat a vykonávat i jiné činnosti podle podmínek stanovených zvláštním právním předpisem (např. zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů). V rámci své činnosti nabízejí ČD přepravní a další služby na železnici, zajišťují provoz na celostátní a regionálních tratích a provádějí údržbu, opravy a modernizaci infrastruktury. Do předmětu činnosti ČD dále patří např. železniční výzkum a zkušebnictví.
9. Dne 1. 12. 2007 vznikla zápisem do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 12844 společnost ČD Cargo, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČ 28196678 (dále též „ČD Cargo“), která je 100% dceřinou společností ČD. ČD Cargo od svého vzniku zajišťuje železniční nákladní přepravu zboží, pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby. K založení ČD Cargo došlo na základě usnesení Vlády ČR č. 1195 ze dne 22. 10. 2007 nepeněžitým vkladem části podniku ČD dne 31. 10. 2007. Společnost ČD Cargo má pětičlenné představenstvo, šestičlennou dozorčí radu a tříčlennou správní radu. Ke dni vzniku ČD Cargo na ně přešly veškeré majetkové hodnoty a závazky související s částí podniku vyčleněnou do nové dceřiné společnosti ČD. ČD Cargo tak mj. vstoupilo do všech smluvních vztahů týkajících se železniční nákladní dopravy a od 1. 12. 2007 ji provozuje ve skupině ČD výlučně ČD Cargo.

III. Zjištěné skutečnosti

III.1. Organizace železniční nákladní dopravy

10. Oblast železniční dopravy je upravena především zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o drahách“), který mj. stanoví podmínky provozování drážní dopravy na železničních drahách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené.
11. Na základě zákona o drahách se provozováním drážní dopravy rozumí činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dopravce) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů. Drážní dopravu lze provozovat veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Neveřejná drážní doprava je provozována k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.

12. Železniční dopravu lze provozovat pouze na základě platné licence, kterou uděluje Drážní úřad, či na základě licence udělené úřadem členského státu Evropských společenství. Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě dalších povinností povinen provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku.

III.2. Šetření Úřadu před zahájením správního řízení

13. Společnost SPEDIT-TRANS, a.s. podniká v oblasti zasílatelství, jímž se rozumí zprostředkování přepravy věci z určitého místa do místa určení a činnosti s tím spojené, zejména uzavření smluv o přepravě věci do místa určení, obstarání dokladů (náložní nebo nákladní list), zajištění naložení a uložení zásilky, doprovod zásilky, vybavení reklamací z přepravy, případně další úkony související s přepravou, jako je pojištění, informační servis, úhrada dovozného zúčastněným železnicím či zprostředkování dalších služeb (zastupování v celním řízení, činnost celních deklarantů) apod.
14. Ve svém původním podnětu společnost SPEDIT-TRANS, a.s. uvedla, že jako dlouhodobý odběratel služeb železniční nákladní dopravy od ČD uzavírala s ČD od roku 1998 jednoleté smlouvy o centrálním zúčtování, na jejichž základě prováděla Odúčtovna přepravních tržeb ČD (dále též „OPT“) fakturaci služeb nákladní dopravy odběrateli. Zároveň byly každoročně uzavírány smlouvy upravující tzv. zákaznický tarif, tj. smluvní cenu za nákladní dopravu při dané dopravní relaci, druhu železničního vozu, vytížení a přepravovaném objemu.
15. Dle sdělení stěžovatele zahájily ČD v závěru roku 2005 se společností SPEDIT-TRANS, a.s. jednání o prodloužení délky trvání Smlouvy o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662 uzavřené pro rok 2005¹. K tomu stěžovatel doložil email zasláný dne 31. 10. 2005 od [... důvěrná informace] (odborná referentka OPT) na SPEDIT-TRANS, a.s. ve věci: Informace o spolupráci v roce 2006, v němž se ČD dotazují, zda SPEDIT-TRANS, a.s. bude přepravovat i nadále své zboží prostřednictvím ČD a bude mít zájem prodloužit na příští rok Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662. V emailu se dále uvádí, cit.:

„Vaši firmu vnímáme jako velmi dobrého a solventního obchodního partnera, proto po prodloužení smlouvy o CZ budete moci již žádat obchodního manažera ČD o nové ceny na rok 2006.“²

16. Dopisem ze dne 1. 11. 2005 poté ČD zaslaly společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. Dodatek č.1 ke Smlouvě o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662, kterým se prodlužovala její platnost do 31. 12. 2006. Následně SPEDIT-TRANS, a.s. požádal ČD o cenovou nabídku na zajištění železniční dopravy pro [... obchodní tajemství] v roce 2006, kterou od ČD obdržel dne 28. 11. 2005. K pokračování účasti SPEDIT-TRANS, a.s. na poptávkovém řízení³ vyhlášeném společností [... obchodní tajemství] však již dle sdělení SPEDIT-TRANS, a.s. nedošlo, neboť ČD dopisem ze dne 16. 12. 2005 vypověděly SPEDIT-TRANS, a.s. „smluvní ceny“. K tomu SPEDIT-TRANS, a.s. doložil kopii dopisu ČD ze dne 16. 12. 2005 adresovaného společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, a.s., se sídlem Levice, Mlynská 3, Slovenská republika, IČ 36536580 (sesterská společnost SPEDIT-TRANS, a.s.; dále též „ŠPED-TRANS Levice“) ve věci: Výpověď smluvních cen, v němž se uvádí:

¹ Viz spis P 448/06 str. 10 a násl.

² Viz spis P 448/06 str. 14.

³ Tzv. hromadná poptávka – pozn. Úřadu.

„...dlouhodobou spoluprací s firmou Šped-Trans Levice, a.s. a SPEDIT-TRANS, a.s. bylo při přepravách dosaženo pozitivních výsledků, a i vztahy s vaší společností bychom do letošního roku hodnotili jako vstřícné. Tento vstřícný a pozitivní stav byl ale koncem letošního roku narušen nabídkami vaší společnosti na dopravu námi realizovaných přeprav. Z tohoto důvodu budou pro rok 2006 našimi nabídkovými cenami pro společnost Šped-Trans Levice, a.s. a SPEDIT-TRANS, a.s. pouze ceny tarifní, se 100% složenými zálohami na OPT Olomouc. Doufám, že skutečnosti uvedené v dopise nebudete chápat jako akt nepřátelství vůči vaší společnosti, ale jako nutnou ochranu zájmů naší společnosti ČD Cargo na dopravním trhu.“⁴

17. Dopisem ze dne 5. 1. 2006⁵ společnost ČD vypověděla společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662 ze dne 20. 12. 2004 (výpovědní lhůta uplynula ke dni 28. 2. 2006). Smlouva o centrálním zúčtování přepravného č. 11214120 ze dne 31. 12. 2004 byla vypovězena rovněž společnosti ŠPED-TRANS Levice. Dle názoru SPEDIT-TRANS, a.s. došlo k výpovědi smlouvy v návaznosti na nabídku SPEDIT-TRANS, a.s. na zajištění dopravy zboží společnosti Mittal Steel Ostrava a.s., kterou společnost ČD vnímala jako ohrožení své pozice.
18. Společnost SPEDIT-TRANS, a.s. uvedla, že se výše popsaným jednáním ČD cítí být poškozena, neboť ČD vůči ní uplatňují rozdílné podmínky oproti ostatním odběratelům služeb železniční nákladní dopravy, s tím, že tímto způsobem ČD zneužívají svého dominantního postavení na trhu poskytování nákladní dopravy hromadných substrátů pro velkoodběratele na středních a dlouhých tratích.
19. Pro objektivizaci skutečností uváděných stěžovatelem provedl Úřad dne 4. 7. 2006 ústní poskytnutí informací ze strany zástupce společnosti ČD⁶. Zástupce ČD v rámci jednání sdělil, že ČD poskytují služby železniční nákladní dopravy pouze na území České republiky (dále též „ČR“), a to řádově tisícům odběratelů, jak z řad majitelů přepravovaného zboží, tak z řad subjektů poskytujících služby zasílatelství (dále též „speditéři“), z nichž cca [... obchodní tajemství] % nejvýznamnějších vytváří cca [... obchodní tajemství] % veškerých tržeb realizovaných ČD z železniční nákladní dopravy. Prvních 100 nejvýznamnějších odběratelů dle objemu přepravovaných tun zboží a dosaženého obrátu je zařazeno v přehledu tzv. 100 TOP zákazníků ČD (dále též „plátcí přepravného – TOP 100“).
20. Dále zástupce ČD uvedl, že železniční nákladní doprava se uskutečňuje na základě víceletých smluv (s délkou trvání 3 – 5 let), ročních smluv a smluv na jednorázové přepravy, přičemž ČD dle vyjádření svého zástupce preferují uzavírat s klíčovými zákazníky víceleté smlouvy, které představují širší možnosti spolupráce se zákazníkem, čímž se ČD snaží eliminovat jejich odchod ke konkurenčním železničním dopravcům.
21. Co se týče typů smluv uzavíraných ČD se zákazníky, byl dle zástupce ČD jejich základním typem zákaznický tarif (dále též „ZT“), který mj. obsahuje smluvní ceny, druh přepravovaného zboží a dopravní relace, na nichž bude zboží přepravováno. ZT byly uzavírány obvykle na období jednoho kalendářního roku (výjimkou jsou tzv. sezónní přepravy). Dalším smluvním typem je tzv. smlouva o centrálním zúčtování přepravného (dále též „smlouva o centrálním zúčtování“), kterou za ČD uzavírá se zákazníkem OPT. Uzavření smlouvy je podmíněno vyhodnocením podstatných údajů

⁴ Viz spis P 448/06 str. 17.

⁵ Viz spis P 448/06 str. 18.

⁶ Viz spis P 448/06 str. 135 a násl.

- o smluvním partnerovi ČD (např. jeho bonita). Smlouva o centrálním zúčtování umožňuje systém zálohových plateb (ve výši cca [... obchodní tajemství] %), které jsou následně zúčtovány za všechny realizované přepravy v příslušném kalendářním období (zpravidla měsíční). Zástupce ČD uvedl, že smlouvu o centrálním zúčtování mají uzavřenu pouze někteří zákazníci, ostatní hradí cenu jednotlivých přeprav zvlášť na základě vystavených faktur.
22. Ke způsobu stanovování cen za železniční nákladní dopravu zástupce ČD konstatoval, že ČD jako veřejný dopravce jsou povinny zveřejnit ceny, za které se doprava uskutečňuje. Tyto veřejné ceny jsou uvedeny v tzv. tarifu vozových zásilek (dále též „TVZ“) a jsou měněny pouze v případě ovlivnění nákladové složky inflací a zvýšení cen vstupů. Na základě TVZ je oprávněn u ČD poptávat přepravu jakýkoli subjekt, nicméně za ceny stanovené v TVZ se realizuje pouze cca [... obchodní tajemství] % přeprav uskutečněných ze strany ČD. Naprostá většina přeprav se uskutečňuje za smluvní ceny, které jsou sjednávány individuálně s každým jednotlivým zákazníkem na základě jeho poptávky a nabídky ČD.
 23. Základní podmínky pro tvorbu smluvních cen jsou uvedeny v interním materiálu ČD – Obchodní politika ČD, který není zákazníkům přístupný. Tvorba smluvních cen je v kompetenci obchodních manažerů ČD, pokud se stanovená cena pohybuje nad výší nákladů. Pokud by cena měla klesnout pod nákladovou složku ceny, je obchodní případ projednáván v obchodní radě ČD (dále též „obchodní rada“), která rozhoduje, zda stanovení ceny pod úroveň nákladů bude povoleno. V takovém případě je pro smluvní cenu udělena výjimka, která platí do konce kalendářního roku, případně do konce realizování přeprav, kterých se týká. Dále zástupce ČD uvedl, že od počátku do poloviny roku 2006 bylo uděleno cca [... obchodní tajemství] výjimek.
 24. K dotazu Úřadu ohledně obvyklé výše marže pro služby nákladní dopravy ČD zástupce ČD sdělil, že marže se pohybuje okolo [... obchodní tajemství] %, ale v některých případech jde pod i nad [... obchodní tajemství] %.
 25. Úřad rovněž prověřoval jednání ČD vůči společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, jež bylo předmětem výše uvedeného podnětu. K tomu zástupce ČD uvedl, že v průběhu roku 2005 byl oběma společnostem zrušen ZT s cenami na přepravy hutních výrobků v úseku Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr. s cílovou stanicí Rijeka či Koper. ZT na uvedené relaci byly zrušeny i všem ostatním partnerům ČD, kteří realizovali přepravy hutních výrobků ve směru Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr. se stejnými cílovými stanicemi. Přepravy tohoto zboží na této relaci byly uskutečňovány výhradně podle cen stanovených v TVZ, které jsou obecně výrazně vyšší než ceny smluvní. Důvodem tohoto kroku bylo zamezení převedení exportních přeprav z dosud realizovaných směrů Ostrava – Lanžhot st. hr. a Ostrava – Horní Lideč st. hr. na kratší úsek Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr. Tato opatření souvisela s projektem ČD, který byl pro vývoz hutních výrobků z Ostravy do Rijeky a Koperu vytvořen společně se železničními dopravci Slovenska, Maďarska a Slovinska, v jehož rámci měla železniční doprava na území České republiky probíhat v úseku Ostrava – Lanžhot st. hr. a Ostrava – Horní Lideč st. hr. Na tento krok ČD dle sdělení jejich zástupce reagovala společnost ŠPED-TRANS Levice tím, že nabízela zákazníkům ČD přepravy hutních výrobků z Ostravy na hraniční přechod Mosty u Jablunkova prostřednictvím železničních konkurentů ČD. Z důvodu poptávky přeprav zboží u konkurenčních dopravců ČD učiněných v roce 2005 nebyly v roce 2006 se společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. uzavřeny žádné ZT a současně jim byly vypovězeny smlouvy o centrálním zúčtování, přičemž tyto

- společnosti mohly služby železniční nákladní dopravy od ČD poptávat výhradně za ceny stanovené dle TVZ. Rovněž bylo stanoveno, že obě společnosti byly v roce 2006 povinny případné přepravy realizované prostřednictvím ČD hradit se složením 100% zálohy z důvodu rizika vzniku pohledávek. Uvedené rozhodnutí ČD bylo učiněno obchodní radou, přičemž dle sdělení zástupce ČD se jedná o ojedinělý postup, který byl vyvolán negativními kroky, které obě společnosti učinily v neprospěch ČD v průběhu roku 2005.
26. Na základě informací poskytnutých zástupcem ČD v rámci ústního poskytnutí informací si Úřad od ČD vyžádal doplňující informace: plátcí přepravného – přehled TOP 100 odběratelů nákladní dopravy od ČD dle celkového ročního objemu přepravovaného zboží a dle celkového ročního objemu realizovaných tržeb, interní dokument ČD upravující obchodní politiku týkající se tvorby cen v nákladní dopravě (tzv. Cenová politika v nákladní přepravě pro rok 2005 ze dne 24. 6. 2004), rozbor cen dle TVZ s uvedením nákladové složky a výše marže a rozbor cen dle ZT na vybraných relacích platných v roce 2005 pro společnost SPEDIT-TRANS, a.s.
27. V dokumentu Cenová politika v nákladní přepravě pro rok 2005 se mj. uvádí, že základním obecným principem vyjednávání o ceně na rok 2005 je minimálně stabilizace cen platných v roce 2004, s tím, že je třeba vyjednáváním přimět zákazníky k maximálnímu meziročnímu zvýšení cen. Pokud však dojde ke konkurenčnímu střetu s železničními externími dopravci, dokument uvádí, že je nutné v individuálních případech přizpůsobit ceny ČD cenám těchto dopravců. O případném snížení ceny přitom rozhoduje obchodní rada vždy případ od případu. Zdůrazňována je snaha uzavírat v konkurenčním střetu s ostatními železničními dopravci víceleté smlouvy s cílem zajistit věrnost zákazníka ČD. Dokument Cenová politika v nákladní přepravě pro rok 2005 hovoří taktéž o TVZ, který je stanoven jako výchozí vyjednávací pozice k jednání o individuální ceně (tj. ZT), s tím, že zákazník může dostat z TVZ výraznou slevu [... obchodní tajemství]. Z porovnání cen stanovených v TVZ a úplných vlastních nákladů (dále též „ÚVN“) pro rok 2006, které ČD zaslaly Úřadu, vyplynulo, že výše ceny, ÚVN a marže se odvíjí od [... obchodní tajemství] a především [... obchodní tajemství]. Výše marže se pohybuje v rozmezí od [... obchodní tajemství] % (procentní rozdíl ÚVN k TVZ) do [... obchodní tajemství] %.
28. Informace obdržené v rámci šetření podnětu svědčily pro možné zneužití dominantního postavení ze strany ČD, a to jednak stanovováním rozdílných cen při srovnatelném plnění ve vztahu k jejich odběratelům služeb železniční nákladní dopravy bez objektivně ospravedlnitelných důvodů (možnost sjednání nižší ceny za přepravu zboží z důvodu eliminace rizika přechodu zákazníka ke konkurenčnímu železničnímu přepravci oproti cenám stanoveným ostatním zákazníkům realizujícím srovnatelné přepravy, u nichž toto riziko nehrozí) a jednak uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice oproti ostatním odběratelům služeb železniční nákladní dopravy od ČD (uplatňováním cen stanovených pouze dle TVZ, aniž by bylo SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANSu Levice umožněno sjednat ceny dle ZT; ukončením smluv o centrálním zúčtování přepravného a stanovením povinnosti skládat 100% zálohy za přepravu zboží). Úřad proto dne 2. 8. 2006 zahájil správní řízení sp. zn. S 220/06 s účastníkem ČD ve věci možného porušení § 11 odst. 1 zákona a čl. 82 Smlouvy ES.

III.3. Skutečnosti zjištěné v rámci správního řízení

29. Za účelem zjištění stavu věci Úřad provedl dne 24. 10. 2006 místní šetření v sídle ČD, vyslechl svědky (zaměstnance ČD), nařídil ústní jednání s účastníkem řízení a ústní poskytnutí informací ze strany odběratelů služeb nákladní dopravy od ČD (včetně společnosti SPEDIT-TRANS, a.s.), vyžádal obsáhlé informace od účastníka řízení, od konkurentů ČD a zákazníků ČD za účelem vymezení relevantního trhu a zadal Centru dopravního výzkumu, v.v.i. zpracování odborného stanoviska ohledně posouzení možné zastupitelnosti přepravy zboží různými druhy dopravy (dále též „Posudek“).

III.3.1. Jednání účastníka řízení týkající se uplatňování rozdílných cen, marží a levelových cen

III.3.1.1. Cenotvorba ČD

30. Na místním šetření provedeném dne 24. 10. 2006 v sídle ČD převzal Úřad několik interních dokumentů ČD, které upravují jejich obchodní politiku, týkajících se mj. tvorby cen za železniční nákladní dopravu (zejména Podnikatelský plán akciové společnosti ČD pro rok 2005, Podnikatelský plán akciové společnosti ČD pro rok 2004, Návrh cenové politiky v nákladní přepravě pro rok 2006, Pravidla pro obchodní a podnikatelskou činnost v nákladní dopravě a přepravě ČD 2005-2007, Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu pro období 2005-2007⁷. Z těchto dokumentů vyplynuly následující skutečnosti.
31. Cenová politika v nákladní přepravě ČD se odvíjela ve dvou rovinách, a to v obchodních cenách (ZT a smlouvy o ceně) sjednávaných se zákazníkem jednotlivě podle individuální nákladové kalkulace pro daný obchodní případ (cca [... obchodní tajemství] % veškerých realizovaných přeprav) a v tarifních cenách vyhlášených jako veřejná nabídková cena (TVZ) pro ostatní zákazníky. Základními kritérii pro určení individuální ceny při vyjednávání se zákazníkem byly dle Podnikatelského plánu [... obchodní tajemství].
32. Smluvní cena za přepravu se zákazníkovi poskytovala zákaznickým tarifem s platností zpravidla na dobu jednoho roku, smlouvou o ceně za přepravu vozových zásilek s platností maximálně tři roky nebo smlouvou o ceně za celou přepravní cestu i za více zemí, ve které musela být uvedena tarifní i platební měna. Smluvní cenu bylo možno stanovit jako cenu za tunu (udávala se sazbami v platební měně za 1 tunu hmotnosti vozové zásilky pro jeden nebo více hmotnostních stupňů), cenu za vůz (udávala se celkovou výší dovozného v platební měně za vůz pro libovolné hmotnostní rozpětí) nebo jako cenu za vlak (udávala se celkovou výší dovozného v platební měně za vlak bez ohledu na řadu vozů). Smluvní cenu bylo možné zákazníkovi poskytnout pouze, pokud nabídl přepravit na jeden ZT v době jeho účinnosti měsíčně v průměru minimálně [... obchodní tajemství] tun nebo [... obchodní tajemství] vozů.
33. Smlouva o zákaznickém tarifu a smlouva o ceně za přepravu se skládala ze dvou částí – textové a přílohy. Textová část upravovala např. označení smluvních stran, číslo ZT, místo placení přepravného, období účinnosti smlouvy a minimální objem přepravy v tunách nebo vozech podmiňující účinnost ZT. Příloha smlouvy obsahovala název skupiny NHM (druh zboží), přepravní relace, vlastníka vozu (zda se jedná o vůz ČD, vozy jiných železničních dopravců či vozy soukromé), řadu vozu, způsob odbavení –

⁷ Viz spis S 220/06 str. 283 a násl.

jednotlivé vozy, skupiny vozů, přímý ucelený vlak, rozptylový ucelený vlak, směrový vlak, termínovaná přeprava Termín Cargo (smluvní cenu za přepravu v přímých ucelených, rozptylových a směrových vlacích lze vyhlásit při minimální hmotnosti obsahu vozových zásilek [... obchodní tajemství] t nebo minimálním počtu [... obchodní tajemství] vozů ve vlaku), cena za přepravu a vysvětlivky. Platnost smluv se stanovovala na dobu 1 – 3 kalendářních roků, zpravidla od 1. ledna do 31. prosince (s výjimkou některých komodit).

34. Ke sjednávání smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu byli pověřeni obchodní manažeři odboru nákladní dopravy a přepravy sdružení do komoditních skupin (např. železo a strojírenské výrobky; stavebniny; hnědé uhlí; černé uhlí a koks apod.), generální zástupci ČD v zahraničí a obchodní manažeři regionálního zákaznického centra (pozn. Úřadu: v textu dále souhrnně označováni jako „obchodní manažeři“). Komoditní skupiny na základě marketingového průzkumu určovaly cenovou hladinu pro jednotlivé komodity příslušné skupiny.
35. Ke konkrétnímu výpočtu smluvní ceny sloužil obchodním manažerům ČD [... obchodní tajemství]
36. V rámci místního šetření provedeného v sídle ČD prověřil Úřad udělené výjimky za rok 2006 a zjistil, že častým důvodem udělení výjimky byla potřeba snížení ceny při hrozbě získání přepravy konkurenčním železničním dopravcem⁸ (pozn. Úřadu: v první polovině roku 2006 bylo dle sdělení zástupce ČD uděleno cca 250 – 300 výjimek, nicméně některé z nich byly uděleny z jiných důvodů než z důvodu snížení ceny). Lze odkázat na obchodní výjimku udělenou společnosti [... obchodní tajemství] týkající se přepravy hnědé uhlí, kde se uvádí, cit.:

[... obchodní tajemství]
37. K tomu Úřad uvádí, že konečná smluvní cena ČD udělená na základě této obchodní výjimky byla nižší, než cena konkurenčního železničního dopravce.⁹ Obdobně lze uvést například obchodní výjimku udělenou společnosti [... obchodní tajemství] pro přepravu pohonných hmot při konkurenčním střetu s železničním dopravcem [... obchodní tajemství] a obchodní výjimku udělenou pro společnost [... obchodní tajemství] týkající se přepravy [... obchodní tajemství].
38. V interních pokynech ČD pro tvorbu cen byla dále uvedena další **kritéria pro stanovení smluvních cen**, přitom základem pro jejich stanovení pro následující rok jsou [... obchodní tajemství]. Na základě veškerých stanovených kritérií vypracoval obchodní manažer pro zákazníka cenovou nabídku, jejíž platnost byla omezena maximálně na dobu tří měsíců ode dne vytvoření.
39. Kontrolní funkci plnila cenová centrála, která vedla na základě podkladů obchodních manažerů ústřední evidenci všech vyhlášených ZT. Data o cenách shromažďovala v databázi nabídkových a vyhlášených cen. Cenová centrála dále vedla evidenci žádostí o výjimku a žádostí o projednání v obchodní radě. Každý obchodní manažer byl při vytváření cenové nabídky povinen údaje o nabídnuté ceně odeslat do databáze cenových nabídek vedené cenovou centrálou. Cenová centrála zkontrolovala formální a obsahovou správnost a vyjádření zaslala zpět obchodnímu manažerovi. Při absenci chyb zaslala cenová centrála ZT na OPT, která prováděla fakturaci.

⁸ Viz spis S 220/06 str. 576 a násl.

⁹ Viz spis S 220/06 str. 609-610.

III.3.1.2. Vyjádření zástupců ČD k cenotvorbě

40. Vzhledem k tomu, že dle interních pravidel měl obchodní manažer ČD velké rozpětí, v němž měl oprávnění sjednat konečnou výši smluvní ceny (sleva z ceny dle TVZ ve výši až [... obchodní tajemství] %), dotázal se Úřad v rámci svědecké výpovědi zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD, zda existují pravidla pro poskytování výše slevy z ceny dle TVZ. K tomu svědek sdělil, že na určení ceny v daném rozmezí neexistuje žádný matematický vzorec, nicméně se především zohledňuje druh zboží, neboť každá komodita má svou obvyklou cenovou hladinu (naopak v rámci TVZ jsou zohledněny pouze komodity se zvýšeným nebezpečím, ostatní komodity se cenově neliší; přitom však zboží s malou přidanou hodnotou – polotovary mají obecně nižší cenovou hladinu, než např. spotřební zboží). [... obchodní tajemství]. Svědek uvedl, že kromě uchopitelných parametrů, jako je hmotnostní stupeň či přepravní vzdálenost, existují parametry prodejnosti, které jsou nepsané, prošly několikaletým vývojem a jsou obchodním manažerům známé – obchodní manažer ví, jaká výše ceny již není v daném obchodním případě akceptovatelná druhou smluvní stranou. Obchodní manažer měl tedy pevně stanovené mantinely, odhadoval hladiny cen konkurence, snažil se vyhovět představám zákazníka, zohledňoval nákladové sazby, vycházel ze specifik každého konkrétního případu, přičemž šlo o to, aby utřžil maximum ceny, kterou mohl získat. Svědek rovněž uvedl, že interní pokyny ČD pro tvorbu cen existují již cca 10 let, nicméně v průběhu tohoto období se měnila výše slevy stanovovaná jako procento z ceny dle TVZ, v níž se mohl obchodní manažer při sjednávání ceny pohybovat – např. možnost sjednat cenu nižší až o [... obchodní tajemství] % z TVZ platila v roce 2005 a 2006, předtím bylo možno sjednat nižší cenu až o [... obchodní tajemství] % z TVZ (což se odvíjí od cenové úrovně TVZ).
41. K modelu tvorby cen stanovenému v interních dokumentech ČD zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy v rámci svědecké výpovědi uvedl, že model funguje obecně u evropských železnic, které mají ze zákona veřejný tarif; všichni tito dopravci mají ceny stanovené ve veřejném tarifu značně výše než náklady a sjednávají smluvní cenu, kde zohledňují reálné náklady. U ČD byl tento systém užíván od roku 1998, dříve byla používána jiná verze systému. Nicméně model udělování smluvních cen funguje od roku 1993, kdy se oddělily ČD od Slovenských drah. ČD více porovnávají cenu s reálnými náklady, zatímco Slovenské dráhy se ubírají matematickým modelem (odečítání ceny při zohlednění parametrů přepravy – ucelený vlak, vlečka, přepravovaný objem). Ke stanovování cen svědek dále uvedl, že ČD mají uděleno cca [... obchodní tajemství] cen, ale pouze cca [... obchodní tajemství] cen je uděleno na přepravy, které jsou realizovány. K tomu dochází proto, že jedna přeprava zboží může být poptávána několika zákazníky zároveň (např. majitelem zboží a speditéry), jimž je udělena nabídková cena, nicméně pouze jeden z nich pak přepravu skutečně dle stanovené smluvní ceny realizuje.

III.3.1.3. Další zjištění Úřadu k cenotvorbě ČD

42. Vzhledem k tomu, že svědek uvedl, že systém tvorby cen za nákladní dopravu ČD aplikují již několik let, vyžádal si Úřad od účastníka řízení Pravidla pro obchodní a podnikatelskou činnost v nákladní dopravě a přepravě ČD za roky 2001 – září 2005 a Pokyny pro tvorbu smluvních cen pro roky 2001 – září 2005. K žádosti Úřadu zaslal účastník řízení požadované dokumenty za roky 2002 – 2005 s odůvodněním, že Pravidla pro obchodní a podnikatelskou činnost v nákladní dopravě a přepravě ČD za rok 2001 ani Pokyny pro tvorbu smluvních cen pro rok 2001 již vzhledem k uplynulé době nemají k dispozici.

43. Obdržené podklady prokázaly tvrzení zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD, že základní principy tvorby cen v nákladní dopravě byly nejméně od roku 2002 stanoveny ČD shodně. ČD tak používaly jak ceny stanovené na základě veřejného tarifu, tak ZT. Ke konkrétnímu výpočtu ZT jednotlivými obchodními manažery ČD se využíval [... obchodní tajemství], kdy byly stanoveny limity nejnižších cen (hranice ÚVN spolu s [... obchodní tajemství] % přírůžkou a maximální stanovená sleva z veřejného tarifu). V pokynech a pravidlech pro tvorbu cen byla rovněž stanovena obdobná kritéria pro tvorbu ceny (**snaha o maximalizaci ceny, zohledňování cen konkurence apod.**). Po celé toto období byl rovněž aplikován systém výjimek v případě, kdy obchodní manažer požadoval přidělit zákazníkovi smluvní cenu nad rámec jeho možností stanovených v pravidlech a pokynech pro tvorbu cen. Z Pokynů pro tvorbu cen pro rok 2002 přitom vyplynulo, že obchodní rada byla zřízena k 1. říjnu 2001 v rámci zdokonalování řízení obchodní činnosti v nákladní přepravě a zmenšení obchodních rizik při akceptování poptávky zákazníků nákladní přepravy ČD. V Pravidlech pro tvorbu a používání zákaznických tarifů v přepravě vozových zásilek ČD ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu v roce 2002 se v této souvislosti uvádí, že ve výjimečných případech, za účelem udržení konkurenceschopnosti a v souladu s opatřením ředitelů jednotlivých o.z. je povolena změna kalkulační struktury a lze akceptovat stanovení cen až do úrovně [... obchodní tajemství], s tím, že obchodní rada nákladní přepravy má za úkol schvalovat řešení rizikových a problémových obchodních případů vybočujících z běžné technologie obchodní činnosti v nákladní přepravě.

Zpráva o mimořádném auditu

44. Úřad má rovněž k dispozici Zprávu o provedení mimořádného auditu systému přepravních smluv nákladní dopravy ze dne 25. 2. 2004 (dále též „Zpráva o mimořádném auditu“), kde sledovaným obdobím byly roky 2002 – 2003¹⁰. V této zprávě se mj. uvádí, [... obchodní tajemství].

Souhrnné vyjádření ČD ke Zprávě o mimořádném auditu

45. Vzhledem k tomu, že Zpráva o mimořádném auditu konstatuje [... obchodní tajemství] vyplývající z obchodní politiky ČD v oblasti železniční nákladní dopravy (např. [... obchodní tajemství]), Úřad se účastníka řízení dotázal, zda přijal nějaká opatření [... obchodní tajemství]. K tomu účastník řízení sdělil, že na základě Zprávy o mimořádném auditu byla přijata řada opatření, která byla zapracována jednak do novelizovaných Pravidel pro obchodní a podnikatelskou činnost v nákladní dopravě a dále do několika interních opatření. Úřadu bylo v této souvislosti předloženo Souhrnné vyjádření ČD ke Zprávě o mimořádném auditu schválené vedením odboru nákladní dopravy a přepravy ČD.
46. K tarifům a cenové politice se v Souhrnném vyjádření ČD ke Zprávě o mimořádném auditu uvádí, cit:
- [... obchodní tajemství]
47. Dále se v Souhrnném vyjádření ČD ke Zprávě o mimořádném auditu konstatuje, že všechny smluvní ceny jsou obchodními manažery zodpovědně kalkulovány a porovnávány s náklady. V případě přeprav, u kterých je [... obchodní tajemství].

¹⁰ Viz spis S 220/06 str. 683 a násl.

III.3.1.4. Zjištění Úřadu týkající se rozdílnosti cen a marží

48. Za účelem prověření konkrétní výše cen a marží u jednotlivých obchodních případů si Úřad vyžádal kalkulace smluvních cen za železniční nákladní dopravu u veškerých zákazníků ČD, kteří měli v roce 2006 uzavřenu platnou smlouvu na přepravu zboží, a to s uvedením výše ÚVN a marže. K tomu ČD zaslaly v elektronické podobě přehled smluvních cen v Kč/t včetně příslušných nákladů v Kč/t a výše marže ČD týkající se daných železničních stanic odesílacích, železničních stanic určení, druhu přepravovaného zboží (skupina NHM), typu zásilky, platební měny a jejího kursu a názvu zákazníka. Z tohoto přehledu Úřad vybral relace se shodnými parametry (tzn. shodná skupina NHM, shodná destinace, typ zásilky) u různých zákazníků ČD a porovnáním výše jejich marží bylo zjištěno, že se pohybují ve značně rozdílných hladinách.
49. V rámci svědecké výpovědi zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD¹¹ se Úřad svědka dotázal na důvody rozdílných výší marží dosahovaných ČD u jednotlivých zákazníků na relacích se shodnými parametry. K tomu svědek uvedl, že k vysvětlení rozdílných marží by bylo třeba mít o jednotlivých relacích více vstupních parametrů (např. zda se jedná o dvouosý nebo čtyřosý vůz, hmotnostní stupeň zásilky a kdo je vlastníkem vozu), neboť ÚVN na tunu přepravovaného zboží zohledňují konkrétní náklady na konkrétní vůz. K dotazu Úřadu, zda jsou v kalkulacích ÚVN v Kč/t, které ČD poskytly Úřadu u jednotlivých relací, zahrnuty veškeré parametry ovlivňující výši nákladů, svědek uvedl, že ano.
50. Vzhledem k výše uváděným skutečnostem si Úřad od účastníka řízení vyžádal zaslání údajů obsahujících kompletní soubor veškerých parametrů, resp. kritérií ovlivňujících výši ceny za železniční nákladní přepravu, včetně uvedení nákladů, smluvní ceny a výše marže vztažené na jednu tunu přepravovaného zboží. Tyto informace byly vyžádány ke všem zákazníkům ČD s platnou smlouvou v roce 2006, jejichž zboží ČD přepravovaly na Úřadem vybraných relacích se stanovenou skupinou NHM a typem zásilky. Úřad rovněž požadoval osvětlit, z jakého důvodu měl odběratel [... obchodní tajemství] na jedné relaci se shodnými parametry stanovené několik cen najednou. Současně Úřad na vybraných relacích vyžádal zaslání údajů obsahujících kompletní parametry ovlivňující výše cen, výsledné ceny, ÚVN a marže stanovené pro rok 2005. Pro ověření některých skutečností (např. minimálního množství přepravovaného zboží podmiňujícího účinnost ZT) si Úřad vyžádal kopie kompletních smluv týkajících se železniční nákladní dopravy včetně všech změn a dodatků platných pro roky 2003 až 2006 uzavřených mezi ČD a vybranými zákazníky.
51. Vzhledem k tomu, že srovnáním výší cen na shodných relacích při všech shodných kalkulačních parametrech ovlivňujících výši ceny Úřad zjistil, že se výše cen u jednotlivých zákazníků výrazně odlišují (viz níže Analýza cen ČD provedená Úřadem), vyžádal si Úřad odůvodnění těchto rozdílů. K žádosti Úřadu o vysvětlení rozdílnosti výše cen a marží účastník řízení uvedl, že každý jednotlivý obchodní případ je zcela specifický a tvorba konkrétní ceny je ovlivněna celou řadou faktorů tak, že nemůže dojít k případu, kdy by existovaly rozdíly ve výši marží dosahovaných ČD při naprosto shodných parametrech na totožných relacích u jednotlivých zákazníků ČD, protože ani v jednom případě nejsou všechny vstupní parametry určující výši ceny, resp. marže zcela identické. Pro účely správního řízení účastník řízení faktory, které tvoří soubor veškerých parametrů ovlivňujících výši ceny, rozčlenil do následujících

¹¹ Viz spis S 220/06 str. 890 a násl.

skupin – parametry kalkulační, zákaznické, konkurenční a zájmové. ČD dále uvedly, že kalkulační parametry lze jako jediné technicky zachytit do tabulky. Jde přitom o parametry, které z drtivé většiny ovlivňují konečnou výši ceny. Další dvě skupiny parametrů tabulkově podchyceny nejsou, neboť není technicky možné všechny tabulkově zohlednit.

52. Dále se účastník řízení podrobně vyjádřil k jednotlivým skupinám parametrů ovlivňujícím výši ceny. **Kalkulační parametry** jsou zadávány do [... obchodní tajemství]. Kalkulační parametry byly poskytnuty Úřadu v zaslaných informacích o cenách a maržích s uvedením vstupních parametrů pro tvorbu ceny.
53. K **zákaznickým parametrům** patří [... obchodní tajemství]. Účastník konstatoval, že je zřejmé, že nelze uvést všechny parametry, které ovlivňují tvorbu ceny, vždy záleží na konkrétních podmínkách každého případu, a to i s ohledem na časový aspekt.
54. Pouze část výše uvedených parametrů je měřitelná, např. smluvní objem, a v odůvodněných případech lze tento parametr také považovat za parametr kalkulační, což se týká **cen odstupňovaných (levelových)**, tzn. cen vyhlášených na odstupňovaný smluvní objem z důvodu zvyšování motivace zákazníků přepravovat zboží prostřednictvím ČD. Udělení levelových cen bylo např. důvodem stanovení více cen u zákazníka [... obchodní tajemství] na jedné relaci se shodnými parametry, kdy po přepravení určitého smluvního objemu zboží se cena pro tuto společnost snižovala na cenu následující a po přepravení dalšího množství zboží byly zásilky přepravovány za další snížené ceny.
55. **Konkurenční a zájmové parametry**, které ovlivňují výši smluvní ceny, jsou [... obchodní tajemství].
56. Jelikož do dodaných údajů vztahujících se k jednotlivým relacím a cenám u zákazníků ČD nebylo možno zapracovat zákaznické a konkurenční a zájmové parametry, mohl vzniknout dle sdělení ČD dojem, že výše ceny, resp. marže za železniční nákladní přepravu je u jednotlivých zákazníků při naprosto shodných vstupních parametrech uvedených ze strany ČD rozdílná.
57. Proto účastník řízení poskytl tabulku kalkulačních parametrů, výši cen, ÚVN a marží doplněnou o další parametry, které mohou ovlivňovat výši ceny¹². Úřad se v rámci ústního jednání konaného dne 9. 3. 2007 k těmto doplňujícím kritériím pro tvorbu ceny účastníka řízení dotázal, zda existují pravidla, dle nichž je stanoven způsob ovlivnění ceny u jednotlivých zákaznických, konkurenčních a zájmových kritérií a o jakou maximální částku v procentech z ceny [... obchodní tajemství] na základě kalkulačních kritérií se může cena zvýšit či snížit při hodnocení zákaznických, konkurenčních a zájmových kritérií. Účastník řízení uvedl, že pro zhodnocení těchto kritérií neexistují jednotná pravidla a v zásadě nelze říci, jakým procentem má to které kritérium vliv na posuzování smluvní ceny, přičemž míra ovlivnitelnosti je na kvalifikovaném posouzení obchodním manažerem. Ke konkretizujícím poznámkám obsaženým v tabulkách zahrnujícím kalkulační parametry pro tvorbu ceny účastník řízení uvedl, že dále specifikují konkrétní obchod a netýkají se výpočtů cen těchto obchodů (mohou spadat do konkurenčních či zájmových kritérií). Účastník řízení se rovněž vyjádřil k jednotlivým poznámkám jako např. k poznámce „viz Seznam stanic“, „Cena platí pouze pro stanice určené v Polsku“, kdy uvedl, že v případě, že zákazník uvede bližší podrobnosti o zamýšlené přepravě (např. odesílatele, příjemce, stanice určení), může

¹² Pozn. Úřadu: v poskytnutých tabulkách uváděny jako „poznámka“.

mu být po posouzení obchodním manažerem především v průvozu vyhlášena nižší cena. Toto snížení je dle účastníka řízení možné i např. po přesnějším specifikování přepravovaného zboží s ohledem na jeho cenu. Snížení je ale opět individuální a nelze je kvalifikovat ani procentem, ani finančním vyjádřením. Odhadovanou výši možného ovlivnění konečné ceny za nákladní dopravu účastník řízení v rámci ústního jednání stanovil cca na [... obchodní tajemství] %. Jako další poznámky k jednotlivým obchodním případům účastník řízení uvedl např. určitý typ vozu, kdy v případě nedostatku některé řady vozů může taková poptávka vést k navýšení sjednávané ceny, či naopak v případě řad vozů, které nejsou ze strany zákazníků poptávány, mohou ČD při jejich využití zákazníkem snížit cenu za nákladní dopravu z důvodu snahy o maximální využití vozového parku ČD. Účastník řízení dále konstatoval, že některé poznámky uváděné v tabulkách nemusí mít vliv na výši ceny, ale pouze blíže specifikují konkrétní obchod (např. poznámka „Ceny platí pro tranzit do Itálie, NHM celé sk. 24“).

58. V rámci správního řízení Úřad taktéž zjišťoval vliv účastníkem uváděných některých dalších parametrů ovlivňujících výši konečné smluvní ceny za nákladní dopravu, které dle jeho sdělení nelze zachytit v tzv. kalkulačních parametrech. Vzhledem k tomu, že účastník řízení opakovaně uváděl, že významným kritériem pro stanovení smluvní ceny za nákladní dopravu je bonita zákazníka, nicméně v rámci svědecké výpovědi zástupce ředitele nákladní dopravy a přepravy uvedl, že v případě dobré bonity zákazník dostane určité nadstandardy (např. způsob platby), nikoli však cenové, Úřad požádal účastníka řízení o vysvětlení tohoto rozporu. K tomu účastník řízení sdělil, že bonita zákazníka přímý vliv na cenu nemá a má vliv pouze na nadstandardy, které se týkají např. centrálního zúčtování, splatnosti faktur, přistavení železničních vagónů na podané přihlášky nakládky apod.
59. Účastník řízení dále u jednotlivých obchodních případů vycházel z minimálního množství přepravy podmiňujícího účinnost ZT a očekávaného objemu (předpokládaný objem uváděný zákazníkem, který bude pravděpodobně na ZT přepraven v průběhu jeho platnosti). Z účastníkem poskytnutých smluv – ZT vyplynulo, že konkrétní minimální množství přepravy podmiňující účinnost ZT se u jednotlivých zákazníků ČD lišily a hodnoty se pohybovaly od [... obchodní tajemství] tun až např. [... obchodní tajemství] tun či [... obchodní tajemství] tun (pro roční trvání ZT), naopak někteří zákazníci minimální množství přepravy v ZT uvedeno neměli. K tomu, zda výše minimálního množství přepravy ovlivňovala konečnou cenu přepravy, účastník řízení Úřadu uvedl, že žádný vliv na výši ceny neměla a pokud zákazník minimální množství přepravy neuvedl, byl ZT uzavřen bez této skutečnosti.
60. Za účelem zjištění, zda při nesplnění minimálního objemu přepravovaného zboží podmiňujícího účinnost ZT byla přeprava realizována za vyšší ceny než sjednané ve smlouvě (resp. za ceny stanovené dle TVZ) a odběratelé železniční nákladní dopravy od ČD tedy byli zavázáni minimálně tento objem prostřednictvím ČD převést, si Úřad vyžádal informace od 13 odběratelů železniční nákladní dopravy od ČD. Z oslovených odběratelů 7 odpovědělo, že neměli sjednanou smlouvu s ČD, která by zahrnovala jednorázovou přepravu o minimálním objemu [... obchodní tajemství] t přepravovaného zboží (viz níže relevantní trh), či takovou přepravu zajišťovali přes speditéry, případně si ji zajišťovali přímo jejich odběratelé zboží. Jeden odběratel sdělil, že všechny minimální objemy přepravovaného zboží podmiňující účinnost ZT splnil. Jeden subjekt uvedl, že si není vědom, zda požadované minimální objemy přepravy splnil, avšak nikdy nedošlo k navýšení smluvní ceny z důvodu nesplnění těchto

minimálních objemů. Další čtyři dotázaní odběratelé konstatovali, že ze strany ČD nebyly nikdy uplatněny žádné sankce, resp. navýšení cen v důsledku nesplnění minimálních objemů přepravovaného zboží podmiňujícího účinnost ZT (z toho dva odběratelé přímo uvedli, že v některých případech stanovené minimální objemy přepravovaného zboží nesplnili). Úřad tedy neprokázal, že by u některého z oslovených zákazníků (kteří představovali zanedbatelný vzorek vzhledem k počtu odběratelů železniční nákladní dopravy od ČD) bylo uplatněno navýšení ceny v důsledku nesplnění podmínky minimálního objemu zboží, nicméně zákazníci ČD byli na základě smluv o ZT motivováni k jeho splnění, neboť se jednalo o jednu ze smluvních podmínek pro účtování smluvní ceny.

61. Úřad má rovněž k dispozici víceleté smlouvy uzavírané ČD s odběrateli pro roky 2005 a 2006, v nichž byly za nesplnění sjednaného minimálního ročního množství přepravy stanoveny sankce. Jedná se např. o smlouvy uzavřené se společností [... obchodní tajemství] (č. smluv D 502005 dovoz, D 502006 podej, D 502052 podej, D 502053 dovoz, D 503025 podej), kde byla sankce sjednána ve výši [... obchodní tajemství] Kč/t do výše sjednaného objemu a v jedné ze smluv [... obchodní tajemství] Kč/t do výše sjednaného objemu. Naproti tomu ve smlouvách uzavřených se společností [... obchodní tajemství] (č. smluv D 502084 podej, D 502085 vývoz, D 502086 dovoz) byla sankce za nesplnění dohodnutého ročního množství přepravy stanovena ve výši [... obchodní tajemství] Kč/t do výše sjednaného objemu. Tyto smlouvy dokládají, že při nesplnění minimálního sjednaného objemu přepravovaného zboží představovala u odběratelů sankce výrazně odlišné částky, neboť [... obchodní tajemství] byl v takovém případě zavázán zaplatit [... obchodní tajemství] vyšší částku za jednu tunu nesplněného objemu přepravovaného zboží ve srovnání se společností [... obchodní tajemství], ačkoli některé smlouvy byly u obou společností uzavřeny na totožné zboží a srovnatelné minimální objemy zboží. Z porovnání předmětných ustanovení smluv tudíž plyne, že minimální objem přepravovaného zboží ovlivňuje výši výsledné smluvní ceny za železniční nákladní dopravu sjednané se společností ČD, neboť v případě jeho nesplnění se cena na základě některých smluv s odběrateli služeb železniční nákladní dopravy navyšuje o sankci za objem nerealizovaného zboží, avšak nikoli o srovnatelné částky v přepočtu Kč/t.
62. Úřad se dále účastníka řízení dotázal, zda je významným faktorem ovlivňujícím výši smluvní ceny skutečnost, jaký objem bude na dané relaci zákazníkem teprve realizován. K uvedenému účastník řízení sdělil, že výši smluvní ceny ovlivňovalo to, zda zákazník patřil mezi významné partnery ČD a objemy předpokládané realizace přeprav se v průběhu cca 5 let zásadně neměnily. Cena se pak stanovovala s přihlédnutím k jím sdělenému očekávanému objemu. V této souvislosti však neexistovala přímá úměra. Z informací získaných v rámci správního řízení (např. ústní jednání s účastníkem řízení, ústní poskytnutí informací zákazníky ČD) dále vyplynulo, že pokud nastaly v průběhu roku objektivní okolnosti, jako bylo např. navýšení smluvního objemu přepravovaného zboží, mohl zákazník vyvolat jednání s ČD o snížení smluvní ceny za přepravu na základě uzavřeného ročního ZT. Zda ke snížení smluvní ceny došlo, případně o jakou výši, záviselo na konkrétním obchodním případě.

III.3.1.5 Analýza cen ČD provedená Úřadem

63. Srovnání výše cen a marží provedl Úřad z účastníkem poskytnutých údajů za roky 2003 – 2006 u přeprav jednotlivých zákazníků, kteří měli shodné vstupní kalkulační parametry (tzn. ty parametry, které ovlivňují výši nákladů na realizaci přepravy)

a realizovali v těchto letech přepravy spadající do Úřadem vymezeného relevantního trhu, na němž účastník zaujímal dominantní postavení (viz níže).

64. Jelikož bylo Úřadu známo, že ČD stanovovaly ročně cca [... obchodní tajemství] cen, bylo potřebné omezit rozsah požadovaných a analyzovaných údajů. Toto omezení (výběr některých relací a druh zboží), které představovalo poskytnutí relevantních údajů a přitom nevedlo k jejich zkreslení, rovněž umožňovalo zjištění Úřadu, že pro všechny relace a zboží existuje jednotný systém stanovování smluvních cen ([... obchodní tajemství], Pravidla pro obchodní a podnikatelskou činnost v nákladní dopravě a přepravě ČD a Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu). Úřad tak provedl srovnání výše smluvních cen stanovených ČD pro roky 2005 a 2006 jen na vybraných relacích (vývoz ze železniční stanice Ostrava-Kunčice, přes hraniční stanice Lanžhot, Břeclav, Bohumín, Mosty u Jablunkova a Petrovice u Karviné) a pro zboží označené jako skup. NHM č. 024 (železo, ocel).
65. I přes výše zvolenou selekci bylo Úřadu předloženo přes [... obchodní tajemství] cen stanovených pro železniční nákladní přepravu, které byly dále na základě žádosti Úřadu o zdůvodnění rozdílů ve výši cen stanovených při existenci naprosto shodných parametrů přepravy u jednotlivých zákazníků doplněny údaji ze dne 2. 2. 2007, které více charakterizovaly konkrétní obchodní případy. Současně si Úřad vyžádal předložení všech smluv týkajících se železniční nákladní přepravy, včetně dodatků a změn, uzavřených ČD se 14 zákazníky, a to pro roky 2003 – 2006 (dle sdělení účastníka řízení měly ČD cca [... obchodní tajemství] zákazníků). Předložené podklady (smlouvy), poskytnuté převážně v elektronické podobě na CD, představovaly soubory v počtu cca 19 000 dokumentů.
66. Předmětem provedené analýzy bylo srovnání výše smluvních cen, včetně ČD uváděných nákladů a výše marže, u jednotlivých zákazníků ČD stanovených pro uvedená období a pro shodné relace, shodný druh přepravovaného zboží, shodný počet náprav a hmotnostních stupňů. Současně bral Úřad v úvahu i minimální množství podmiňující účinnost ZT, postavení zákazníků na základě objemu realizované přepravy (Plátcí přepravného – TOP 100 dle přepravených tun a Kč) a další podmínky uváděné ze strany ČD, které více specifikovaly jednotlivé obchodní případy. Analýza smluvních cen provedená Úřadem na základě údajů předložených ČD je obsažena v dokumentu Úřadu nazvaném „Analýza smluvních cen - podklady pro účely správního řízení sp. zn. S 220/06“ (dále též „Analýza“).¹³ Z této Analýzy Úřad uvádí následující údaje a závěry, jež jsou významné pro toto rozhodnutí.

Rok 2006

67. Na relacích s jednou železniční stanicí odesílací, kterou je Ostrava-Kunčice, a železničními stanicemi určení, kterými jsou státní hranice Lanžhot, Břeclav, Bohumín, Mosty u Jablunkova a Petrovice u Karviné, měly v daném roce uzavřeny smlouvy s ČD tyto společnosti (v pořadí dle největšího objemu přepraveného zboží stanoveného v ZT):
- [... obchodní tajemství]
68. Na Úřadem zkoumaných relacích měla v roce 2006 společnost [... obchodní tajemství] stanoveny levelové ceny, které umožňovaly dosažení slevy ze smluvních cen v případě uskutečnění roční přepravy zboží nad [... obchodní tajemství] tun (při realizaci menšího množství přepravy zboží byly ceny stanoveny na úrovni cen zveřejněných v TVZ

¹³ Viz spis S 220/06 str. 2655 a násl.

- a představovaly navýšení až o [... obchodní tajemství] %). V případě jiných společností však toto minimální množství stanoveno nebylo a tyto dosahovaly slevy při realizaci menšího množství přepravy zboží v objemu i [... obchodní tajemství] tun (např. [... obchodní tajemství]).
69. Z údajů týkajících se relace **Ostrava - Kunčice – Lanžhot státní hranice** vyplývalo, že shodné výše nákladů vykazovaly společnosti [... obchodní tajemství]. Při srovnání smluvních cen stanovených těmito společnostmi bylo zjištěno, že rozdíly v jejich výši byly větší než [... obchodní tajemství] %; ČD tak dosahovaly např. u společnosti [... obchodní tajemství] nárůstu marže až o [... obchodní tajemství] % v porovnání se společností [... obchodní tajemství]; navíc u společnosti [... obchodní tajemství] byla uvedena bližší specifikace místa určení, což podle informací sdělených ČD mohlo být obecně důvodem ke snížení ceny; cena však byla stanovena v porovnání s cenami pro ostatní společnosti jako nejvyšší.
 70. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Břeclav státní hranice** vykazovaly shodné náklady čtyři ze sedmi společností, a to společnosti [... obchodní tajemství], přičemž rozdíl ve výši cen byl více než [... obchodní tajemství] %, resp. ČD dosahovaly např. u společnosti [... obchodní tajemství] nárůstu marže až o [... obchodní tajemství] % oproti společnosti [... obchodní tajemství].
 71. V případě relace **Ostrava - Kunčice – Bohumín státní hranice** se náklady u jednotlivých společností mírně lišily (o [... obchodní tajemství] Kč/t). Při porovnání smluvních cen u společností, které měly uvedeny obdobné doplňující poznámky, a to „průvoz PKP do Německa“ (pozn. Úřadu: přeprava přes území Polska s jeho národním dopravcem) nebo „ceny platí pro tranzit přes PKP“, tedy společnosti [... obchodní tajemství], Úřad zjistil, že cenový rozdíl byl více než [... obchodní tajemství] %, resp. rozdíl ve výši marže byl [... obchodní tajemství] %. Obdobný procentuální rozdíl u uvedených společností byl i na relaci **Ostrava - Kunčice – Petrovice u Karviné státní hranice**.
 72. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice** byly např. u společnosti [... obchodní tajemství] stanoveny (v případě dvouosého vozu a hmotnostního stupně 20) vyšší ceny v porovnání se společností [... obchodní tajemství], a to více než o [... obchodní tajemství] %, resp. navýšení marže ČD u společnosti [... obchodní tajemství] oproti společnosti [... obchodní tajemství] dosahovalo [... obchodní tajemství] %, přičemž obě společnosti náležely mezi zákazníky s největším objemem přepraveného zboží a vyvolávající zcela shodné náklady. K danému Úřad doplňuje, že v ostatních případech, tzn. na jiných hmotnostních stupních, k takovému cenovému navýšení při shodných nákladech u daných společností nedošlo (navýšení ceny bylo max. o [... obchodní tajemství] %).
 73. Dále Úřad uvádí, že výše cen stanovených na jednotlivých hmotnostních stupních dokazovaly, že při zvýšení hmotnostního stupně docházelo ke snížení ceny za tunu přepravovaného zboží (na relaci nedocházelo v jednotlivých hmotnostních stupních ke změnám žádného dalšího vstupního parametru), což je z ekonomického pohledu zcela logické, neboť při vytížení jednoho železničního vozu větším množstvím přepravovaného zboží klesají náklady na tunu takto přepravovaného zboží. Toto snižování cen při zvyšujícím se hmotnostním stupni bylo ostatně vykazováno i v TVZ. Tento logický mechanismus však byl popřen na dané relaci u zákazníka [... obchodní tajemství], u kterého v případě přepravy dvouosým vozem na vyšším hmotnostním

stupni došlo ke zvýšení ceny (2/20 a 2/25¹⁴), přičemž náklady, resp. jiné ekonomicky ospravedlnitelné skutečnosti k tomu nedávaly reálný důvod.

74. Pro shrnutí a lepší orientaci Úřad doplnil údaje týkající se maximální změny, tj. navýšení smluvních cen a marží u jednotlivých výše uvedených zákazníků ČD na zkoumaných relacích, vyvolávajících zcela shodné, příp. nepatrně rozdílné náklady, do následující tabulky a grafického znázornění.

Tab. č. 1: Navýšení smluvní ceny a marže (rok 2006)

[... obchodní tajemství]

Navýšení smluvní ceny/marže

[... obchodní tajemství]

Rok 2005

75. Na výše uvedených Úřadem zkoumaných relacích měly v daném roce uzavřeny smlouvy s ČD tyto společnosti (v pořadí dle největšího objemu přepraveného zboží stanoveného v ZT):

[... obchodní tajemství]

76. Zatímco v roce 2006 byly nejnižší smluvní ceny stanoveny pro společnost [... obchodní tajemství], v roce 2005 byly na shodných relacích, na kterých realizovali přepravu většinou stejnými zákazníky ČD, nejnižší smluvní ceny stanoveny pro společnost [... obchodní tajemství] (pokud nebyla znevýhodněna za realizaci přepravy vozy privátními či soukromými).
77. Na Úřadem zkoumaných relacích vykazovaly největší rozdíly ve výši stanovených smluvních cen společnosti [... obchodní tajemství]. U společnosti [... obchodní tajemství] byly stanoveny různé ceny ve vztahu k železničním stanicím určení, případně k určení místa průvozu. Toto znevýhodnění bylo největší v době od 25. 1. 2005 do 31. 3. 2005. Následně došlo ke snížení takto stanovených cen, konkrétně od 1. 4. 2005, a to ve všech případech o [... obchodní tajemství] Kč/t přepraveného zboží. K důvodům snížení ceny ČD uvedly, že tak učinily na základě žádosti společnosti [... obchodní tajemství], pro kterou v té době společnost [... obchodní tajemství] zajišťovala přepravu zboží; k dotazu Úřadu týkajícímu se žádosti o snížení ceny pro společnost [... obchodní tajemství] však společnost [... obchodní tajemství] tyto skutečnosti nepotvrdila. Smluvní ceny pro společnost [... obchodní tajemství] ve výše uvedeném období byly navýšeny o [... obchodní tajemství] % v porovnání s výší cen stanovených ostatním zákazníkům vykazujícím shodné náklady a majícím totožné vstupní parametry přepravy. ČD tak dosahovaly navýšení marže o 70 až 100 % oproti např. společnosti [... obchodní tajemství].

¹⁴ (X/Y) ... uváděné hodnoty představují označení dvou nebo čtyřosého vozu (X) a hmotnostního stupně (Y).

78. V případě společnosti Express Slovakia docházelo ke znevýhodnění v případě, kdy tato společnost realizovala přepravu železničními vozy privátními či soukromými; v těchto případech měla stanovenou smluvní cenu vyšší o více než [... obchodní tajemství] % (cena stanovena až na úroveň cen zveřejněných v TVZ), resp. v marži dosahovaly ČD více než [... obchodní tajemství] % nárůstu, a to v porovnání např. se společností [... obchodní tajemství], která měla cenu stanovenu shodně jak v případě uskutečnění přepravy zboží prostřednictvím vozů železničních dopravců (tedy i vozů ČD), tak i v případě uskutečnění přepravy prostřednictvím vozů privátních či soukromých.
79. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Lanžhot státní hranice** dosahovaly shodných nákladů čtyři z celkového počtu šesti společností ([... obchodní tajemství]). Rozdíl ve výši smluvních cen byl cca [... obchodní tajemství] %, resp. v maržích ČD cca [... obchodní tajemství] % (vyjma společnosti [... obchodní tajemství]). K rozdílným výším smluvních cen Úřad uvádí, že např. společnost [... obchodní tajemství] se stanoveným nejvyšším objemem přepraveného zboží dle ZT měla stanovenou smluvní cenu vyšší o [... obchodní tajemství] %, resp. ČD dosahovaly marže vyšší o [... obchodní tajemství] % v porovnání s dalším zákazníkem – společností [... obchodní tajemství] (vyvolávajícím shodné náklady), a to i když byla u zákazníka [... obchodní tajemství] uvedena užší specifikace přepravovaného druhu zboží (dle sdělení ČD představující možnost dalšího snížení ceny – viz výše). Obdobně i na této relaci došlo u zákazníka [... obchodní tajemství] k výraznějšímu snížení smluvní ceny v porovnání s vývojem cen dalších zákazníků (v případě čtyřosého vozu a hmotnostního stupně 40).
80. Při porovnání výše nákladů ovlivňujících výši smluvních cen na relaci **Ostrava - Kunčice – Břeclav státní hranice** lze konstatovat, že shodných nákladů dosahovalo sedm z celkového počtu deseti společností. Rozdíly ve výši smluvních cen dosahovaly např. u společnosti [... obchodní tajemství] až [... obchodní tajemství] % v porovnání se společností [... obchodní tajemství], resp. marže ČD u společnosti [... obchodní tajemství] představovaly nárůst až [... obchodní tajemství] % v porovnání se společností [... obchodní tajemství].
81. Na této relaci ostře kontrastoval rozdíl ve výši stanovených cen, kdy u společnosti [... obchodní tajemství] v případě, kdy byly při realizaci přepravy zboží použity vozy privátní či soukromé, byly ceny stanoveny až na úrovni cen zveřejněných v TVZ, zatímco v případě společnosti [... obchodní tajemství] byly ceny v případě použití vozů privátních či soukromých nižší, než v případě, kdyby tato společnost realizovala přepravu s vozy ČD (viz 4/45 a 50); k danému Úřad dále doplňuje, že pro společnost [... obchodní tajemství] realizující přepravu vozy privátními či soukromými byla smluvní cena v porovnání s cenou stanovenou pro společnost [... obchodní tajemství] (viz 40/50) nižší až o [... obchodní tajemství] %, resp. marže ČD nižší o [... obchodní tajemství] %, přičemž s ohledem na množství přepravovaného zboží (očekávané [... obchodní tajemství] tun u [... obchodní tajemství] a [... obchodní tajemství] tun u [... obchodní tajemství]) se takovéto opačné snížení ceny jeví jako ekonomicky zcela nelogické, neodůvodněné.
82. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Bohumín státní hranice** vyvolávali shodné náklady mimo jednoho [... obchodní tajemství] všichni zákazníci ČD. Rozdíl ve výši smluvních cen u těchto zákazníků činil více než [... obchodní tajemství] %, resp. navýšení marží ČD např. u zákazníka [... obchodní tajemství] oproti společnosti [... obchodní tajemství] dosahovalo až [... obchodní tajemství] %. Jako možné ovlivnění výše ceny ČD odkazovaly na doplňující poznámky více charakterizující dané obchodní případy. Např. při porovnání cen u zákazníků realizujících přepravu průvozem přes PKP činil

- procentuální rozdíl ve výši smluvních cen u dvou společností [... obchodní tajemství] vykazujících shodné náklady [... obchodní tajemství] %, přičemž další užší definice stanic určení (vymezeny v ZT) by ospravedlňovaly dle vyjádření ČD snížení ceny; v tomto případě však ke snížení ceny nedošlo, naopak v případě bližší specifikace stanic určení měla společnost [... obchodní tajemství] ceny stanoveny o uvedená procenta vyšší. Na této relaci nedocházelo v případě využití vozů privátních či soukromých u společnosti [... obchodní tajemství] k navýšení smluvních cen, ale naopak ceny byly v případě využití vozů této kategorie stanoveny jako nejnižší; jedná se tak o jedinou výjimku, kdy uvedená společnost nebyla diskriminovaná při použití vozů této kategorie.
83. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Petrovice u Karviné státní hranice** dosahovaly procentuální rozdíly ve výši smluvních cen u zákazníků vyvolávajících zcela shodné náklady více než [... obchodní tajemství] %, resp. navýšení marže ČD např. u společnosti [... obchodní tajemství] v porovnání se zákazníkem [... obchodní tajemství] dosahovalo až [... obchodní tajemství] %. Jako poznámku Úřad uvádí, že ačkoli bylo např. u společnosti [... obchodní tajemství] blíže specifikováno místo určení (ceny platí pro stanice určení mimo Polsko), mající dle sdělení ČD vliv na možné snížení ceny, byly v těchto případech stanoveny ceny vyšší než u společnosti bez takovéto bližší specifikace (např. u společnosti [... obchodní tajemství]). Obdobný procentuální rozdíl ve výši smluvních cen byl i u společností s doplněnou poznámkou ČD, že se jednalo o realizaci přepravy průvozem přes PKP (společnosti [... obchodní tajemství]), kdy společnost [... obchodní tajemství] měla smluvní cenu stanovenou o [... obchodní tajemství] % vyšší než společnost [... obchodní tajemství] (obě společnosti vyvolávaly shodné náklady) a ČD tak dosahovaly [... obchodní tajemství] % nárůstu marže.
84. Na relaci **Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice** došlo rozhodnutím ČD od 1. 2. 2005 k navýšení smluvních cen až na úroveň cen uveřejněných v TVZ, a to v případě, kdy se stanice určení nacházely v Chorvatsku, Slovinsku, Bosně, Republice Srbsko, Černé Hoře a státech za nimi ležících. Pouze v případě společnosti [... obchodní tajemství] došlo k tomuto navýšení až od 1. 3. 2007, neboť tato společnost začala tyto přepravy realizovat až poté, co byly ostatním zákazníkům do vyjmenovaných stanic určení zvýšeny ceny na úroveň TVZ (dle sdělení ČD společnost [... obchodní tajemství] do té doby do těchto stanic určení nerealizovala přepravu). U ostatních společností, které nerealizovaly přepravu do vyjmenovaných stanic určení, se procentuální změny smluvních cen pohybovaly až do výše [... obchodní tajemství] %, resp. navýšení marže ČD dosahovalo cca [... obchodní tajemství] % (např. při porovnání navýšení smluvních cen a marží u společností [... obchodní tajemství]). Ani na této relaci nedocházelo ke snižování cen při zvyšujícím se hmotnostním stupni a současně při absenci změn jakýchkoliv parametrů ovlivňujících výše smluvních cen, a to konkrétně v případě společnosti [... obchodní tajemství] (viz dvouosý vůz, hmotnostní stupeň 25).
85. Úřad rovněž pro lepší orientaci shrnul údaje týkající se maximální změny, tj. navýšení smluvních cen a marží u jednotlivých výše uvedených zákazníků ČD na zkoumaných relacích, vyvolávajících zcela shodné, příp. nepatrně rozdílné náklady, do následující tabulky a grafického znázornění.

Tab. č. 2: Navýšení smluvní ceny a marže (rok 2005)

[... obchodní tajemství]

Rok 2004

86. Za účelem ověření způsobu stanovování cen za železniční nákladní dopravu i v letech předchozích požádal Úřad účastníka řízení o poskytnutí podkladů i k rokům 2001 až 2004, kdy pro jednotlivé roky stanovil komodity (2001– benzín, 2002 – ostatní stavební materiál, 2003 – hnědé uhlí, 2004 – nerostné suroviny). ČD byly v této souvislosti požádány o předložení údajů týkajících se relací, na kterých byl přepraven největší objem dané komodity s největším počtem zákazníků ČD. Dne 4. 4. 2007 Úřad obdržel přípis ČD, ve kterém konstatovaly, že údaje za roky 2001 a 2002 nemají k dispozici, jelikož centrální databáze zahrnující veškeré parametry přepravy byla zprovozněna až v roce 2003.
87. Dle sdělení ČD byl největší objem přepraveného zboží (označeného jako „ostatní stavební materiál“, tj. vápenec, vápno, cement, stavebniny a nerostné suroviny) s největším počtem zákazníků ČD v daném roce realizován na relaci **Mosty u Jablunkova státní hranice - Třinec**. Jednalo se o následující zákazníky (v pořadí dle největšího objemu přepraveného zboží stanoveného v ZT nebo dle tun v poptávce), kteří měli v daném roce uzavřeny smlouvy s ČD, a to [... obchodní tajemství]¹⁵
88. Na této relaci měli všichni zákazníci shodné náklady, ale smluvní ceny byly u dvou společností ([... obchodní tajemství]) navýšeny o více než [... obchodní tajemství] %, resp. marže ČD představovaly nárůst více než [... obchodní tajemství] %, a to v porovnání se zákazníkem [... obchodní tajemství] I na této relaci docházelo ke stanovení rozdílných výší smluvních cen na jednotlivých hmotnostních stupních, kdy u společnosti [... obchodní tajemství] byla při absenci změn jakýchkoliv parametrů v porovnání se společností [... obchodní tajemství] v případě využití čtyřosého vozu stanovena cena nižší, naopak v případě využití dvouosého vozu byla cena u této společnosti stanovena vždy vyšší než u společnosti [... obchodní tajemství]

Tab. č. 3: Navýšení smluvní ceny a marže (rok 2004)

[... obchodní tajemství]

Rok 2003

89. Obdobně i pro rok 2003 poskytly ČD Úřadu údaje o relaci, na které bylo při přepravě hnědého uhlí dosaženo největšího objemu přepravy zboží a tyto přepravy byly uskutečněny s největším počtem jejich zákazníků. Jednalo se o relaci **Světce – Letohrad**, na které měly v daném roce uzavřeny smlouvy s ČD tyto společnosti (v pořadí dle největšího objemu přepraveného zboží stanoveného v ZT nebo dle tun v poptávce) - [... obchodní tajemství]²¹
90. Zákazníci [... obchodní tajemství] vyvolávali na této relaci shodné náklady, výše smluvních cen však byly stanoveny rozdílně, kdy u zákazníka [... obchodní tajemství]

¹⁵ Dle údajů poskytnutých ČD byly přepravy označené jako „jednotlivý vůz“ (typ zásilky). Dle smluv ČD s jejími zákazníky, které má Úřad k dispozici, působícími na této relaci však je jako „způsob odbavení“ uvedeno „JZ+SV“ (jednotlivé zásilky a skupiny vozů). Podle definice stanovené v § 23 odst. 2 dokumentu ČD označeném jako „Tarif pro přepravu vozových zásilek“ jsou za skupinu vozů pro výpočet dovozného považovány vozové zásilky naložené na dvou a **více vozech**, přičemž dále platí ustanovení **totožné** i pro **ucelené vlaky** (srov. § 24 odst. 1 citovaného dokumentu), tedy jedná se o zásilky ve skupinách vozů, které jsou podány k přepravě jedním odesílatelem v jedné stanici odesílací, po celé přepravní cestě se přepravují společně a jsou určeny pro jednoho příjemce v jedné stanici určení. Jelikož je dále stanoveno, že ucelený vlak musí být sestaven nejméně z 21 vozů nebo 800 tun hmotnosti zásilek (není-li smluvně stanoveno jinak, tzn. min. [... obchodní tajemství] vozů nebo [... obchodní tajemství] tun hmotnosti zásilek), lze mít tak za to, že přeprava definovaná jako „skupiny vozů“ naplňuje definici relevantního trhu vymezenou Úřadem.

byla v případě použití dvouosého vozu smluvní cena nižší oproti cenám stanoveným zákazníkovi [... obchodní tajemství] (viz dvouosý vůz, hmotnostní stupeň 25), naopak v případě využití čtyřosého vozu byla smluvní cena při absenci jakýchkoli změn vstupních parametrů vyšší.

91. Úřad v rámci správního řízení prověřoval výši smluvních cen za železniční nákladní dopravu stanovenou účastníkem řízení soutěžitelům působícím na relevantním trhu za období let 2003 až 2006. Současně také účastníka řízení požádal o sdělení, zda ČD při stanovování smluvních cen postupovaly v roce 2007 jinak, než doposud v průběhu správního řízení uváděly. ČD potvrdily, že v roce 2007 nedošlo z jejich strany ke změně způsobu stanovování smluvních cen za železniční nákladní dopravu jejím odběratelům, tj. způsob stanovování cen byl shodný jako v letech předchozích.

III.3.1.6. Levelové ceny

92. Ve vztahu k objemu přepravovaného zboží jednotlivými zákazníky ČD prověřoval Úřad poskytování tzv. levelových cen, které představovaly určité množstevní slevy (při dosažení daného množství přepravovaného zboží se cena snižovala). K objemovým slevám, které byly dohodnuty se zákazníkem při uzavření smlouvy – ZT, účastník řízení uvedl, že tyto levelové ceny byly odstupňovány ve dvou, popřípadě třech stupních, kde první stupeň byl dán jako stupeň základní a po přepravě smlouveného množství zboží byla cena snížena na druhý, popř. třetí stupeň. Úřad se k tomu dotázal, zda existovaly obecná kritéria a podmínky pro stanovení objemových slev. K danému účastník řízení konstatoval, že otázku levelových cen začaly ČD řešit v průběhu roku 2005, a to zejména z důvodu úniku dlouhodobě realizovaných přeprav ve spolupráci slovenských a českých železnic. K zavedení levelových cen byly ČD přitom donuceny silící konkurencí železničních dopravců a současně samotnými zákazníky. Vzhledem k tomu, že levelové ceny nepatřily mezi běžnou nabídku ČD, kterou by ČD své zákazníky oslovovaly, nebyla ani stanovena jednoznačná pravidla pro uplatňování těchto cen. Dále ČD uvedly, že pokud přistoupily na jednání o zavedení levelových cen, bylo to vždy na základě požadavku samotných zákazníků, přičemž výsledkem takto stanovených cen mělo být udržení výkonů ČD.
93. Za účelem srovnání podmínek, za nichž byly udělovány levelové ceny, si Úřad vyžádal od účastníka řízení veškeré smlouvy se zákazníky, které obsahovaly stanovení levelových cen.¹⁶ Účastník řízení doložil smlouvy, z nichž však některé neobsahovaly odstupňované ceny dle dosaženého množství. Srovnáním smluv obsahujících levelové ceny u zákazníků, kteří přepravovali v ucelených vlcích zboží shodných NHM skupin spadajících do níže vymezeného relevantního trhu, Úřad dospěl k závěru, že nejsou stanoveny ani srovnatelné hranice množství zboží pro poskytnutí slevy, ani srovnatelné výše poskytnuté slevy.
94. Úřad srovnal smlouvy společností [... obchodní tajemství], které uzavřely pro rok 2006 s ČD smlouvy na přepravu zboží skupiny NHM 72 (železo, ocel a neželezné kovy; výrobky z nich). Společnost [... obchodní tajemství] měla stanovenou cenu ve výši [... obchodní tajemství] EUR/t pro přepravené množství do [... obchodní tajemství] t ročně a dále v rozmezí [... obchodní tajemství] t cenu ve výši [... obchodní tajemství] EUR/t a při přepravě zboží nad [... obchodní tajemství] t cenu [... obchodní tajemství] EUR/t. Společnost [... obchodní tajemství] měla cenu ve výši [... obchodní tajemství] EUR/t pro přepravené množství zboží do [... obchodní tajemství] t a pro úroveň [... obchodní

¹⁶ Viz spis S 220/06 str. 1598 a násl.

tajemství] t zboží byla platná cena snižená na [... obchodní tajemství] EUR/t. Společnost [... obchodní tajemství] měla cenu stanovenou pro rozmezí do [... obchodní tajemství] t ve výši [... obchodní tajemství] EUR/t a sníženou cenu pro [... obchodní tajemství] t ve výši [... obchodní tajemství] EUR/t. Ze srovnání vyplývá, že hmotnostní limity pro stanovení levelových cen byly u jednotlivých společností určeny naprosto odlišně, např. v případě společností [... obchodní tajemství], kdy navíc u společnosti [... obchodní tajemství] s vyššími hmotnostními limity byla výše slevy ze smluvní ceny při překročení objemu přepravovaného zboží cca [... obchodní tajemství] %, kdežto u společnosti [... obchodní tajemství] byla [... obchodní tajemství] % a u společnosti [... obchodní tajemství] dosáhla výše [... obchodní tajemství] %.

Levelové ceny - rok 2006

[... obchodní tajemství]

95. Úřad ověřil, že účastník řízení uzavíral se svými odběrateli smlouvy obsahující levelové ceny rovněž pro rok 2005. Z těchto smluv Úřad zjistil, že taktéž u nich nebyly stanoveny jednotně hranice množství přepravovaného zboží pro poskytnutí slevy a výše poskytnuté slevy. Například Úřad porovnal smlouvy uzavřené ČD se společnostmi [... obchodní tajemství], které obě zahrnovaly skupinu zboží NHM 7213 a 7214. Z nich vyplynulo, že obě společnosti měly sjednány tři úrovně množství přepravovaného zboží pro určení výsledné ceny, přičemž u společnosti [... obchodní tajemství] byly objemové hranice nad [... obchodní tajemství] t (cena [... obchodní tajemství] EUR/t), nad [... obchodní tajemství] t (cena [... obchodní tajemství] EUR/t) a nad [... obchodní tajemství] t (cena [... obchodní tajemství] EUR/t), zatímco u společnosti [... obchodní tajemství] byly sjednány úrovně přepravovaného množství do [... obchodní tajemství] t (cena [... obchodní tajemství] Kč/t), nad [... obchodní tajemství] t ([... obchodní tajemství] Kč/t) a nad [... obchodní tajemství] t ([... obchodní tajemství] Kč/t)¹⁷, přičemž procentuální výše poskytnuté slevy se rovněž u obou subjektů značně odlišuje.

Levelové ceny - rok 2005

[... obchodní tajemství]

¹⁷ Při přepočtu cen z Kč na EUR, pro účely srovnání jejich výše, Úřad vycházel z podkladů poskytnutých účastníkem řízení.

III.3.1.7. Výše marží

96. Úřad v průběhu správního řízení zjišťoval, zda měly ČD stanovenou obvyklou výši marže, případně obvyklou výši marže u jednotlivých přepravovaných komodit. V rámci svědeckých výpovědí zaměstnanců ČD bylo uvedeno, že obvyklá výše marže ČD se pohybovala v průměru kolem [... obchodní tajemství] %. Nicméně z podkladů zaslaných ČD (tj. přehled cen, ÚVN a marží u jednotlivých zákazníků přepravujících komodity na jednotlivých relacích) vyplynulo, že marže se ve většině případů pohybovaly vysoko nad touto úrovní. Úřad se proto při ústním jednání s účastníkem řízení dne 9. 3. 2007 dotázal, zda existovaly obvyklá výše marže stanovená pro nákladní dopravu ČD a pokud ano, v jaké průměrné výši či průměrném rozmezí, případně u jednotlivých komoditních skupin, se pohybovala.
97. K tomu účastník řízení uvedl, že výše marže u ČD nebyla dána maximální hranicí. Minimální hranice marže byla dána nařízením pro zaměstnance ČD (obchodní manažery), a to [... obchodní tajemství] % nad úrovní ÚVN. Nižší marže pod tuto úroveň měli možnost povolit podle pravomocí daných „Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu pro období 2005 – 2007“ [... obchodní tajemství]. Při zhodnocení celkových tržeb a zisku ČD konstatovaly, že výše marže se u ČD obecně pohybovala okolo [... obchodní tajemství] %. U některých ziskových přeprav byla marže vysoká, a u jiných přeprav, kde bylo třeba nastavit konkurenční ceny, byla marže minimální.
98. Úřad provedl srovnání výše účastníkem realizovaných marží na jednotlivých relacích, jež neměly zcela shodné vstupní kalkulační nákladové parametry, a proto porovnával pouze uplatňovanou ziskovou přírážku, aniž by porovnával výši výsledné ceny, která je ovlivněna její nákladovou složkou. Úřad v rámci správního řízení prokázal, že v některých případech byly výkyvy v realizovaných maržích značné. Jako příklad lze poukázat na výše marží u služeb železniční nákladní dopravy poskytované ČD v roce 2005 na relacích Ostrava - Kunčice – Lanžhot státní hranice a Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice. Na těchto relacích byly realizovány přepravy s některými shodnými kalkulačními parametry jako jsou druh přepravovaného zboží a typ zásilky. Přesto však byla průměrná výše marže v Kč/t u obchodních případů spadajících do relace Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice až o [... obchodní tajemství] % vyšší v porovnání s obchodními případy spadajícími do relace Ostrava - Kunčice – Lanžhot státní hranice.

Tab. č. 4: Průměrná výše marže dosahovaná na jednotlivých relacích

[... obchodní tajemství]

99. K danému účastník řízení uvedl, že důvodem uplatňování výrazně vyšších cen na úrovni TVZ při přepravě hutních výrobků na trase Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice bylo zamezení převedení exportních přeprav z dosud realizovaných směrů Ostrava - Kunčice – Lanžhot státní hranice a Ostrava - Kunčice – Horní Lideč státní hranice na kratší úsek Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova státní hranice. K tomu účastník dále konstatoval, cit.:

„Tímto krokem všechny uvedené firmy vážně napadly projekt ČD, který společně se železnicemi Slovenska, Maďarska a Slovinska byl připravován pro tyto exportní případy. V roce 2006 nebyly zákaznické tarify na směr Ostrava – Mosty

u Jablunkova pro přepravu hutního materiálu obnoveny a touto trasou se může jet pouze za TVZ. TVZ na tomto úseku není využíván z důvodu vyšších cen.“¹⁸

III.3.1.8. Závěr Úřadu k jednání účastníka řízení týkajícího se uplatňování rozdílných cen, marží a levelových cen

100. Z informací získaných v rámci správního řízení vyplynulo, že ČD při tvorbě smluvních cen za železniční nákladní dopravu vycházely primárně z kalkulačních parametrů, které ovlivňují výši nákladů za přepravu zboží. Pro obchodní manažery však existovalo poměrně široké rozpětí pro stanovení výše konečné ceny, kdy byla dána pouze minimální cena, kterou bylo třeba dodržet, a jako maximální cena byla brána cena stanovená dle TVZ. Ze svědeckých výpovědí a interních dokumentů ČD plyne, že existovaly určité cenové hladiny u jednotlivých přepravovaných komodit, nicméně cílem ČD bylo stanovit u každého jednotlivého obchodního případu co nejvyšší možnou cenu, kterou byl odběratel služeb nákladní dopravy ještě ochoten akceptovat. Zároveň se ČD snažily udržet co největší počet zákazníků (zejména z řad významných) a jejich přeprav v případě střetu s ostatními železničními dopravci, kdy existovala hrozba převzetí přepravy konkurentem. [... obchodní tajemství] na trasách, kde byl účastník řízení vystaven konkurenci.
101. Za účelem dosažení těchto cílů nevycházely ČD při stanovování cen za nákladní dopravu z předem stanovených kritérií, podle nichž by byla cena obchodním manažerem tvořena (ve vztahu k cenovému rozmezí, v němž má obchodní manažer samostatnou rozhodovací pravomoc na základě interních pokynů ČD), nýbrž ze specifík každého obchodního případu. Přitom ČD, jak samy několikrát uvedly, zohledňovaly kritéria, která nemají vliv na výši nákladů za poskytování služeb železniční nákladní dopravy. Mezi tato kritéria patří především tzv. zákaznické parametry a parametry konkurenční a zájmové (pozn. Úřadu: parametry byly takto souhrnně označeny účastníkem řízení pouze pro účely tohoto správního řízení). Pro hodnocení těchto kritérií neexistovala jednotná pravidla a ČD nebyly schopny specifikovat, jaký mají konkrétní kritéria vliv na posuzování smluvní ceny. Úřad konstatuje, že mezi tato kritéria jsou jednak zahrnuty parametry, jež mohou výslednou cenu objektivně ovlivnit (např. stupeň doplňkových služeb, typ užitého vozu apod.), avšak vzhledem k celkovým nákladům na přepravu zboží ovlivňují tyto položky výslednou cenu zcela zanedbatelně (dle účastníka řízení může být odhadovaná výše možného ovlivnění konečné ceny cca [... obchodní tajemství] %). Zároveň však ČD zohledňovaly parametry, které objektivně ekonomickou hodnotu poskytované služby žádným způsobem ovlivnit nemohly. Jedná se např. o bonitu zákazníka (dobrá platební morálka odběratelů může mít vliv například na délku splatnosti či výši zálohy, nicméně na reálnou hodnotu zboží vliv nemá) či hledisko, zda zákazník ČD spolupracuje také s dalšími železničními dopravci nebo je sám železničním dopravcem, případně má v úmyslu se jím stát. Úřad dále konstatuje, že u některých kritérií poskytovaly ČD navíc rozporné informace, zejména co se týče tzv. bonity zákazníků (na jedné straně byla uváděna jako kritérium ovlivňující výši ceny a na druhé straně ČD uvedly, že přímý vliv na výši ceny nemá, pouze na určité nadstandardy – např. otázka centrálního zúčtování) či vlivu celkového objemu přepravovaného zboží jedním zákazníkem v rozhodném období pro stanovení smluvní ceny (nejčastěji v kalendářním roce).

¹⁸ Viz spis P 448/06 str. 139.

102. ČD rovněž neměly jednotný systém pro stanovování objemových slev či zohledňování minimálních množství přepravovaného zboží podmiňujících účinnost ZT. Rozptýl výše minimálního množství přepravy se pohybuje v řádech tisíce tun až několika miliónů tun přepravovaného zboží a u některých zákazníků není určen vůbec. Nesplnění minimálního množství přepravovaného zboží bylo v některých smlouvách rovněž spojeno s navýšením ceny o částku účtovanou za nerealizovaný objem zboží, avšak pro stanovení navýšení neexistují srovnatelná rozmezí. Ačkoli byl minimální objem přepravovaného zboží kritériem pro tvorbu smluvní ceny, způsob jeho zohlednění ve výsledné ceně nebyl stanoven na základě předem daných pravidel.
103. Co se týče uplatnění množstevních slev při navýšení smluvního objemu přepravovaného zboží, vyplynulo, že zákazník může vyvolat jednání o snížení ceny, nicméně ČD neměly předem stanovené podmínky, jež by jednotně upravovaly hranice přepravovaného množství nutného pro snížení ceny a způsob jejího snížení. Zda ke snížení ceny dojde, případně o jakou výši, závisí na specifikách konkrétního obchodního případu a i v případě obdobného navýšení objemu totožného zboží u dvou zákazníků mohly ČD postupovat značně odlišně.
104. Na obdobných principech jsou vystavěny i tzv. levelové ceny, kdy ČD poskytovaly zákazníkovi slevu při dosažení určitého množství přepravy, aniž by však existovaly jednotné hranice či objemová rozmezí pro uplatnění slevy a rozsah ovlivnění ceny (tzn. o kolik se celková cena sníží). ČD k levelovým cenám uvedly, že jejich cílem je zamezit odlivu některých přeprav k jiným železničním přeprávcům a jejich výsledkem by mělo být udržení výkonů ČD.
105. Úřad dále konstatuje, že snahu udržet si přepravy při střetu s konkurenčními dopravci dokládá i systém možného snížení cen pod hladinu, která byla dána pro obchodního manažera jako minimální, kdy mohlo dojít ke snížení smluvní ceny pod úroveň ÚVN (viz obchodní výjimky udělené z důvodu působení konkurenčních dopravců). Úřad přitom v rámci správního řízení získal několik výjimek, které byly uděleny odběratelům působícím na Úřadem vymezeném relevantním trhu. Snahu ČD dosáhnout maximálních zisků u přeprav, kdy nebyly vystaveny podstatnému konkurenčnímu tlaku, a snahu udržet si zákazníky v případě konkurenčního ohrožení stanovováním nižších cen dokládá taktéž vyjádření ČD k výši jimi uplatňovaných marží. V této souvislosti ČD uvedly, že nemají maximální hranici pro výši marže, u některých ziskových přeprav byla marže vysoká a u jiných přeprav, kde bylo třeba nastavit konkurenční ceny, byla marže minimální.

III.3.2. Jednání účastníka řízení ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice

106. Úřad se v rámci správního řízení rovněž zabýval důvody, pro něž došlo ze strany ČD ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice k vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování, k odmítnutí poskytovat služby nákladní dopravy a přepravy za smluvní ceny (ZT) a ke stanovení povinnosti skládat 100% zálohy na objednané služby železniční nákladní přepravy zboží.
107. V interním materiálu ČD – Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu pro období 2005 – 2007 jsou stanoveny podmínky, za kterých je možno uzavřít s odběratelem ZT. K těmto podmínkám patří to, zda [... obchodní tajemství]. Porušení těchto podmínek podmiňujících vyhlášení ZT může být důvodem k pozastavení platnosti ZT nebo k jeho odvolání.

108. V rámci svědecké výpovědi zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD dne 31. 10. 2006 se Úřad svědka dotázal, zda a jaké podmínky pro stanovení ZT (vyjmenované ve výše uvedeném interním dokumentu ČD) nesplnily společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s., pro něž jim bylo od roku 2006 znemožněno ZT uzavřít. K tomu svědek uvedl, že pro vysvětlení by bylo třeba dle jeho názoru jít do roku 2004, kdy ČD vytvářely přímý vlak z Ostravy do přístavu Rijeka, což znamenalo obstarat vozy, zajistit vybavení přístaviště apod., s tím, že na podobném projektu pracoval rovněž ŠPED-TRANS Levice, jehož snahou bylo pro něj zajistit zboží. Projekt ČD byl zacílen na přepravy železa ze společnosti [... obchodní tajemství] směrem do Rijeky (Chorvatsko). Přepravované zboží tedy jezdilo na území České republiky na trase Ostrava – Lanžhot státní hranice. Snahou ŠPED-TRANS Levice bylo odklonit přepravu tohoto zboží z relace Ostrava – Lanžhot státní hranice na Slovensko a převést je spolu se zbožím z Polska do Rijeky. Svědek dále sdělil, že tyto kroky společnosti ŠPED-TRANS Levice chápaly ČD jako jakési zdegradování investic ČD do produktu, tj. přepravy zboží přímým vlakem z České republiky do Rijeky. ŠPED-TRANS Levice se dle sdělení svědka postavil do role dopravce, tedy do konkurenčního postavení proti ČD, přestože jde o speditéra. Svědek konstatoval, že se domnívá, že důvodem výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. mohlo být neetické chování (neboť se stavěly do role konkurenta ČD) nebo to, že ČD na počátku roku 2005 přijaly opatření pro všechny odběratele služeb nákladní dopravy, které spočívalo v uplatňování pouze TVZ na trase Ostrava – Jablunkov státní hranice se stanicemi určenými v Chorvatsku, Slovinsku, Srbsku a Černé Hoře. Na konci roku 2005 byla dle svědka vypovězena společnost ŠPED-TRANS Levice smlouva o centrálním zúčtování z důvodu nedodržování ustanovení této smlouvy. Rovněž svědek sdělil, že společnost ŠPED-TRANS Levice byla v minulosti neplatičem a chtěla napadnout i další obchody ČD (snažila se získat přepravu uhlí z hnědohelných dolů a některé další přepravy, např. chemického zboží).
109. Úřad rovněž obdržel ke své žádosti přehled všech zákazníků, kterým byl od roku 2003 vypovězen ZT, vůči nimž byla přijata sankční opatření, s nimiž byly přerušeny obchodní kontakty či jimž byly vypovězeny smlouvy o centrálním zúčtování s uvedením důvodů pro takový postup.¹⁹ V případě společností ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. bylo jako důvod úplného přerušování obchodních kontaktů uvedeno neplnění smluvních vztahů a neuhrazení pohledávek. K žádosti Úřadu pak účastník řízení upřesnil, že důvodem vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování u společností ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. bylo „nestandardní chování společnosti vedoucí ke krácení tržeb ČD, a.s.“. Úřad rovněž požadoval upřesnit výši pohledávek, které nebyly uhrazeny společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. K tomu účastník poskytl informaci, že dlužná částka k únoru 2006 byla u společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. ve výši [... obchodní tajemství] Kč ([... obchodní tajemství] faktur) a jako sankce bylo přijato úplné přerušování obchodních kontaktů dne 7. 4. 2006. Stejná sankce byla dne 13. 4. 2006 přijata rovněž vůči společnosti ŠPED-TRANS Levice, která k únoru 2006 dlužila částku [... obchodní tajemství] Kč ([... obchodní tajemství] faktury). K tomu Úřad konstatuje, že předmětné dlužné částky (které byly vyčísleny až k únoru 2006) byly důvodem přijetí sankce až v dubnu 2006, kdežto vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování a znemožnění

¹⁹ Viz spis 220/06 str. 963 a násled.

- přepravy za smluvní ceny, jež je předmětem posuzování ve správním řízení, bylo oběma společnostem oznámeno již v prosinci roku 2005, resp. v lednu roku 2006.
110. Ke specifikaci nestandardního chování ze strany ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. se účastník řízení podrobněji vyjádřil ve svém přípisu ze dne 8. 2. 2007²⁰, v němž uvedl, že se především jednalo o soustavné pozdní hrazení faktur vystavených ČD těmto společnostem, a to i přes skutečnost, že oběma uvedeným společnostem byla ze strany ČD udělena nadstandardní výjimka, na základě které jim byla prodloužena běžná splatnost z [... obchodní tajemství] dnů na [... obchodní tajemství] dnů. Společnosti byly dle sdělení účastníka řízení v drtivé většině případů v permanentním prodlení s platbou, a to v některých případech až o 42 dnů, na což byly opakovaně upozorňovány formou e-mailů. Dále ČD sdělily, že v návaznosti na toto neplnění smluvních závazků a včasné nehrazení závazků nezbylo ČD, než aby byly oběma společnostem smlouvy o centrálním zúčtování přepravného vypovězeny dne 5. 1. 2006.
111. K doložení svého tvrzení účastník řízení předložil přehled všech faktur vystavených ze strany ČD daným společnostem za období roku 2005 a 2006 včetně data vystavení, data splatnosti, data platby, částky a doby prodlení. Z poskytnutých informací vyplynulo, že nejdelší dobu prodlení 19 dní v roce 2005 u společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. představovalo [... obchodní tajemství] % z celkové částky uhrazené v roce 2005. Ve lhůtě splatnosti bylo provedeno [... obchodní tajemství] % úhrad. Maximálně s třídním prodlením bylo uhrazeno dalších [... obchodní tajemství] % faktur, s 5-ti až 13-ti denním prodlením bylo uhrazeno [... obchodní tajemství] % z celkového počtu faktur (cca [... obchodní tajemství] % celkové finanční částky uhrazené v roce 2005). K delšímu prodlení došlo u společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. až v roce 2006 (až 42 dní), tedy po vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování. Co se týče společnosti ŠPED-TRANS Levice, v roce 2005 bylo [... obchodní tajemství] % faktur (cca [... obchodní tajemství] % z celkové finanční úhrady v roce 2005) uhrazeno ve lhůtě splatnosti. Po lhůtě splatnosti (max. do 5-ti dnů) bylo uhrazeno [... obchodní tajemství] % faktur a v prodlení od 6 do 36 dnů byly uhrazeny zbývající [... obchodní tajemství] % faktur. K delšímu prodlení (79, 48 a 43 dní) došlo v roce 2006 opět poté, co byla vypovězena smlouva o centrálním zúčtování přepravného.
112. Úřad v rámci správního řízení ověřoval, zda prodlení v obdobném rozsahu bylo obvyklé i u ostatních odběratelů železniční nákladní dopravy od ČD a zda měly za následek přijetí negativních opatření vůči těmto odběratelům spočívajících v přerušení obchodních vztahů (resp. vypovězení smluvních cen). K tomu si Úřad vyžádal informace od účastníka řízení ohledně jeho 10 odběratelů železniční nákladní dopravy a rovněž oslovil přímo některé další odběratele. Účastník řízení k vybraným odběratelům dodal výše částek, jichž se prodlení týkalo, přičemž v prodlení s úhradou plateb bylo v roce 2005 všech 10 odběratelů a prodlení se týkalo částek v rozmezí [... obchodní tajemství] % z celkových ročních úhrad. Účastník řízení nebyl schopen dodat údaje o délce jednotlivých prodlení ve dnech. Dále účastník sdělil, že u žádného z odběratelů nebylo prodlení důvodem k přijetí jakýchkoli negativních opatření. Existenci prodlení potvrdili i někteří další oslovení odběratelé např. [... obchodní tajemství] (prodlení v roce 2005 v délce 1 – 56 dní s částkou představující [... obchodní tajemství] % celkově uhrazených plateb), aniž by ČD přijaly v důsledku prodlení jakákoli opatření.

²⁰ Viz spis S 220/06 str. 1278 a násl.

113. Jako další nestandardní chování společnosti ŠPED-TRANS Levice bylo účastníkem řízení označeno předložení „Projektu o provozování dráhy a dráhové dopravy na vlečce“ společnosti [... obchodní tajemství] ze strany společnosti [... obchodní tajemství], která je dceřinou společností ŠPED-TRANS Levice. O tomto záměru informovala účastníka řízení společnost [... obchodní tajemství] dopisem ze dne 31. 1. 2005. Dle sdělení účastníka společnost ŠPED-TRANS Levice, využívajíc zákaznických výhod udělovaných ze strany ČD konkrétním zákazníkům, jednak prostřednictvím své dceřiné společnosti vystoupila jako přímý konkurent ČD a jednak by eventuálně realizací daného projektu následně mohla sama provozovat na úkor ČD tu nejlukrativnější část služeb pro společnost [... obchodní tajemství] (tvorba uceleného vlaku), přičemž zbylé služby (např. doprava na dalších kolejích mimo vlečku) by zajišťovaly ČD, což by ve svém důsledku značně poškodilo ČD.
114. Účastník řízení taktéž uvedl, že jako velmi nestandardní chování obou společností (popř. dceřiné společnosti) je třeba posoudit jejich postup při výběrových řízeních vyhlašováných zájemci o přepravu určitého zboží prostřednictvím spedičních společností a realizovaných vozy železničních společností (mj. i právě ČD). Prostřednictvím těchto zadavatelů se ČD dle svého sdělení již několikrát dozvěděly o tom, že se dané společnosti účastnily výběrových řízení s nabídkou takových cen za danou přepravu, které byly vždy o poznání nižší než nabídkové ceny ostatních soutěžitelů, a přitom takové ceny neměly s ČD, jako nutnou partnerskou společností pro realizaci konkrétní přepravy, v takové výši dohodnuty.
115. Úřad dále zjišťoval, zda je smlouva o centrálním zúčtování podmínkou pro úhradu smluvní ceny stanovené v ZT či je pouze jakýmsi „nadstandardem“, jak uváděli zástupci účastníka řízení. K tomu svědek (zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD), uvedl, že aby měl zákazník uzavřen ZT, musí mít nejdříve uzavřenu smlouvu s OPT, smlouva je sice nadstandard, ale pokud chce být zákazník plátcem z mnoha různých stanic na území České republiky a nechce platit v každé individuální stanici, měl by mít uzavřenou smlouvu o centrálním zúčtování. Existují zákazníci, kteří odesílají zásilky pouze ze dvou stanic, kdy je vystavování faktur těmito stanicemi stíhnutelné. Pokud není se stanicí uzavřena smlouva, platí se v hotovosti na stanici, což se ale ČD snaží eliminovat z důvodu nepraktičnosti manipulace s hotovými penězi.²¹ Dále svědek [... obchodní tajemství] (obchodní manažer ČD), sdělil, že s novým zákazníkem ČD se nejdříve uzavírá smlouva o centrálním zúčtování, pak teprve ZT s tím, že smlouva o centrálním zúčtování je podmínkou pro uzavření ZT. Svědek dále sdělil, že je mu známo, že došlo k výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování společností ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. a že nesměl se společností SPEDIT-TRANS, a.s. uzavřít smlouvu o ZT, nicméně mu nejsou známy důvody výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování.²² Rovněž oba zástupci společností [... obchodní tajemství] (odběratelé služeb nákladní dopravy od ČD) uvedli, že jim není známo, že by bylo možné odebírat služby nákladní dopravy od ČD za smluvní ceny, aniž by byla uzavřena smlouva o centrálním zúčtování.²³
116. Ve smlouvách o centrálním zúčtování přepravného uzavřených se společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. pro rok 2005 bylo stanoveno, že k úhradě plateb za přepravní služby skládá plátcé přepravného měsíční splátku ve výši minimálně [... obchodní tajemství] % z předpokládaného měsíčního objemu plateb na

²¹ Viz spis S 220/06 str. 890 a násl.

²² Viz spis S 220/06 str. 45 a násl.

²³ Viz spis S 220/06 str. 1058 a 1063.

účet ČD. K důvodům stanovení 100% výše záloh pro společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. v roce 2006 pak svědek (zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD) uvedl, že pokud nemá zákazník smlouvu o centrálním zúčtování, má stanovenou zálohu i 100 %, neboť se již musel v minulosti prohřešit. U zákazníků s dobrou bonitou jsou naproti tomu navrhovány obvykle dvě splatnosti, buď je stanovena nízká záloha ([... obchodní tajemství] % z ceny) současně s kratší splatností ([... obchodní tajemství] dní) nebo [... obchodní tajemství] % záloha z ceny s [... obchodní tajemství] denní lhůtou splatnosti.

117. Za účelem objasnění šetřeného jednání ČD vůči společnostem ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. provedl Úřad ústní poskytnutí informací se společností SPEDIT-TRANS, a.s.²⁴ a vyžádal informace od společnosti ŠPED-TRANS Levice.²⁵ Obě společnosti uvedly, že kromě sdělení uvedeného ve výpovědi smluvních cen ze dne 16. 12. 2005 (viz výše) jim nebyly ze strany ČD sděleny žádné důvody pro výpověď smluv a znemožnění uzavření smluvních cen pro rok 2006. Dle sdělení SPEDIT-TRANS, a.s. dostali obchodní manažeři ČD po výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování přepravného zákaz komunikovat se společností SPEDIT-TRANS, a.s. Dále společnosti uvedly, že pro rok 2006 jim nebylo umožněno uzavřít smluvní ceny za nákladní dopravu s ČD; SPEDIT-TRANS, a.s. rovněž sdělil, že se domnívá, že by mu ČD poskytly nákladní dopravu za ceny stanovené dle TVZ, nicméně vzhledem k tomu, že jsou vyšší o [... obchodní tajemství] % oproti cenám poskytnutým ostatním odběratelům na základě smluvních cen, jedná se o ceny naprosto nekonkurenční.
118. Obě společnosti dále sdělily, že jim není známo, že by existovaly mezi nimi a ČD spory ohledně plnění smluvních podmínek. ŠPED-TRANS Levice uvedla, že byla hodnocena jako dlouhodobý a bonitní zákazník ČD (na Slovensku je jedním z největších přepravců) a neměla žádné neuhrazené faktury. Stejně tak SPEDIT-TRANS, a.s. sdělil, že společnost neměla žádné dlouhodobé finanční problémy.

III.3.2.1. Závěr Úřadu k jednání ČD týkajícího se vypovězení smluvních vztahů

119. Úřad konstatuje, že z informací získaných v rámci správního řízení vyplynulo, že skutečným důvodem pro vypovězení smluv o centrálním zúčtování přepravného společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice na počátku roku 2006, znemožnění těmto společnostem uzavřít smluvní ceny s ČD a pro stanovení 100% záloh za provedení nákladní přepravy, byla skutečnost, že tyto společnosti se dle vyjádření ČD stavěly do konkurenční pozice vůči ČD, tzn. snažily se realizovat některé přepravy zboží přes jiné železniční přepravní cesty (čímž krátily délku přepravní relace na území v České republice), případně samy nabízely zákazníkům ČD zajištění přepravy prostřednictvím jiného železničního dopravce (případně dopravce s nimi kapitálově propojeného). O důvodech jednání ČD svědčí jednak především sdělení ČD uvedené v dopise zaslaném oběma společnostem ze dne 16. 12. 2005, kde se uvádí, že *vstřícný a pozitivní stav v obchodních vztazích s oběma společnostmi byl koncem roku 2005 narušen nabídkami na dopravu přeprav realizovaných ČD*, a jednak tyto skutečnosti vyplývají ze svědecké výpovědi zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD²⁶ a z informací poskytnutých účastníkem řízení.²⁷

²⁴ Viz spis S 220/06 str. 1030 a násl.

²⁵ Viz spis S 220/06 str. 1044 a násl.

²⁶ Viz spis S 220/06 str. 890 a násl.

²⁷ Viz spis P 448/06 str. 135 a násl. a spis S 220/06 str. 1278 a násl.

120. Úřad má za prokázané, že důvodem výše uvedeného jednání ČD nebyly nesplněné finanční závazky společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice vůči ČD, neboť z informací získaných od účastníka řízení vyplynulo, že v roce 2005 neměla ani jedna společnost vůči ČD neuhrazené dlužné částky za nákladní dopravu, a pokud došlo k prodlení s úhradou faktur, tato prodlení byla krátkodobého charakteru. V této souvislosti bylo zjištěno, že i jiní odběratelé železniční nákladní dopravy od ČD byly i v dlouhodobějším prodlení s platbami (např. společnost Českomoravský štěrk, a.s.), aniž by ČD vůči nim přijaly v této souvislosti jakákoli negativní opatření. Skutečnosti, že špatná platební morálka nebyla důvodem negativního jednání ČD vůči společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, svědčí rovněž další zjištěné skutečnosti. Jedná se zejména o korespondenci zaslou těmto společnostem ze strany ČD (viz výše např. email zasláný dne 31. 10. 2005 od [... důvěrná informace] na SPEDIT-TRANS, a.s. ve věci: Informace o spolupráci v roce 2006, kde se uvádí, že společnost SPEDIT-TRANS, a.s. je vnímána jako *velmi dobrý a solventní obchodní partner*; či dopis ČD ze dne 16. 12. 2005 zasláný společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, kde se uvádí, že dlouhodobou spoluprací s firmou ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, a.s. *bylo při přepravách dosaženo pozitivních výsledků a vztahy byly do roku 2005 hodnoceny jako vsříčné*). Neexistenci obchodních sporů týkajících se plnění smluvních podmínek ze strany SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice potvrdily taktéž obě tyto společnosti.

IV. Relevantní trh

121. K tomu, aby mohl Úřad věc správně posoudit, bylo nezbytné především vymezit relevantní trh, na kterém se projevují účinky jednání účastníka řízení. Relevantním trhem je dle § 2 odst. 2 zákona trh zboží²⁸, které je z hlediska jeho charakteristiky, ceny a zamýšleného použití shodné, porovnatelné nebo vzájemně zastupitelné, a to na území, na němž jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišitelné od sousedících území.
122. Věcné vymezení relevantního trhu dle zákona o ochraně hospodářské soutěže spočívá v tom, že se hodnotí trh a tržní moc jen v souvislosti se statky, které jsou shodné nebo vzájemně zastupitelné, přičemž arbitrem je tu konečný spotřebitel, který určuje, zda mohou být užity pro stejný účel a zda plní stejnou funkci. Rozhodujícími faktory jsou kvalita, cena, popř. trvanlivost apod. Hovoří se takto o zastupitelnosti, resp. zaměnitelnosti výrobku, a platí, že výrobky, které jsou zastupitelné jen částečně, netvoří součást relevantního trhu. Relevantním výrobkem jsou všechny výrobky nebo služby, které jsou ze strany spotřebitelů považovány za zaměnitelné z hlediska jejich vlastností, ceny a zamýšleného užití. Z uvedeného tedy vyplývá, že tím, kdo rozhodne, zda je daný výrobek substitutem, má být konečný spotřebitel, a to i když není bezprostředním odběratelem. Obdobně postupuje i Komise Evropských společenství (dále též „Komise“), která v případě *Tetra Pak* uvedla (a totéž potvrdil i Soud prvního stupně – dále též „SPS“)²⁹, že přestože je konkrétním odběratelem papírových krabic na tekuté potraviny zpracovatel, musí soutěžní úřad při hodnocení zaměnitelnosti

²⁸ Legislativní zkratka „zboží“ je konkretizována v § 1 odst. 1 zákona, kde se pod ní rozumí výrobky a služby.

²⁹ Srov. rozhodnutí Komise 92/163/EEC v případě *Tetra Pak II*, [1991], potvrzeno rozsudkem SPS T-83/91 v případě *Tetra Pak v. Commission*, [1994] ECR II-755, a rozsudkem Evropského soudního dvora C-333/94P v případě *Tetra Pak v. Commission*, [1996] ECR I-5951.

zkoumat názory, poptávku a požadavky konečných spotřebitelů těchto potravin, neboť jejich poptávka se odráží v poptávce zpracovatelů.

123. Pro geografické vymezení relevantního trhu, které nutně následuje po vymezení věcném – výrobním, platí, že dvě geografická místa náleží ke dvěma rozdílným relevantním trhům, pokud v každém z těchto míst jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní, ale dostatečně odlišné od podmínek panujících v místě druhém. Jedním z vodítek pro vymezení relevantního trhu z hlediska území je tedy odlišnost podmínek soutěže na dvou trzích (např. různost cenových hladin stejného zboží, odlišnost velikosti tržních podílů soutěžitelů mezi sousedními oblastmi atd.).
124. Komise používá rovněž pojem relevantní výrobní trh a relevantní geografický trh, přičemž relevantní výrobní trh je definován jako trh, který zahrnuje všechny výrobky a/nebo služby, které jsou spotřebitelem s ohledem na jejich vlastnosti, ceny a zamýšlené použití považovány za zaměnitelné nebo zastupitelné; relevantní geografický trh je definován jako trh, který zahrnuje oblast, ve které se dotyčné podniky účastní dodávky a poptávky výrobků nebo služeb, kde jsou podmínky hospodářské soutěže dostatečně stejnorodé a která může být odlišena od sousedních geografických oblastí, protože zejména podmínky hospodářské soutěže jsou v těchto oblastech zjevně odlišné.³⁰
125. ČD a další soutěžitelé působící v oblasti železniční dopravy a přepravy – dopravci – poskytují služby spojené s provozováním železniční dopravy na celostátní a regionálních tratích, a to dle podmínek daných především zákonem o ČD a zákonem o drahách, přičemž pro poskytování železniční přepravy musí tito soutěžitelé splnit povinnosti dané uvedenými právními předpisy; tj. získání licence, osvědčení dopravce, přidělení kapacity dopravní cesty, uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy atd. Tito soutěžitelé tak působí jako dopravci uspokojující přepravní služby pro třetí osoby, kdy předmětem přepravy je vedle přepravy osob i přeprava věcí (zboží), přičemž tyto dva druhy se vyznačují odlišnými podmínkami a vykazují zcela jiné charakteristiky přepravy.
126. Při přepravě osob vzniká mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek závazkový právní vztah, jehož obsahem je zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas a závazek cestujícího dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a zaplatit cenu za přepravu podle tarifu; osobní doprava je tak zaměřena na konečné spotřebitele – cestující – a je částečně financována státem a kraji jako služby ve veřejném zájmu; protože jednání ČD na tomto trhu není předmětem vedeného správního řízení, Úřad se podmínkami týkajícími se přepravy osob dále nezabýval.
127. Přepravu zboží mohou zákazníci poptávat buď sjednáním přepravy přímo s dopravci, nebo prostřednictvím zasilatelských společností, které samotnou přepravu zprostředkují s využitím dopravců nebo prostřednictvím vlastních/pronajatých dopravních prostředků.³¹ Společnosti poskytující služby přepravy zboží se většinou neomezují jen

³⁰ Viz „Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství“ publikované v Úředním věstníku C 372/5, ze dne 9. 12. 1997.

³¹ Dle § 601 a násl. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění (dále jen „obchodní zákoník“) se přepravou zboží rozumí přemístění zboží přepravcem pro konečného zákazníka, a to dopravními prostředky, které jsou v dispozici přepravce (vlastnictví, pronájem apod.), vlastním jménem přepravce. Zasilatelství je vymezeno dle stejného právního předpisu jako odborná zprostředkovatelská činnost, jejíž předmětem je provoz obstaravatelské činnosti v oblasti přepravy věcí (zásilek), nikoliv tedy přeprava samotná, ale její zprostředkování, a to buď vlastními prostředky zasilatelské společnosti (tzv. samovstup, tzn.,

na samotné zajištění přepravy zboží, ale poskytují také související doplňkové přepravní služby (skladování, nakládka, vykládka, překládka, třídění, expedice i reexpedice, svoz a rozvoz zboží atd.). K dalším činnostem souvisejícím s přepravou zboží a sloužícím k podpoře této hlavní činnosti patří zejména pronájem vozů, lokomotiv, odbavení prázdného vozu, opravy, revize a zkoušky určených technických zařízení, zastupování v celním a reklamačním řízení, sledování vozových zásilek po celou dobu přepravy, poradenská činnost apod.

128. Přeprava zboží je uskutečňována jednak jako přeprava vnitrostátní, jednak jako přeprava mezinárodní (zahrnující vývoz, dovoz, tranzit). Prakticky je jako mezinárodní přeprava označena taková přeprava, kdy dovozci přepravují zboží do pohraničních přechodových stanic sousedních států, tzn. zabývají se jak přejímáním vlaků na hranicích České republiky od zahraničních dopravců, tak jejich předáváním těmto dopravcům.
129. Zákazníci dopravců (vlastníci zboží nebo zasílatelské společnosti) poptávající služby přepravy zboží z místa odeslání do místa určení pak mohou volit mezi přepravou po železnici, silnici, dále pak prostřednictvím vodní nebo letecké dopravy. Dalším druhem dopravy je kombinovaná přeprava (též intermodální přeprava), jakožto úzká výseč v rámci oblasti zasílatelství, přepravy a činností s tím souvisejících; jedná se ve své podstatě o přepravu unifikovaných jednotek, jež spojuje několik odlišných způsobů přepravy zásilky (přeprava po silnici, po železnici apod.). Tento způsob dopravy nebyl předmětem řízení, neboť se jedná o kombinaci různých druhů dopravy, navazující logistiky a je zcela odlišný od jiných druhů dopravy.
130. Ze statistiky Ministerstva dopravy (dále též „MD“) týkající se vývoje dopravního provozu v letech 1995–2006 vyplývá, že došlo k poklesu a pak k mírnému nárůstu celkových přepravních výkonů, od roku 2003 ke stagnaci výkonů silniční nákladní dopravy a do roku 2005 k poklesu výkonů železniční nákladní dopravy. V roce 2006 došlo u železniční nákladní dopravy k obratu, resp. nepokračoval nastavený trend snižování objemu přepravy zboží, ale naopak došlo k výraznému nárůstu výkonů, který pokračoval nadále i v dalších letech³². Tento trend souvisí s celkovým oživením ekonomiky, kdy byla příznivá situace především na trhu s hutnickými výrobky a železem v důsledku rozmachu hutnictví na Ostravsku, příp. zvýšeným zájmem o přepravu dřeva a přepravu motorových vozidel – železniční napojení výrobců osobních automobilů TPCA Kolín a nově vznikající automobilky v Nošovicích – viz tiskové zprávy ČD³³. V nákladní dopravě v České republice je podíl mezi silniční a železniční nákladní přepravou cca 80:20.

Tab. č. 5: Výkony nákladní dopravy (v tis. tun)

poskytují i vlastní přepravní služby), anebo ve spolupráci s třetími subjekty (přepravci) na základě smlouvy o přepravě zboží, přičemž způsob přepravy volí zprostředkovatel. Dle současné právní úpravy má zasílatel, neodporuje-li to smlouvě a nezakáže-li to příkazce, možnost tzv. samovstupu, přičemž využije-li zasílatel této možnosti, plní zároveň i funkci přepravce. V daném případě se tak rovněž stává soutěžitelem působícím v oblasti poskytování služeb přepravy.

³² Jelikož do data vydání tohoto rozhodnutí nebyly zveřejněny úplné údaje za rok 2007 vztahující se k nákladní dopravě, resp. k přepravě jednotlivých komodit apod., jsou úplné údaje uváděné v rozhodnutí vztahované k rokům předchozím. Nicméně Úřad konstatuje, že od konce roku 2005 došlo k rozvoji nákladní dopravy, včetně železniční, tedy narůstající trend nastartovaný právě v tomto období pokračoval i v letech následujících, tzn. hodnoty jednotlivě uváděné u sledovaných parametrů týkajících se roku 2006 budou obdobné údajům za rok 2007.

³³ Viz spis S 220/06 str. 3229.

	1995	2000	2003	2004	2005	2006
Železniční doprava	108 871	98 253	93 297	88 843	85 613	97 491
Silniční doprava	566 017	414 724	447 956	466 034	461 144	444 574
Vnitrozemská vodní dop.	4 441	1 906	1 277	1 274	1 956	2 032
Letecká doprava	18	19	20	21	20	22
Ropovody ³⁴	7 083	8 346	8 962	9 192	11 305	10 875
Přepavní výkon celkem	686 429	523 249	551 511	565 365	560 037	554 994

Zdroj: MD

131. Je tedy zřejmé, že zákazníci pro přepravu svého zboží preferují především silniční a železniční nákladní dopravu. Je to dáno i tím, že Česká republika nemá vhodnou a dostatečnou kapacitu říčních cest (přístupnost a omezení splavnosti) pro využití vodní přepravy; rovněž tak velikost České republiky, zejména umístění letišť situovaných mimo průmyslové zóny (výrobní podniky), není příznivá pro využití letecké dopravy. Zákazníci tedy realizují přepravu zboží prostřednictvím železniční a silniční nákladní dopravy, přičemž v silniční nákladní dopravě tuto přepravu provádějí také pomocí individuální automobilové dopravy.

IV.1. Věcné vymezení relevantního trhu

IV.1.1. Stanoviska oslovených soutěžitelů

Přepravy zboží větších objemů

132. Úřad provedl v rámci správního řízení šetření s cílem zjistit kritéria, která jsou pro **zákazníky** rozhodná při volbě využití přeprav jejich zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy poskytované železničními nákladními dopravci, tj. i ČD, a její možnou zastupitelností s přepravou prostřednictvím silniční nákladní dopravy. Z šetření vyplynulo, že mezi hlavní kritéria zákazníků při volbě železniční nákladní přepravy patří velké **objemy přepravovaného zboží** (větší tonáž přepravitelná v jednom železničním voze v porovnání s jedním silničním vozem), jeho **komoditní skladba**, zajištění plynulosti dodávky, stávající **technické možnosti** nakládky, vykládky nebo překládky zboží, skladovací a manipulační podmínky místa odeslání a místa určení, náklady vyplývající z vlastnictví a výkonů železničních vleček a v neposlední řadě i ekologická zátěž.
133. Využití železniční nákladní dopravy je u mnoha zákazníků železničních nákladních dopravců dáno historickými podmínkami, kdy byly pro nákup zboží (zpracování vstupů) anebo pro expedici zboží těmito výrobními závody vybudovány vlastní **železniční vlečky**, včetně vykládacích a nakládacích kapacit. Na základě těchto uvedených skutečností je pro tyto zákazníky, dle jejich sdělení, přeprava zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy nezastupitelná (např. ČEZ, a.s., Mittal Steel Ostrava a.s., METALIMEX a.s., VÍTKOVICE STEEL, a.s., DEZA a.s. atd.). Rovněž tak je v případě hromadné přepravy zboží (např. pevná paliva, nerostné

³⁴ Přeprava zboží prostřednictvím ropovodů představuje samostatný trh, který je dán především samotným charakterem přepravovaného média. V dalším šetření tak Úřad možnost přepravy prostřednictvím ropovodů nebral v úvahu.

suroviny a rudy, šterky, písky, kapalná a plynná paliva) prakticky ve větší míře obtížněji využitelná jiná než železniční nákladní doprava, a to z důvodu **velkého objemu** takto přepravovaného zboží.

134. Dalšími důvody, pro které zákazníci upřednostňují přepravu zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy před silniční nákladní přepravou, je výhodnější cena za přepravu po železnici v případech větších objemů, využití vlastních železničních vozů pro přepravu některých komodit, stav silniční dopravní infrastruktury (stav silnic a dálnic v České republice), případně při přepravě zboží na větší vzdálenosti. V neprospěch silniční nákladní přepravy dále, dle sdělení zákazníků využívajících železniční nákladní přepravu, svědčí nedostatečná silniční infrastruktura z hlediska dostupnosti závodů zákazníků po silnici, změny a kolísavost trhu pohonných hmot omezující sjednání dlouhodobých podmínek silniční nákladní dopravy, nedostatečná dostupnost kvalifikovaných řidičů silničních nákladních vozidel a ekologická zátěž.
135. Z pohledu zákazníků využívajících železniční nákladní dopravu pro přepravu zboží by pak případný přechod na silniční nákladní přepravu vedl k nárůstu počtu vozů (kamionových souprav) a s tím související výrazné zvýšení nákladů a samozřejmě vyšší zátěž na životní prostředí. Rovněž by bylo nezbytné zvýšit vykládací kapacity u výrobních závodů, včetně rekonstrukcí zařízení a provedení dalších souvisejících investic.
136. Obdobně Úřad provedl šetření i u **železničních nákladních dopravců**, kteří ve výčtu důvodů nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy uvedli rovněž přepravu **velkého objemu zboží, charakter zboží** (nezastupitelnost při přepravě tzv. hromadných substrátů – paliva, rudy, nerosty, ropné produkty apod.), přičemž přednosti tohoto druhu dopravy se výrazně projeví u delší přepravní vzdálenosti.
137. S otázkou zastupitelnosti přepravy zboží prostřednictvím železniční nebo silniční dopravy se Úřad obrátil i na Sdružení železničních společností (dále jen „Sdružení“), které uvedlo, že po silnici nelze, s ohledem na **hmotnost** a zejména **množství**, přepravovat ve větším množství substráty (uhlí, písky, vápenec a další substráty), kdy důvodem je omezená kapacita silniční dopravy, zejména silniční infrastruktury, a že mezi silniční a železniční dopravou došlo k dělbě výkonů (železniční doprava přepravuje v převážné míře substráty a po silnici jsou přepravovány zejména kusové zásilky).
138. Úřad si pro účely šetření dále vyžádal stanovisko společnosti DKV ČESMAD, s.r.o. (dále jen „ČESMAD“)³⁵, která uvedla, že každý druh přepravy má svá specifika, která úzce vymezují oblast jejího použití. Jedná se zejména o rychlost, cenu a dostupnost dopravní infrastruktury. Železniční nákladní přeprava je výhodná v případě, kdy je místo nakládky a vykládky napojeno na železniční síť vlečkou, dále pokud je přepravní trasa delší než 300 km, kdy lze nabídnout vhodné dopravní prostředky pro přepravovanou komoditu, když se jedná o přepravy **většího objemu zboží** a přepravovaná **komodita** je **vhodná** pro přepravu po **železnici**. V uvedeném stanovisku bylo rovněž konstatováno, že v současné době dochází k navrácení některých komodit zpět na železnici jako reakce na zvyšující se ceny za silniční dopravu, kongesce a nedostatek volných kapacit v kamionové přepravě, přičemž stále více zákazníků nahlíží na železnici jako na ekologickou dopravu, která má navíc i nižší nehodovost. Železniční nákladní doprava má dle názoru ČESMADu z komoditního

³⁵ Hlavní činností společnosti DKV ČESMAD s.r.o., působící na trhu od roku 1991, je doprava a komplexní služby s ní spojené.

hlediska velikou šanci prosadit se při přepravách substrátů, obilovin, ropných látek a uhlí. Závěrem ČESMAD uvedl, že ze strany zákazníků nelze očekávat masivní hledání jiných přepravních možností, ať už prostřednictvím železniční nákladní dopravy nebo vodní dopravy, a to i přes předpokládaný růst cen v silniční dopravě daný postupným úbytkem malých dopravců nebo zavedením mýtného.

139. Úřad se pro účely získání relevantních informací ve věci vymezení relevantního trhu ve vedeném správním řízení obrátil i na další **společnosti provozující silniční nákladní dopravu**. Z jejich vyjádření vyplynulo, že z hlediska ekonomického i ekologického je výhodnější přepravovat hromadné substráty (nerostné suroviny, výrobky ze železa, oceli atd.) prostřednictvím železniční nákladní dopravy, přičemž se musí jednat o **velké objemy** přepravovaného zboží (v řádu **ucelených vlaků**) a na delší vzdálenosti. Dle jejich názorů je železniční nákladní přeprava používána také tam, kde existuje pro příjem nebo odeslání zboží technologické vybavení (vlečka atd.). Bylo rovněž uvedeno, že u zboží, které nepodléhá vedlejším výkyvům přepravy a které má nižší hodnotu, se od určitého množství a na velkou vzdálenost vyplatí jeho přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Většinou však oslovení soutěžitelé nebyli schopni (v důsledku nedostatku informací o parametrech železniční nákladní dopravy) jednoznačně definovat objem, resp. vzdálenost svědčící pro přepravu prostřednictvím železniční nákladní dopravy.
140. Ke zpřesnění termínu „velký objem přepravovaného zboží“, jak jej uvedli oslovení soutěžitelé, je možné uvést stanovisko zástupce společnosti NH-TRANS³⁶, který konstatoval, že noví železniční nákladní dopravci vyvíjejí snahu o získání zajímavých **velkoobjemových přeprav**, to znamená, že privátní železniční operátoři přepravují z velkého procenta pouze **ucelené vlaky**; z ekonomických důvodů nechtějí přepravovat jednotlivé vagóny. Obdobně bylo sděleno zástupcem společnosti NHN³⁷, že konkurence železničních nákladních dopravců je omezená na celovlakové zásilky (**ucelené vlaky**); operátoři se orientují na to, co je velké, jednoduché. Podobně se vyjadřovali i železniční a silniční nákladní dopravci, kteří jako rozhodný parametr pro nezastupitelnost železniční nákladní dopravy z hlediska ekonomického i ekologického uváděli přepravu **velkých objemů zboží** realizovanou **ucelenými vlaky**. Dle sdělení ČD (viz stanovisko ČD k hromadným substrátům) je možné uvažovat o výši cca 800 tun přepravovaného zboží, což představuje **jeden ucelený vlak**.³⁸

Přepravy zboží menších objemů

141. Nad rámec všeho výše uvedeného Úřad podotýká, že v případě **přepravy zboží menších objemů** je možné dle názoru zákazníků železniční nákladní přepravy hovořit o případné **zastupitelnosti se silniční nákladní dopravou**, ale s výhradou, že dopady případného nárůstu silniční nákladní dopravy se mohou negativně projevit na životním prostředí, zvýšení kongescí atd. Dle jejich názoru je prostřednictvím **silniční nákladní přepravy** cenově výhodnější **přeprava malých tonáží** (cenově nevýhodné jsou přepravy nevytíženým železničním vozem) a tento druh přepravy je ekonomičtější v případě překročení ložných míst. Ekonomicky výhodnější je silniční nákladní doprava také tehdy, pokud je ze strany zákazníků požadována **přeprava s daným**

³⁶ Viz protokol o ústním poskytnutí informací ze dne 7. 12. 2006, viz spis S 220/06 str. 1065.

³⁷ Viz protokol o ústním poskytnutí informací ze dne 4. 12. 2006, viz spis S 220/06 str. 1056 a násl.

³⁸ Ucelený vlak dle ustanovení TVZ představuje soupravu s minimálním počtem 21 vozů ve vlaku nebo s hmotností obsahu vozových zásilek ve výši minimálně 800 tun, není-li ve smlouvě uvedeno jinak (viz spis S 220/06 str. 479). Mimo takto zveřejněného TVZ se v případě stanovení smluvní ceny za přepravu jako ucelený vlak považuje vlak o minimálním počtu 13 vozů nebo hmotností vozových zásilek minimálně ve výši 600 tun (viz spis S 220/06 str. 314).

termínem/hodinou dodání nebo se jedná o **přepravu kamionem do více míst vykládky**, dále pokud je požadována **rychlost a spolehlivost** přepravy zboží a přepravní vzdálenost je do 100 km. Pro silniční přepravu tedy svědčí vyšší flexibilita, dostupná infrastruktura, rychlost, možnost dodávek JIT (systém Just-in-time), přeprava z domu do domu.

142. Rovněž, dle názoru železničních a silničních nákladních dopravců, se případná zastupitelnost přepravy zboží prostřednictvím silniční nákladní dopravy může projevit v případech, kdy **není preferována hromadnost přepravy**, ale její přesnost, spolehlivost a rychlost, přičemž další růst naráží na bariéry negativních dopadů na životní prostředí, způsobení kongescí ve městech a na hlavních komunikacích v mnohem větším měřítku než nyní a nárůst cen pohonných hmot. Ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy pak může vést odstranění vnitroeurospeských bariér plynulé dálkové dopravy bez zastavení na státních hranicích, transformace „národních“ dopravců a jejich privatizace, harmonizace podmínek se silniční dopravou, tj. spravedlivé přenášení nákladů spojených s používáním silnic – poplatky, mýtné atd.
143. Také dle sdělení Sdružení lze ostatní zboží, které **není náročné na velké objemy přeprav**, přepravovat po silnici, ovšem s výhradou omezené kapacity silniční sítě přetížené silnou kamionovou dopravou. Dle názoru Sdružení je přímá konkurence mezi silniční a železniční nákladní dopravou vzhledem k rozdělení trhu podle objemů přeprav a technických možností relativně malá. Tento trend bude v budoucnosti pokračovat, přičemž lze očekávat, že při rostoucím objemu přeprav zboží nelze vzhledem k omezené kapacitě silniční sítě vyloučit přesun některých přeprav na železnici. Sdružení nepředpokládá významné konkurenční tlaky, k přesunu na železnici dojde dle jeho názoru z kapacitních, nikoli z konkurenčních důvodů.
144. Obdobně se vyjádřil i zástupce společnosti NH-TRANS, když konstatoval, že požadavky na dopravce vycházejí vždy z požadavků zákazníka, přičemž **zákazníci využívající služeb železničních nákladních dopravců jsou jiní než zákazníci využívající služeb silničních nákladních dopravců**.³⁹ Dále zástupce této společnosti sdělil, že [... obchodní tajemství] působí jako „distributor“ ČD, a i když dceřiná společnost NH-TRANS využívá i kamionové dopravy, nekonkuruje ČD v rámci kamionové dopravy v tom smyslu, že by poptávala kamionové dopravce; 90 % přeprav NH-TRANSu je realizováno prostřednictvím železniční dopravy a zbytek – nepatrná část, je realizována kamionovou dopravou, zejména u zákazníků, kteří nemají vlastní železniční vlečku. Dle vyjádření zástupce NH-TRANSu se v případě využití silniční nákladní dopravy jedná o zcela jiné zákazníky, než jsou zákazníci využívající přepravu zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy.
145. Zaměstnanci ČD zabývající se železniční nákladní dopravou a přepravou během řízení uvedli, že z celkového objemu zboží přepravovaného prostřednictvím účastníka řízení jsou ČD v poskytování těchto služeb přepravy zastupitelné nesporně nejméně v 50 % (jedná se o jednotlivé zásilky), kdy přepravu těchto jednotlivých zásilek mohou realizovat kamiony. V případě přepravy tzv. **hromadných substrátů (zásilky přepravované v ucelených vlacích)**, přičemž jako hromadné substráty byly definovány pevná paliva, pohonné hmoty, železná ruda, hnědé a černé uhlí (tj. zboží přepravované v množstvích nad cca 100 tis. tun za rok), zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD uvedl, že 70 % dokáží realizovat kamiony a otázka je pouze množství

³⁹ Viz spis S 220/06 str. 1065.

nasazených kamionů; rychlost obrátkovosti kamionů je přibližně dvojnásobná než u železnice a zajištění operativnosti je snadnější.⁴⁰ Obdobně se vyjádřil i další obchodní manažer ČD, který uvedl, že silniční nákladní doprava nemůže být ve vztahu se železniční nákladní přepravou zastupitelná **snad jen** u hromadných substrátů, např. při přepravě uhlí, písku a šterku, kdy je ještě upřednostňována železniční přeprava; jinak je možná zastupitelnost u všech druhů zboží a jeho množství.⁴¹ Silniční nákladní dopravu považuje za zastupitelnou i další obchodní zástupce ČD, a to především v případě přepravy lehkých substrátů a u zboží s přidanou hodnotou; **železniční přeprava je však specifická využitím velkého počtu vozů a pravidelností přepravy.** Dále uvedl, že silniční přeprava se stala konkurentem i v přepravě uhlí a dalších hromadných substrátů, přičemž *samozřejmě ne všechno zboží lze převézt prostřednictvím silniční nákladní dopravy.*⁴²

IV.1.2. Statistické informace - komodity

146. Úřad se rovněž detailně zabýval tím, které druhy komodit jsou přepravovány převážně prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Pro tento účel vycházel ze statistických informací dostupných na internetových stránkách MD, které obsahují údaje v členění dle jednotlivých druhů přepravy, dle druhů komodit, přepravní vzdálenosti, charakteru přepravy (tj. vnitrostátní nebo mezinárodní) apod. K jejich použití pro účely vedeného správního řízení je ale nutné uvést, že níže uvedené údaje (množství přepravených komodit, resp. přepravní vzdálenosti) se vztahují k celkovému množství přepravovaného zboží prostřednictvím železniční a silniční nákladní dopravy, tedy bez rozlišení, zda a v jaké výši byly objemy daných komodit přepraveny formou jednorázové přepravy, tedy zda se jedná o přepravu zboží realizovanou ucelenou vlakovou soupravou, nebo vícenásobnou přepravou (několika jednotlivými železničními vozy, kamiony). Tyto údaje, zejména informace týkající se konkrétních komodit, resp. množství zboží přepravovaného prostřednictvím jednotlivých druhů dopravy, pak lze podpůrně použít jako podklad pro určení těch komodit, pro které je právě s ohledem na jejich charakter železniční nákladní doprava nejoptimálnější.
147. V případě **vnitrostátní** přepravy v členění dle přepravovaných komodit je zřejmé, že prostřednictvím **železniční** nákladní přepravy jednoznačně převažuje přeprava **pevných paliv**. Níže uvedené hodnoty se týkají přepravy v letech 2001 až 2006:

Tab. č. 6: Výkony vnitrostátní dopravy (v tis. tun)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
pevná paliva	Železniční doprava	25 192	26 135	24 974	24 455	22 428	22 952	25 999
	Silniční doprava	8 250	8 324	12 129	6 318	7 869	6 277	8 528
	Celkem v ČR ⁴³	33 442	34 459	37 103	30 773	30 298	29 229	34 527
	Podíl železniční dopravy v %	75,3	75,8	67,3	79,5	74,0	78,5	75,3

Zdroj: MD

148. V rámci vnitrostátní přepravy věcí již přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy nevykazuje takto výrazné rozdíly u žádných druhů komodit; pouze u komodity – **hutní výrobky** – dosahovala přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy cca 30% podíl z celkového objemu přepravy této komodity na území České republiky.

⁴⁰ Viz spis S 220/06 str. 899.

⁴¹ Viz spis S 220/06 str. 48.

⁴² Viz spis S 220/06 str. 43.

⁴³ Údaje v tabulkách označených „Celkem v ČR“ zahrnují objemy zboží realizované všemi druhy nákladní dopravy, tedy nejen silniční a železniční.

149. U **vývozu** věcí z České republiky vedle komodity – **pevná paliva** – dosahují významné podíly při přepravě zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy i **hutní výrobky**, a dále také **ropa, ropné produkty a plyn**, které vysoký nárůst přepravy zaznamenávají zejména od roku 2003:

Tab. č. 7: Výkony mezinárodní dopravy - vývoz (v tis. tun)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
pevná paliva	Železniční doprava	9 873	9 180	8 333	7 588	7 385	7 236	8 589
	Silniční doprava	184	49	190	254	336	283	387
	Celkem v ČR	10 062	9 234	8 529	7 850	7 741	7 526	8 977
	Podíl železniční dopravy v %	98,1	99,4	97,7	96,7	95,4	96,2	95,7
hutní výrobky	Železniční doprava	3 760	3 226	4 131	4 204	4 213	2 499	2 512
	Silniční doprava	1 180	1 489	1 740	2 104	1 517	1 403	1 925
	Celkem v ČR	4 992	4 753	5 896	6 333	5 741	3 918	4 467
	Podíl železniční dopravy v %	75,3	67,9	70,1	66,4	73,4	63,8	56,2
ropa, ropné produkty a plyn	Železniční doprava	296	119	142	1 079	891	1 085	928
	Silniční doprava	568	84	263	111	144	121	208
	Celkem v ČR	864	203	405	1 190	1 035	1 206	1 137
	Podíl železniční dopravy v %	34,3	58,6	35,1	90,7	86,1	90,0	81,6
žel. a nežel. ruda, železo, sur. ocel, šrot	Železniční doprava	3	195	85	89	83	1 414	1 488
	Silniční doprava	878	915	679	657	1 095	707	696
	Celkem v ČR	908	1 114	772	749	1 179	2 123	2 185
	Podíl železniční dopravy v %	0,3	17,5	11,0	7,0	7,0	66,6	68,1

Zdroj: MD

150. Ve vývozu dochází také k **rovnoměrnějšímu rozdělení** přepravy mezi železniční a silniční nákladní dopravu i u dalších komodit, jakými jsou obiloviny, ovoce, zelenina, živá zvířata, textilie, chemikálie z uhlí, asfalty, ostatní chemické výrobky, papírovina a papírový odpad, cement, vápno a ostatní stavebniny atd. U některých komodit dochází v určitém časovém období k **výkyvům**, kdy např. u komodit – **železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot** – bylo v letech 2005 a 2006 prostřednictvím železniční nákladní dopravy přepraveno více než dvojnásobné množství ve vztahu k objemu těchto komodit přepravených prostřednictvím silniční nákladní dopravy; resp. u komodity přírodní a chemická hnojiva se v roce 2005 jednalo dokonce o cca 90 %.
151. V případě **dovozu** věcí do České republiky jednoznačně převažuje přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy u **následujících komodit**:

Tab. č. 8: Výkony mezinárodní dopravy - dovoz (v tis. tun)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
pevná paliva	Železniční doprava	1 678	1 304	1 699	1 902	1 959	1 588	2 561
	Silniční doprava	0	0	51	7	14	41	67
	Celkem v ČR	1 681	1 306	1 750	1 910	1 974	1 628	2 628
	Podíl železniční dopravy v %	99,8	99,8	97,0	99,6	99,3	97,5	97,5
žel. a nežel. ruda, železo, sur. ocel, šrot	Železniční doprava	5 978	6 660	6 633	7 869	7 193	7 342	8 966
	Silniční doprava	370	515	748	761	1 039	481	595
	Celkem v ČR	6 375	7 194	7 388	8 637	8 232	7 833	9 577
	Podíl železniční dopravy v %	93,8	92,6	89,8	91,1	87,4	93,7	93,6

přírodní a chemická hnojiva	Železniční doprava	415	629	577	513	601	550	510
	Silniční doprava	61	24	77	41	132	69	144
	Celkem v ČR	515	695	681	569	749	627	659
	Podíl železniční dopravy v %	80,6	90,6	84,8	90,1	80,3	87,8	77,4
ropa, ropné produkty a plyn	Železniční doprava	1 723	2 289	1 575	1 644	1 788	1 538	1 498
	Silniční doprava	693	883	797	347	117	625	344
	Celkem v ČR	2 416	3 172	2 372	1 991	1 906	2 162	1 842
	Podíl železniční dopravy v %	71,3	72,2	66,4	82,6	93,8	71,1	81,3
hutní výrobky	Železniční doprava	2 715	2 579	2 656	2 901	3 130	1 851	2 012
	Silniční doprava	1 123	1 527	860	1 090	1 157	1 104	1 829
	Celkem v ČR	3 838	4 106	3 515	3 991	4 287	2 955	3 844
	Podíl železniční dopravy v %	70,7	62,8	75,5	72,7	73,0	62,6	52,3
sur. a zpra. ner., cem., vápno a ost. stavebniny	Železniční doprava	2 647	2 324	2 181	2 239	2 292	1 916	2 231
	Silniční doprava	1 252	1 312	1 052	1 653	1 549	1 515	2 265
	Celkem v ČR	3 969	3 707	3 305	3 941	3 894	3 490	4 555
	Podíl železniční dopravy v %	66,7	62,7	66,0	56,8	58,9	54,9	49,0

Zdroj: MD

152. Výše uvedené údaje dokládají, že zatímco ve vnitrostátní přepravě věcí převažuje prostřednictvím železniční nákladní dopravy jednoznačně přeprava pevných paliv, ve vývozu, resp. v dovozu věcí se železniční nákladní přeprava prosazuje u více komodit, přičemž např. u **pevných paliv** nebo **železa, rudy, šrotu a hnojiv** dosahuje železniční nákladní přeprava výrazně vyšší podíly.
153. Tyto údaje potvrzují i celkové objemy přepraveného zboží v režimech vnitrostátní a mezinárodní dopravy, kdy u železniční nákladní přepravy dosahuje mezinárodní přeprava nadpoloviční podíl k celkovému objemu přepraveného zboží po železnici. U silniční nákladní dopravy jsou tyto hodnoty podstatně nižší a mezinárodní silniční přeprava zboží představuje cca 10 % k celkovému objemu zboží přepravenému po silnici:

Tab. č. 9: Výkony vnitrostátní a mezinárodní dopravy (v tis. tun)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Železniční nákladní doprava	Přeprava věcí celkem	98 255	97 218	91 989	93 297	88 843	85 613	97 491
	Vnitrostátní	46 039	45 196	42 741	40 849	39 765	39 506	45 861
	Mezinárodní	52 216	52 022	49 247	52 448	49 078	46 106	51 630
	V tom: vývoz	24 582	23 760	21 913	22 692	20 456	20 523	21 924
	dovoz	20 908	21 167	20 301	22 442	21 321	18 907	22 057
	tranzit přes ČR	6 726	7 095	7 033	7 313	7 301	6 676	7 649
	Podíl mezinárodní přepravy k celkové železniční nákladní přepravě v %	53,1	53,5	53,5	56,2	55,2	53,9	53,0
Silniční nákladní doprava	Přeprava věcí celkem	414 725	438 683	474 883	447 956	466 034	461 144	444 574
	Vnitrostátní	382 287	403 932	439 725	411 367	428 256	423 598	398 070
	Mezinárodní	32 437	34 751	35 158	36 589	37 778	37 546	46 503
	V tom: vývoz	18 346	19 014	19 007	19 313	18 983	17 653	20 525
	dovoz	12 341	14 196	13 768	15 070	15 569	14 057	17 021
	tranzit ve třetích zemích	1 750	1 533	2 383	2 205	3 227	5 837	8 957
	Podíl mezinárodní k celkové silniční nákladní přepravě v %	7,8	7,9	7,4	8,2	8,1	8,1	10,5

IV.1.3. Komodity přepravované železničními nákladními dopravci, termín „hromadné substráty“

154. Ke komoditám, které byly přepravovány ČD, Úřad dále zjistil, že přeprava **pevných paliv** (tj. hnědé uhlí, černé uhlí a koks) za posledních pět let tvořila více než [... obchodní tajemství] % z celkového objemu veškerého zboží přepraveného ze strany ČD. Dalšími významnými komoditami přepravovanými ČD, které v jednotlivých případech dosahovaly podíly cca [... obchodní tajemství] % z celkového objemu přepraveného zboží ČD, byly **železo, ocel a výrobky ze železa, nerostné suroviny a stavebniny**. Dle údajů ostatních železničních přepravců se tito zabývají přepravou komodit, jako je zejména uhlí, koks, cement, železná ruda, výrobky ze železa a oceli, železný šrot, sklářské písky, štěrk, chemikálie, strojírenské výrobky, obiloviny, cukr, papír, buničina.
155. Při vymezování komodit vhodných pro jejich přepravu prostřednictvím železniční nákladní dopravy se Úřad zabýval definicí pojmu „hromadné substráty“, neboť většina oslovených společností, včetně samotného účastníka řízení, tento termín ve svých vyjádřeních používala. Dle stanoviska účastníka řízení neexistuje podle jemu známých a dostupných informací žádná oficiální definice hromadných substrátů, nicméně ČD uvedly, že pojem hromadný substrát se postupně vyvinul z praxe během mnoha desetiletí, kdy kritériem pro zařazení určité komodity pod tento pojem je především požadavek na minimální objem přepravovaného zboží. Dle názoru ČD lze tento kvantitativní požadavek stanovit v minimální výši 800 tun přepravovaného zboží, s čímž souvisí i skutečnost, že takové množství zboží je přepravováno v drtivé většině případů formou tzv. uceleného vlaku, a obdobně je velmi časté, že zboží je převáženo s určitou pravidelností a dodávky konkrétního zboží se v těchto objemech opakují v jistých intervalech. Za konkrétní druhy zboží, které je možné označit termínem hromadný substrát, lze dle názoru ČD považovat především suroviny, tedy prvotní vstupy do výroby, tj. rudy, strusky, cementy, písek, štěrk, štěrkopísek, drť, nerostné suroviny, hlíny, černé a hnědé uhlí, koks, benziny, palivo pro dieselové motory (nafta) a tekutá a plynná paliva.⁴⁴
156. Obdobně se k problematice hromadných substrátů vyslovily i společnosti poskytující železniční nákladní přepravu, resp. tuto přepravu v rámci své spediční činnosti zprostředkovávající. V případě společnosti NHN bylo jejím zástupcem uvedeno, že druhy zboží, které lze zařadit pod pojem hromadné substráty, byly vyjmenovány v dříve u nás platném tarifu MTT – mezinárodní tranzitní tarif⁴⁵ (v současnosti nahrazen průvozním tarifem). Pod uvedený pojem lze dle názoru zástupce NHN zahrnout vše, „*co je tekuté nebo se sype*“, tzn. uhlí, koks, mazut, naftu, surové dřevo, písky, štěrky, rudy atd. Jedná se převážně o komodity, které se převážejí ve velkých objemech, řádově 100 tisíc tun až miliony tun ročně.⁴⁶
157. Zástupce společnosti NH-TRANS k uvedenému sdělil, že jako hromadné substráty lze označit např. železnou rudu, uhlí, koks, vápence, vápno, písky, přičemž

⁴⁴ Viz spis S 220/06 str. 974-975.

⁴⁵ Dle § 32 odst. 1 MTT označeném jako „Přeprava hromadného zboží“ jsou jako hromadné zboží vyjmenovány tyto komodity - železné, manganové a hliníkové rudy, černé a hnědé uhlí, rašelina, koks, smola a smolný koks, petrolejový koks, petrolejová živice a jiné zbytky minerálních olejů nebo olejů ze živických nerostů, minerální nebo chemická hnojiva (dusíkatá, fosforečná a draselná), palivové dřevo, piliny, dřevěný odpad, surové dřevo, dřevo na obruče, dřevěné kůly a dřevo v lubech.

⁴⁶ Viz spis S 220/06 str. 1060.

se především jedná o přepravu v ucelených vlacích – 1 000 t materiálu. K definici uceleného vlaku zástupce NH-TRANS uvedl, že se jedná o specifikaci uvedenou v tarifu ČD, kde je stanoveno, že ucelený vlak přepraví minimálně [... obchodní tajemství] tun zboží nebo je sestaven minimálně z [... obchodní tajemství] vozů. Celkového vysokého objemu je dosaženo tím, že jezdí jeden vlak za druhým.⁴⁷

158. K danému problému se vyjádřil i zástupce společnosti SPEDIT-TRANS, který za druhy zboží označené termínem hromadné substráty označil uhlí, stavebniny, železo a produkty ze železa, velkotonážní chemii, rudu. Přeprava těchto druhů zboží vykazuje dle názoru zástupce SPEDIT-TRANS specifika; např. pro uhlí jsou připraveny zásobníky, kam se zboží nasypává, přístupové cesty atd.; objem produkce dosahuje ročně řádově 100 tis. tun.⁴⁸

IV.1.3. Statistické informace – vzdálenost

159. Úřad se rovněž podrobně zabýval přepravní vzdáleností, na které jsou komodity přepravovány. Ze statistik MD týkající se **vnitrostátní** nákladní dopravy vyplývá, že cca po 30 % z celkového objemu zboží je v případě železniční nákladní dopravy přepraveno na vzdálenosti do 50 km, od 50 do 150 km a od 151 do 300 km. V případě silniční nákladní dopravy je více než 75 % z celkového objemu zboží přepraveno do vzdálenosti 50 km (údaje jsou v tis. t):

Tab. č. 10: Přepravní vzdálenost (vnitrostátní)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Železniční nákladní doprava	Přeprava věcí celkem	46 039	45 196	42 741	40 849	39 765	39 506	45 861
	0 - 50 km	11 092	11 373	11 405	9 709	11 128	10 717	13 582
	Procento z celkového objemu	24,1	25,5	26,7	23,8	28,0	27,1	30,1
	51 - 150 km	13 210	13 166	12 324	12 478	11 223	11 227	13 423
	Procento z celkového objemu	28,7	29,1	28,8	30,6	28,2	28,4	29,3
	151 - 300 km	14 593	13 914	12 822	12 516	11 802	11 524	12 288
	Procento z celkového objemu	31,7	30,8	30,0	30,6	29,7	29,2	26,8
	301 - 500 km	6 563	6 167	5 705	5 710	5 189	5 536	5 924
	Procento z celkového objemu	14,3	13,7	13,4	14,0	13,1	14,0	12,9
	501 km a více	581	577	485	437	423	502	645
Procento z celkového objemu	1,3	1,3	1,1	1,1	1,1	1,3	1,4	
Silniční nákladní doprava	Přeprava věcí celkem	382 287	403 932	439 725	411 367	428 256	423 598	398 070
	0 - 50 km	289 796	316 405	347 705	316 376	335 649	332 202	303 657
	Procento z celkového objemu	75,8	78,3	79,1	76,9	78,4	78,4	79,3
	51 - 150 km	65 888	59 515	59 770	65 736	60 176	61 654	61 141
	Procento z celkového objemu	17,2	14,7	13,6	16,0	14,1	14,6	15,4
	151 - 300 km	19 724	21 545	24 740	21 154	24 557	22 717	24 836
	Procento z celkového objemu	5,2	5,3	5,6	5,1	5,7	5,4	6,2
	301 - 500 km	5 518	5 892	6 800	7 612	7 105	6 338	7 469
	Procento z celkového objemu	1,4	1,5	1,6	1,9	1,7	1,5	1,9

⁴⁷ Viz spis S 220/06 str. 1065.

⁴⁸ Viz spis S 220/06 str. 1034.

501 km a více	1 360	576	710	489	769	687	966
Procento z celkového objemu	0,4	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2

Zdroj: MD

160. Pokud se vezme do úvahy celková přeprava zboží (tj. jak vnitrostátní, tak i mezinárodní), pak dle statistických údajů MD dosahují průměrné přepravní vzdálenosti níže uvedených hodnot, přičemž u železniční nákladní dopravy je zřejmé, že průměrná přepravní vzdálenost je cca 174 km.

Tab. č. 11: Průměrná přepravní vzdálenost (v km)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Železniční nákladní doprava	178,1	173,7	171,9	170,0	169,9	173,6	181,2
Silniční nákladní doprava	94,1	91,8	94,9	103,9	98,7	94,2	113,3

Zdroj: MD

161. Úřad prováděl šetření rovněž s cílem zjistit, zda při posouzení možné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy s dopravou silniční při přepravě zboží velkých objemů, kterou oslovení odběratelé železniční nákladní dopravy označili za obtížně zastupitelnou, hraje podstatnou roli i přepravní vzdálenost. Oslovení soutěžitelé, pokud byli schopni vůbec tuto vzdálenost určitým způsobem definovat, ji označili v rozmezí 100 až 400 km, přičemž se ale jednalo o obecné posouzení zastupitelnosti železniční a silniční nákladní dopravy. ČD ve svém stanovisku (k přepravě hromadných substrátů) konstatovaly možnou zastupitelnost silniční nákladní dopravou při přepravě na vzdálenosti spíše kratší a střední (do 200 km), ale současně uvedly, že se domnívají, že než vzdálenost přepravy hromadných substrátů je daleko důležitějším parametrem cena a ekonomika celé dopravy, nepoškozený obsah zboží, rychlost a pravidelnost, kdy právě rychlost a pravidelnost silniční nákladní přepravy mohou být ovlivněny povětrnostními vlivy, přetížením silničních tras, nehodami apod.
162. Většina oslovených zákazníků pak přepravní vzdálenost jako rozhodné kritérium pro volbu této dopravy neoznačila. Tito zákazníci disponují příslušným technickým vybavením míst odeslání a určení přizpůsobeným pro železniční dopravu (tj. pro příjem nebo expedici zboží vlastní odpovídající technické vybavení, tzn. vlečky apod.). Jedná se především o dodavatele vstupních surovin a paliv nebo o zpracovatele komodit. Pro tyto zákazníky přepravující zejména pevná paliva, železné rudy, šrot, surové železo, strusku, vápno, dřevo, chemické produkty atd. je prakticky nepoužitelný jiný druh dopravy pro přepravu velkého objemu jejich zboží.
163. Výše uvedené skutečnosti dokládají i další údaje, které si Úřad vyžádal od ČD. Jednalo se zejména o určení **podílu** přepravy zboží, které bylo uskutečňováno mezi **vlečkami**, případně mezi vlečkami a všeobecně vykládkovými a nakládkovými kolejemi (dále jen „VNVK“), z **celkového objemu** přepravovaného zboží prostřednictvím ČD. Tyto přepravy se také uskutečňují ve velkých objemech a s určitou pravidelností. Tyto údaje jsou následující:

Tab. č. 12: Přepravy zboží realizované ČD prostřednictvím vleček nebo VNVK (v %)

Naloženo	Vyloženo	Rok					
		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vlečka	Vlečka	29,8	29,4	28,1	28,6	29,1	28,5

	VNVK	23,4	20,8	20,3	20,8	23,1	22,2
VNVK	Vlečka	22,5	22,4	22,8	22,7	21,8	24,4
	VNVK	20,1	21,0	21,9	19,2	16,3	14,8
Celkem		95,8	93,6	93,1	91,3	90,3	89,9

164. S ohledem na výše uvedené, kdy vysoký podíl objemu přepravy je realizovaný prostřednictvím vleček, příp. VNVK, a kdy technické vybavení míst odeslání a určení je při přepravě zboží velkého objemu rozhodující pro nezastupitelnost železniční nákladní dopravy, lze konstatovat, že přepravní vzdálenost nehraje při vymezení relevantního trhu podstatnou roli.

IV.1.5. Odborné stanovisko

165. Za účelem získání odborného stanoviska týkajícího se posouzení možné zastupitelnosti přepravy zboží, které je přepravováno jednorázově ve velkých objemech, různými druhy dopravy, se Úřad obrátil na vybrané instituce. Posudek vypracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. V Posudku se zpracovatel zabýval mj. minimálním množstvím zboží, které je přepravováno v ucelených vlacích a bylo konstatováno, že ucelený vlak je možné vytvořit pro přepravu zboží o minimální hmotnosti 500 tun s tím, že se jedná o opakovanou přepravu do jednoho místa určení z místa vzniku zátěže. Při vzájemném porovnání silniční a železniční nákladní dopravy bylo dále uvedeno, že železniční nákladní doprava je svým charakterem a využívanou infrastrukturou předurčena právě pro přepravy **hromadných substrátů a zboží nad 500 tun**, limitní vzdálenost v režimu vnitro je 150-200 km, v režimu dovoz či vývoz je rentabilní trasa i kratší v důsledku vyššího tarifu zpoplatnění; je možné konstatovat, že po železnici se hromadně přepravují výhradně komodity, u kterých lze koncentrovat opakovaně zboží do přepravního proudu pro **ucelený vlak**. Silniční nákladní doprava je výhodná a předurčená svým charakterem a využívanou infrastrukturou pro přepravy zásilek 0,1 – 27 tun z domu do domu, do vzdálenosti do 200 km. V rámci Posudku byly porovnávány náklady jednotlivých druhů nákladní dopravy a ceny za přepravu realizovanou těmito druhy dopravy. V Posudku bylo konstatováno, že **silniční nákladní doprava ve svém využití ztrácí konkurenci u přeprav větších objemů** a zejména delší přepravní vzdálenosti, protože při jednosměrné přepravě značně narůstá čas přepravy (cesty zpět pro novou nakládku) a roste cena přepravy při nevytížení zpět. Závěrem bylo shrnuto, že **vzájemná zastupitelnost v objemu zboží nad 600 tun** za zcela stejných podmínek, jak bylo zadáno (tedy jak ceny a času) **neexistuje**, protože **ucelenému vlaku nemůže silniční přeprava konkurovat** právě za stejných cenových a časových podmínek na trase nad 200 km.
166. K vymezení **přepravní vzdálenosti** je dále v Posudku konstatováno, že zpracovatel nezjistil na síti České republiky tvorbu ucelených vlaků od ČD na vzdálenost do 100 km. Současně ale uvádí výjimky, kdy např. na Ostravsku (u OKD) se přepravují menší ucelené vlaky na kratší vzdálenosti, což je dáno tím, že obsluha velkých dolů a hutí vlakem je tu zajišťována historicky a z části po **vlečkách**. Rovněž tak další odkazy v Posudku týkající se hlavních relací na území České republiky, na kterých je realizována přeprava formou **ucelených vlaků**, dokazují, že **přepravní vzdálenosti jsou kratší než 200 km**. Jedná se např. o přepravu vápence (relace Nučice – Hostivice s přepravní vzdáleností 11 km, relace Beroun seřadovací nádraží – Praha-Radotín s přepravní vzdáleností 22 km), nebo o přepravy realizované v rámci mezinárodní dopravy s krátkou přepravní vzdáleností na území České republiky (např. vývoz železného šrotu na relaci Cheb – Cheb st. hr. s přepravní vzdáleností 11 km, nebo dovoz

železné rudy na relaci Český Těšín st. hr. – Třinec s přepravní vzdáleností 7 km atd.). Tyto informace tak potvrzují zjištění Úřadu uvedená v části odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvané *Statistické informace – vzdálenost*, učiněná na základě odpovědí konkurentů a zákazníků využívajících železniční nákladní dopravu, totiž že přepravní vzdálenost nepatří mezi rozhodné parametry pro volbu druhu nákladní dopravy.

IV.1.6. Cenový test

167. Ke zjištění možné zastupitelnosti silniční a železniční nákladní dopravy, resp. možné zastupitelnosti přepravy velkého objemu zboží, provedl Úřad cenový test. Tento test spočívá v zodpovězení otázky, k jakým změnám na trhu dojde při malém, ale významném a nepřechodném zvýšení cen, např. o 5 %, tedy jinými slovy, jaká bude reakce spotřebitelů na trvalé, malé, ale významné zvýšení cen za železniční nákladní dopravu zboží přepravovaného ve velkých objemech.⁴⁹
168. Z odpovědí některých oslovených soutěžitelů nevyplýval jednoznačný závěr. Bylo uvedeno, že v případě, kdyby k takovému cenovému nárůstu došlo, byla by nejdříve provedena analýza možností způsobu přepravy zboží (hledisko ceny a času), dle které by bylo dále rozhodnuto. Jako způsob řešení cenového navýšení bylo uvažováno např. o korekci objemů přepravovaných jednotlivými dopravci, popř. o rozšíření jejich počtu (bez uvedení, zda by se jednalo o silniční nebo železniční nákladní dopravce), až případně o možnosti neuskutečnění obchodu. Naopak na uvedené cenové navýšení by nereagovaly např. společnosti ArcelorMittal Ostrava a.s. nebo ČEZ, a.s., čímž bylo potvrzeno i jejich předcházející stanovisko ve věci nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy s jiným druhem dopravy.
169. Vzhledem k tomu, že odpovědi oslovených odběratelů železniční nákladní dopravy nasvědčovaly při zadaných parametrech spíše nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy se silniční a dále vzhledem k tomu, že služby železniční nákladní dopravy na níže vymezeném relevantním trhu využívají zejména společnosti, které za tím účelem mají vybudovanou příslušnou technickou infrastrukturu, dospěl Úřad k závěru, že ani hypotetické zvýšení ceny (malé, ale významné) za železniční nákladní dopravu zboží by nevedlo u uvedených společností ke změně druhu nákladní dopravy.

IV.1.7. Rozhodnutí Komise a dalších národních soutěžních úřadů

170. Při vymezování relevantního trhu bral Úřad v úvahu i praxi Komise a orgánů pro ochranu hospodářské soutěže členských států Evropských společenství, příp. i dalších. Komise se v případech, kdy posuzovala jednání soutěžitelů působících v oblasti nákladní dopravy a přepravy, zabývala členěním jednotlivých druhů nákladní dopravy a jejich vzájemnou zastupitelností. Komise ve svých rozhodnutích dospěla k závěru, že vnitrostátní i mezinárodní přeprava zboží prostřednictvím **pozemní dopravy** představuje **separátní** relevantní výrobní **trh**, odlišný od přepravy zboží prostřednictvím letecké a vodní dopravy. Jako další možné členění přepravy zboží Komise uvedla rozdělení trhu v závislosti na **druhu dopravy** (železniční, silniční), včetně dalšího členění silniční dopravy.⁵⁰ V dalších případech se dále zabývala možným **členěním nákladní dopravy** do dalších segmentů, a to dle druhu přepravovaného zboží (např. velkoobjemové zásilky, přeprava těžkého zboží, **sypaných materiálů a kapalin**,

⁴⁹ K relevanci cenového testu při vymezování relevantních trhů srov. např. bod 17 Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství, publikováno v Úředním věstníku C 372, ze dne 9. 12. 1997.

⁵⁰ Např. rozhodnutí Komise M.1585 *DFDS/FLS Industries/Dan Transport*, nebo M.1170 *Dan Transport/Inter Forward*.

kusového a spotřebního zboží), rychlosti přepravy (expresní či běžné přepravy) a druhu přepravy (pozemní, lodní, letecké).⁵¹ Pokud Komise definovala relevantní trh jako **trh pozemní dopravy** (železniční i silniční), byla z této definice **vyjmuta** přeprava zboží **velkých objemů a kapalin**, která **nebyla považována za součást uvažovaného trhu**.⁵² Ve všech uvedených rozhodnutích, týkajících se povolování spojení soutěžitelů, však byla otázka užšího vymezení relevantního trhu ponechána otevřenou, neboť nebyly dány obavy z možného vytvoření nebo posílení dominantního postavení soutěžitelů na zkoumaných trzích.

171. Z rozhodnutí orgánů pro ochranu hospodářské soutěže členských států, které se rovněž zabývaly jednáním nákladních dopravců, pak lze odkázat např. na rozhodnutí Protimonopolního úřadu Slovenské republiky⁵³, ve kterém byl relevantní trh vymezen jako **trh poskytování železniční nákladní dopravy hromadných substrátů pro velkoobchodce na středních a dlouhých tratích na území Slovenské republiky**. V případě železniční nákladní dopravy Protimonopolní úřad konstatoval, že se jedná hlavně o přepravu pevných paliv (uhlí), železné rudy, ropných produktů a chemie, stavebnin a hutnických a strojírenských výrobků, jejichž přeprava na Slovensku představuje cca 83 % z celkového objemu zboží přepraveného po železnici; vzdálenost byla uvažována v průměru nad 200 km, kdy je železniční nákladní doprava nezastupitelná se silniční. V dalším rozhodnutí týkajícím se posouzení jednání subjektu poskytujícího služby železniční nákladní dopravy definoval Protimonopolní úřad Slovenské republiky relevantní trh jako **trh poskytování služby železniční nákladní dopravy velkého objemu vyjmenovaných komodit** (cement, přírodní sádrovec, uhlí, kaolín atp.) **na vyjmenovaných relacích** (uvedeno sedm relací).⁵⁴ V uvedeném rozhodnutí byla přeprava velkého objemu vyrobeného zboží nebo zboží potřebného jako základní surovina pro výrobu charakterizována jako přeprava ucelenými vlakovými soupravami a pro nezastupitelnost železniční nákladní dopravy uvažována vzdálenost 150 km.
172. Obdobně maďarský soutěžní úřad v řízení vedeném s národním železničním dopravcem vymežil relevantní trh jako **trh železniční přepravy velkého objemu zboží v Maďarsku**.⁵⁵ Soutěžní úřad v rozhodnutí uvedl, že služby železniční nákladní dopravy jsou používány hlavně dopravci zboží, které je obecně přepravováno pravidelně, ve velkých objemech, bez balení; mohou to být sypké, kapalné nebo plynné materiály, např. výrobky ze zemědělského nebo potravinářského průmyslu, suroviny a průmyslové materiály, chemické produkty atd. (obilí, cukrová řepa, uhlí, písek, bauxit, olefin, polymery, olej, benzín, písky, šterkopísky, železná ruda).
173. Polský soutěžní úřad v rozhodnutí ve věci porušení pravidel hospodářské soutěže polským národním železničním dopravcem vymežil relevantní trh jako **trh služeb nákladní dopravy na železnici v Polsku**⁵⁶, přičemž ostatní druhy dopravy byly

⁵¹ Např. rozhodnutí Komise M.2905 *Deutsche Bahn/Stinnes*.

⁵² Rozhodnutí Komise M.1056 *Stinnes/BTL*.

⁵³ Rozhodnutí PMÚ č. 2006/DZ/R/2/055 ze dne 12. 5. 2006 ve věci zneužití dominantního postavení slovenského národního dopravce (*Železničná spoločnosť, a.s.*), kterého se dopustil uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění bez objektivně ospravedlnitelných důvodů na relevantním trhu; rozhodnutí ve věci potvrzeno rozsudkem Krajského soudu v Bratislavě dne 7. 11. 2007.

⁵⁴ Rozhodnutí PMÚ č. 2006/DZ/2/1/067 ze dne 3. 6. 2006 ve věci zneužití dominantního postavení slovenského národního dopravce (*Železničná spoločnosť, a.s.*), kterého se dopustil jednáním vedoucím k vyloučení jednoho dopravce z relevantního trhu; rozhodnutí ve věci potvrzeno rozsudkem Krajského soudu v Bratislavě dne 6. 12. 2007.

⁵⁵ Rozhodnutí maďarského soutěžního úřadu Case Vj-22/2005- *Magyar Államvasutak ZRt* (Hungarian State Railways).

⁵⁶ Viz <http://www.oecd.org/dataoecd/38/29/34448665.pdf>.

považovány za nezastupitelné. Obdobně soutěžní úřad postupoval v dalším řízení vedeném s uvedeným železničním nákladním dopravcem, který ovládá 70 % z celého trhu polské železniční nákladní dopravy; předmětem řízení byly nepřiměřené podmínky ve smlouvách uzavíraných železničním dopravcem se společnostmi **přeppravujícími velké objemy komodit**, jako jsou uhlí a další pevná paliva, stavební materiály, suroviny používané v hutnictví atd.⁵⁷

174. Jako příklad lze dále zmínit rozhodnutí německého soutěžního úřadu⁵⁸, ve kterém byl relevantní trh vymezen po věcné stránce jako **trh pro suché, volně ložené velké objemy zboží**, přičemž jako zboží byly definovány komodity ruda, železný šrot, stavebniny, zeminy a uhlí, **charakterizované velkým objemem** a hmotností v porovnání s hodnotou tohoto zboží. Z přepravy takto definovaného zboží byla vyloučena silniční nákladní doprava, a to z důvodů vysoké ceny za přepravu rudy nebo uhlí po silnici (porovnání nákladů na tunu přepraveného zboží - přeprava zboží o hmotnosti 20 – 30 tun prostřednictvím kamionů v porovnání s přepravou prostřednictvím železniční, případně lodní⁵⁹ dopravy ve výši 1 000 – 3 000 tun). Jako geografický trh byl definovaný trh národní.
175. Obdobně byl soutěžním úřadem Velké Británie vymezen relevantní trh při posuzování spojení podniků⁶⁰ mj. jako trh **železniční nákladní dopravy** (z hlediska geografického definován jako trh národní); silniční nákladní doprava nebyla uvažována jako součást takto vymezeného trhu, protože není dostatečným substitutem, a to vzhledem k faktu, že po železnici jsou přepravovány velké objemy zboží a také, že se jedná o rozdílné soutěžní podmínky, infrastrukturu a regulační systémy.
176. Australský soutěžní úřad ve věci posuzování spojení soutěžitelů⁶¹ vymezil relevantní trh mj. jako **národní trh pro železniční dopravu**, kde silniční doprava není z hlediska cenového jejím konkurentem; obecně se jedná o přepravu velkého objemu zboží, ale zahrnuje i přepravu dalších obecně velkých nákladů; komodity jsou volně ložené v železničních vozech (jedná se o obilí, nerosty, rudy, cukrovou třtinu, šterky, písky a palivo; do uvedeného trhu také většinou náleží mezistátní přeprava průmyslových produktů, např. přeprava ocelových výrobků).

IV.1.8. Závěr Úřadu k vymezení relevantního trhu z hlediska věcného

177. Na základě všech výše uvedených skutečností a poznatků dospěl Úřad k závěru, že služby železniční nákladní dopravy využívají zejména **zákazníci**, kteří přepravují své **zboží ve velkém objemu a pravidelně**, a kteří pro přepravu zboží **disponují** v drtivé většině příslušnými technicky a technologicky vybavenými **místy odeslání** nebo **určení**, včetně příslušných zařízení pro nakládku, vykládku atd.
178. Dále Úřad uvádí, že **nejvýznamnějším charakteristickým rysem** zboží přepravovaného jednorázově v jistých pravidelných intervalech prostřednictvím železniční nákladní dopravy těmito zákazníky je jeho **velký objem**. Pro účely definování **velkého objemu** přepravovaného zboží tak, jak jej uvedli a chápou dopravci i zákazníci využívající železniční nákladní dopravu, Úřad dospěl k závěru, že se jedná

⁵⁷ Viz http://www.uokik.gov.pl/en/press_office/press_releases/art8.html.

⁵⁸ Rozhodnutí německého soutěžního úřadu No. B9-50/05 - *Railion/RBH*.

⁵⁹ K vyloučení lodní/říční přepravy na území České republiky viz část odůvodnění tohoto rozhodnutí popisující obecné vymezení relevantního trhu.

⁶⁰ http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2006/fulltext/515.pdf - spojení podniků - *English, Welsh & Scottish Railway Holdings/Marcroft Engineering Limited*.

⁶¹ Rozhodnutí australského soutěžního úřadu ve věci spojení podniků - *Freight Victoria Limited/Pacific National Pty Ltd*.

o **přepřavu takového objemu zboží, které je možné realizovat ucelenou vlakovou soupravou**. Z hlediska charakteristických vlastností nejčastěji přepravovaného zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy je možno konstatovat, že se jedná o **nesoudržné, kapalné nebo plynné materiály**, v železničních vozech **volně ložené, nebalené**, a které **nepodléhají vedlejším výkyvům přepravy**; obecně se jedná o zboží s relativně nízkou přidanou hodnotou. Úřad tak shrnuje, že se jedná o **zboží** potřebné jako základní **surovina pro další výrobu**, případně některé druhy **výrobků** (polotovary apod.); pro účely správního řízení Úřad zboží takto popsaného charakteru dále označuje termínem „**substráty**“.⁶²

179. Dále Úřad konstatuje, že nepovažoval za nutné vymezit železniční nákladní přepravu substrátů v závislosti na přepravní vzdálenosti, neboť tento parametr nebyl ze strany většiny oslovených soutěžitelů považován za podstatný. Toto konstatování vyplývá i ze samotné podstaty způsobu přepravy, kdy zákazníci přepravující substráty realizují tuto přepravu ve velké většině případů s využitím vleček, příp. VNVK. Uvedený názor potvrzuje dále i účastník řízení, který na ústním jednání konaném dne 9. 3. 2007 na dotaz Úřadu týkající se vzdálenosti, na kterou není výhodné přepravovat zboží silniční nákladní dopravou současně v kombinaci objemu tohoto zboží, uvedl, že vzdálenost není rozhodující.
180. Úřad s ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti, kdy při vymezování relevantního trhu vycházel z názorů největších uživatelů železniční nákladní dopravy (konečných zákazníků - spotřebitelů), ze stanovisek ostatních soutěžitelů provozujících nákladní dopravu (silniční i železniční), ze stanoviska Sdružení, zpracovatele Posudku i samotného účastníka řízení, dospěl k závěru, že železniční nákladní přeprava substrátů ve velkých objemech je nezastupitelná jiným druhem dopravy, neboť přechod na silniční nákladní přepravu by znamenal zvýšené investice na vybudování, resp. úpravu míst odeslání a určení atd., přičemž zápornou roli v tomto případě představuje nedostatečná silniční infrastruktura a její stav, případně nedostatečná dostupnost kvalifikovaných řidičů. V daném případě by tedy byl přechod na silniční nákladní dopravu neekonomický.
181. Skutečnost, že takto realizovaná železniční nákladní doprava zboží výše popsaného charakteru je nezastupitelná se silniční nákladní dopravou, dokládá rovněž vyjádření ČD uvedené ve Výroční zprávě ČD za rok 2006, kde je konstatováno, že ČD se v rámci **cenové politiky** v oblasti nákladní dopravy v případě **ucelených vlaků** přizpůsobily tlaku konkurenčních dopravců, tj. cenovému tlaku soukromých **železničních dopravců** (v případě jednotlivých zásilek pak působení silničních dopravců).
182. Na základě všech shora uvedených skutečností vymezil Úřad pro účely vedeného správního řízení z hlediska **věcného** relevantní trh jako **trh železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech**.

IV.2. Geografické vymezení relevantního trhu

183. Při vymezování relevantního trhu z hlediska geografického vycházel Úřad ze skutečnosti, že na území České republiky je železniční nákladní doprava provozována na celostátní a regionálních tratích, a to dle podmínek daných především zákonem o ČD a zákonem o drahách. Provozovat drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba na základě platné licence udělené Drážním úřadem,

⁶² Termín „substráty“ není totožný s termínem „hromadné substráty“, neboť zahrnuje širší množinu zboží, tj. i komodity výše popsaných vlastností přepravované ve velkých objemech.

přidělené kapacity dopravní cesty, platného osvědčení dopravce a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba. Na území České republiky je možno provozovat drážní dopravu rovněž na základě licence udělené úřadem členského státu Evropských společenství.

IV.2.1. Stanoviska oslovených odpovědných orgánů státní správy a soutěžitelů

184. Úřad se v této souvislosti dotázal Drážního úřadu, kterým subjektům byla udělena licence pro provozování železniční nákladní dopravy a které subjekty působí na území České republiky na základě licence vydané jiným úřadem členského státu Evropských společenství. K tomu Drážní úřad uvedl, že na území České republiky neprovozují drážní dopravu žádné právní subjekty, které by měly udělenou stejnou licenci k provozování drážní dopravy příslušným úřadem v jiném členském státu Evropských společenství. Společnost Elektrizácia železníc, Kysak, akciová spoločnosť je jediným zahraničním dopravcem, který provozuje železniční nákladní dopravu v České republice (kde má umístěnu organizační složku), a to na základě licence udělené Drážním úřadem.
185. V dalším doplnění týkajícím se možných bariér pro vstup na trh České republiky bylo Drážním úřadem sděleno, že dopravci vedle již zmíněné licence musí být držiteli osvědčení o bezpečnosti vydávaného příslušným národním bezpečnostním úřadem a potvrzujícím uznání systému zajišťování bezpečnosti v rámci Evropské unie. Při vydání tohoto osvědčení mohou vzniknout problémy v oblasti použití různých typů kolejových vozidel tak, aby tato vyhovovala příslušným vnitrostátním předpisům nebo technické specifikaci interoperability. Problémovou oblastí může být dle sdělení Drážního úřadu i odborná způsobilost zaměstnanců zúčastněných na provozování drážní dopravy. Drážní úřad sdělil, že žádný zahraniční dopravce do současné doby neuplatnil použití zahraniční licence na provozování drážní dopravy na území České republiky.
186. Obdobně se k výše uvedené problematice provozování drážní dopravy na území České republiky vyjádřilo i MD a doplnilo, že část osvědčení dopravce dokládající splnění požadavků specifických pro železniční síť daného členského státu (tj. splnění podmínek odborné způsobilosti osob, včetně znalosti jazyka, splnění podmínek pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení a vydání vnitřních předpisů) je vydáváno v každém členském státě zvlášť, přičemž tyto požadavky se mezi jednotlivými členskými státy liší v závislosti na míře odlišnosti historického vývoje jednotlivých národních železničních sítí; postupnými kroky však dochází na úrovni Evropského společenství k harmonizaci těchto požadavků.
187. Z Úřadem provedeného šetření dále vyplynulo, že stejně jako nezajíždějí dopravci ze zahraničí na území ČR, rovněž ČD nezajížděly na území cizích států. To potvrdili i další dopravci, kteří, pokud spolupracují v mezinárodním měřítku, věnují se přejímání a předávání vlaků zahraničním dopravcům na hraničních přechodech České republiky se sousedními státy. V praxi je tedy mezinárodní železniční nákladní doprava realizována tak, že se na ní podílí více dopravců působících na příslušných územích států (národní dopravci), kdy každý přepravuje zboží pouze na území svého státu k hraničním přechodům, kde předá vlakovou soupravu dalšímu národnímu dopravci, který převezme soupravu a přidá k ní vlastní lokomotivu a dále převáží zboží vlastním jménem. Dopravci se pak dělí o celkovou zaplacenou cenu za přepravu. Rovněž smlouvy s odběrateli služeb nákladní železniční dopravy, které uzavíraly ČD, byly vždy

uzavírány pouze na relace v rámci území České republiky i v případě, že cílová stanice přepravovaného zboží byla v zahraničí.

188. Železniční společnost Cargo Slovakia, a.s. (nejvýznamnější slovenský železniční nákladní dopravce) na žádost Úřadu ve věci možného vstupu na území jiného členského státu při provozování železniční nákladní dopravy konstatovala, že dle jejího názoru je realizace přepravy národním dopravcem na území jiných států možná při splnění legislativních a technických podmínek, přičemž neregistruje v případě provozování železniční nákladní dopravy na území České republiky zásadní bariéry. V současné době však uvedená společnost nerealizuje železniční nákladní dopravu na území jiného členského státu; tato oblast podnikání je ve stádiu posuzování jako jedné z možností vývoje obchodní strategie společnosti.

IV.2.2. Odborné stanovisko

189. Úřad v této části odkazuje i na Posudek, ve kterém byla problematika vymezení geografického relevantního trhu rovněž zmíněna. Zpracovatel uvedl, že v Evropské unii stále neexistuje uspokojivý stav liberalizace, především se jedná o velké administrativní a technické nedostatky v tzv. přeshraniční dopravě. V Evropě existuje pět různých napájecích systémů, sedm samostatných zabezpečovacích systémů, tři rozchody kolejnic a nejméně 12 vnitrostátních provozních a bezpečnostních systémů; nákladní vlaky jedoucí přes hranice musí mít potřebnou interoperabilní lokomotivu s právem ke vstupu na síť a také vyškoleného strojvedoucího, který zná charakteristiku trasy i příslušný jazyk.

IV.2.3. Šetření Komise

190. Uvedený trend potvrzují i závěry Komise, která šetřila trh železniční nákladní dopravy v roce 2005. Z uvedeného šetření vyplývá, že otevíráním trhu železniční dopravy (na základě iniciativy národní legislativy nebo legislativy Komise) došlo v nedávné době ke zvýšení vstupů na trh, i když ve velmi malé míře. V roce 2003 je odhadován podíl nově vstupujících soutěžitelů na 3 % – 4 % vzhledem k obratu Společenství 25. Vstupy nových soutěžitelů na trh železniční dopravy byly relativně významnější v Německu, Švédsku, Velké Británii, Nizozemí, Itálii, Polsku a v České republice, jednalo se však zejména o **nové malé soutěžitele**, kteří se účastní podnikání pouze v jednom členském státě. Analýzy národních trhů tak ukázaly, že na všech sítích (drahách) **zřetelně zůstali dominantní operátoři**.⁶³

IV.2.4. Závěr Úřadu k vymezení relevantního trhu z hlediska geografického

191. Úřad uzavírá, že podmínky pro provozování železniční nákladní dopravy, resp. **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech**, jsou dány platnou legislativou a vyžadují splnění v ní uvedených podmínek. Uvedená legislativa teoreticky nevytváří bariéry pro vstup železničních nákladních dopravců z jiných států. Nicméně, i přes stálé sblížení a harmonizaci těchto podmínek umožňujících vstup železničních dopravců a provozování nákladní železniční dopravy na území České republiky, existují jisté bariéry (technické, jazykové apod.), pro které v současné době nedošlo k výraznému vstupu zahraničních dopravců na území České republiky a naopak tuzemských dopravců na území jiných členských států.

⁶³ Viz http://ec.europa.eu/transport/rail/market/freight_en.htm.

192. Z tohoto důvodu tak na území České republiky působí zejména tzv. domácí dopravci (ČD, resp. v současné době ČD Cargo a menší soutěžitelé), kteří poskytují služby železniční nákladní dopravy, resp. přepravují **substráty ve velkých objemech**, pouze na tomto území, přičemž nezajíždějí na území sousedních států. Právě s ohledem na výše uvedené technické a jazykové bariéry vymezil Úřad pro účely vedeného správního řízení relevantní trh z hlediska **geografického** jako **území České republiky**, na kterém jsou podmínky z pohledu ceny a kvality dostatečně homogenní a odlišné od sousedících území.
193. Obdobně byly z hlediska geografického relevantní trhy týkající se železniční nákladní dopravy v rozhodnutích dalších orgánů pro ochranu hospodářské soutěže, včetně Komise, definovány jako trhy národní (k danému Úřad odkazuje na část odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvanou *Rozhodnutí Komise a dalších národních soutěžních úřadů*).

V. Postavení účastníka řízení na relevantním trhu

194. Podle § 10 odst. 1 zákona má dominantní postavení na trhu soutěžitel nebo společně více soutěžitelů (společná dominance), kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích. Podle odstavce 2 téhož ustanovení zákona Úřad posuzuje tržní sílu podle hodnotového vyjádření zjištěného objemu dodávek nebo nákupu na trhu daného zboží (tržní podíl) dosaženého soutěžitelem nebo soutěžiteli se společnou dominancí v období, které je zkoumáno podle tohoto zákona a podle dalších ukazatelů, zejména podle hospodářské a finanční síly soutěžitelů, právních nebo jiných překážek vstupu na trh pro další soutěžitele, stupně vertikální integrace soutěžitelů, struktury trhu a velikosti tržních podílů nejbližších konkurentů. Dle § 10 odst. 3 zákona nebude-li pomocí uvedených ukazatelů prokázán opak, má se za to, že dominantní postavení nezaujímá soutěžitel, který ve zkoumaném období dosáhl na trhu menší než 40% tržní podíl.
195. Při definici pojmu dominantní postavení Úřad dále vychází z rozhodovací praxe Komise a Evropského soudního dvora⁶⁴ (dále též „ESD“), ze které vyplývá, že dominantní postavení podle článku 82 Smlouvy ES má soutěžitel disponující v posuzovaném období na daném relevantním trhu takovou tržní silou, která mu dovoluje chovat se do značné míry nezávisle na ostatních soutěžitelích a/nebo spotřebitelích a tak omezovat efektivní soutěž.
196. Dominantní postavení určitého subjektu samo o sobě nevylučuje jistou (byť omezenou) míru soutěže, která může na daném relevantním trhu existovat, ale umožňuje soutěžiteli disponujícímu takovým postavením významně z něj profitovat, a pokud ne přímo stanovovat, alespoň do značné míry ovlivňovat podmínky, za kterých se soutěž na daném trhu rozvine. Přitom faktory nasvědčující existenci subjektu v dominantním postavení jsou obdobné jako v případě § 10 zákona.
197. I když je dominantní postavení posuzováno na základě více faktorů, významným kritériem pro stanovení tržní síly a z ní dovozovaného dominantního postavení soutěžitele na trhu je velikost jeho tržního podílu. Rozhodovací praxe Komise a Evropského soudního dvora vychází z toho, že velmi vysoké podíly nad 75 % lze bez dalšího pokládat za takový důkaz dominantního postavení, které již není třeba dále dokazovat.⁶⁵

⁶⁴ Např. rozsudek ESD C-27/76 v případě *United Brands v. Commission*, [1978] ECR-207 nebo C-322/81 v případě *NV Nederlandsche Banden-Industrie Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461.

⁶⁵ Např. rozsudek ESD C-85/76 v případě *Hoffmann-La Roche & Co AG. v. Commission*, [1979] ECR 46.

198. Na trhu **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech** na nabídkové straně vedle účastníka řízení – ČD – působili i další soutěžitelé, kteří mají k provozování železniční nákladní dopravy udělenou licenci. Pro vyjádření postavení účastníka řízení na relevantním trhu si Úřad od něj vyžádal informace vztahující se k přepravě jím definovaných hromadných substrátů, které dle sdělení účastníka řízení jsou v drtivé většině realizované prostřednictvím ucelených vlaků (pozn. Úřadu: ačkoliv tyto údaje ve svém výčtu nezahrnují všechny přepravy realizované dle výše definovaného věcně vymezeného relevantního trhu, nemohou být takto částečně posuzované podíly týkající se pouze hromadných substrátů v neprospěch účastníka řízení, ale naopak; Úřad vzhledem k vysokým podílům dosahovaným účastníkem řízení u hromadných substrátů nepovažoval za nezbytné, pro přesné vymezení podílu ČD na relevantním trhu, poskytnutí dalších údajů vztahujících se k přepravě zboží výše definovaného charakteru, neboť by tyto údaje pouze potvrdily vyšší podíl účastníka řízení dosahovaný na vymezeném relevantním trhu).
199. Úřad vycházel dále z údajů poskytnutých ostatními soutěžiteli působícími na relevantním trhu a z veřejně dostupných materiálů MD. Z poskytnutých podkladů vyplývá, že na uvedeném trhu vedle ČD jako větší soutěžitelé dále působily další společnosti jako např. Mostecká uhelná společnost a.s., OKD, Doprava, akciová společnost, VIAMONT a.s. a UNIPETROL DOPRAVA, a.s. Další soutěžitele na uvedeném trhu představovaly menší společnosti, které nezřídka provozují přepravu zboží převážně pro vlastní potřebu.

Tab. č. 13: Podíl ČD na vymezeném relevantním trhu (objemy v tis. tun, podíly v %) [... obchodní tajemství]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Celkový objem železniční přepravy zboží v ČR	97 218	91 989	93 297	88 843	85 613	97 491
Celkový objem přepravy zboží real. prostřednictvím						
ČD ⁶⁶						
ostatních soutěžitelů						
Celkový objem přepravy hromadných substrátů realizovaný prostřednictvím ČD						
Celkový objem přepravy na relevantním trhu – celkem ČR						
Procentuální podíl ČD na vymezeném relevantním trhu						

200. Vzhledem k výše uvedeným informacím je možné konstatovat, že z pohledu přepraveného objemu zboží dosahoval účastník řízení na relevantním trhu **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech** velmi vysokých tržních podílů. Další soutěžitelé působící na uvedeném trhu zaujímali výrazně nižší podíly, než byl podíl ČD. Tržní podíl ČD na vymezeném relevantním trhu tedy

⁶⁶ Objemy přepravy zboží nezahrnují vlastní hmotnosti prázdných vozů přepravníků.

- vykazoval vysoký odstup od nejbližších konkurentů (zaujímajících maximálně 6 %), kteří nemohli vykonávat vůči účastníkovi řízení žádný zásadní konkurenční tlak.
201. Ačkoliv velmi vysoký tržní podíl překračující hranici 75 %, držený po relativně dlouhou dobu, je tak silnou indicií, že pro prokázání dominantního postavení většinou není třeba posuzovat další kritéria⁶⁷, zabýval se Úřad hodnocením i dalších ukazatelů rozhodných pro kvalifikaci dominantního postavení účastníka řízení na relevantním trhu v posuzovaném období.
202. Předně Úřad poukazuje na skutečnost, že po splnění zákonem stanovených podmínek a získání licence umožňující vstup na trh železniční nákladní dopravy dalším konkurentům, došlo od roku 1995 zejména v segmentu vnitrostátní přepravy k určitému zlepšení podmínek pro rozvoj konkurenčního prostředí. K dalšímu přelomu došlo 1. 5. 2004, kdy byl umožněn vstup i mezinárodním dopravcům (licence k provozování železniční nákladní dopravy z kteréhokoli členského státu EU – s přístupem na vybranou síť tratí celostátní dráhy). I když jsou dány v současné době předpoklady k dalšímu otevírání železničního trhu v České republice, a to koordinovaně s vývojem v ostatních členských státech Evropské unie, Úřad shledal, že pozice ČD na trhu byla stále silná, obdobně jako pozice ostatních národních dopravců na území Evropské unie⁶⁷; analýza provedená Komisí potvrdila zachování silného postavení na národním trhu u zavedených domácích operátorů. V této souvislosti tak Úřad shrnuje, že ČD nebyly výrazně ohroženy vstupem dalších potenciálních soutěžitelů na trh a podíl účastníka řízení, i přes vstup nových soutěžitelů, byl na trhu relativně stabilní.
203. Tomuto faktu koresponduje i zjištění Úřadu, že přes neexistenci legislativních bariér pro vstup nových soutěžitelů z jiných členských států na území České republiky nedochází k výraznějším vstupům na uvedený trh, a to v důsledku jiných bariér, zejména technických a jazykových překážek.
204. Úřad vzal rovněž v úvahu i hospodářskou a finanční sílu účastníka řízení, danou jednak jeho velikostí, rozložením sítí po celé České republice nebo vztahem k zahraničním železničním společnostem (vyplývajícím ze spolupráce v minulém období). S ohledem na historický vývoj vlastní ČD také většinu vozového parku (lokomotiv i vozů). Ani jeden z konkurentů ČD nedisponuje tak velkým počtem dopravních prostředků (odhadovaný počet jejich vozidel je 3 – 4 % z celkového objemu).
205. Dále Úřad odkazuje i na fakt, že ČD v posuzovaném období na základě smluv provozují pro státní organizaci Správa železniční dopravní cesty železniční dopravní cestu a zajišťují její provozuschopnost ve veřejném zájmu, včetně její modernizace a rozvoje (ve vlastnictví státní organizace Správa železniční dopravní cesty je celostátní a většina regionálních drah); ČD řídí provoz na železniční síti, tj. řídí provoz vlaků svých konkurentů. Existuje tak vysoký stupeň vertikální integrace ČD, který činil postavení společnosti ČD výjimečné v porovnání s ostatními soutěžiteli, jejími konkurenty.
206. Po provedeném dokazování a na základě všech výše uvedených skutečností Úřad uzavírá, že lze mít za prokázané, že ČD dle § 10 odst. 1 zákona, resp. čl. 82 Smlouvy ES, zaujímaly, na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na straně nabídky **dominantní postavení**. Tento závěr Úřadu je konsistentní s dosavadní rozhodovací praxí Úřadu, Komise i ESD, na jejichž

⁶⁷ Viz http://ec.europa.eu/transport/rail/market/freight_en.htm.

rozhodovací praxi bylo odkazováno v části odůvodnění relevantního trhu v tomto rozhodnutí.

VI. Právní posouzení jednání účastníka řízení

207. Dle § 1 zákona upravuje tento zákon ochranu hospodářské soutěže na trhu výrobků a služeb (dále jen „zboží“) proti jejímu vyloučení, omezení, jinému narušení nebo ohrožení (dále jen „narušení“) dohodami soutěžitelů, zneužitím dominantního postavení soutěžitelů, nebo spojením soutěžitelů.
208. Zákon v § 11 odst. 1 stanoví, že zneužívání dominantního postavení na újmu jiných soutěžitelů nebo spotřebitelů je zakázáno. Není tedy zakázána existence dominantního postavení soutěžitele jako takového, ale až jednání naplňující pojmové znaky skutkové podstaty zneužití tohoto postavení.
209. Dne 1. 5. 2004 nabylo účinnosti Nařízení Rady č. 1/2003 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy ES (dále jen „Nařízení“), které upravuje způsob aplikace čl. 81 a 82 Smlouvy ES a zavádí povinnost aplikovat tyto články ze strany národních soutěžních úřadů členských států Evropského společenství (dále též „ES“ či „Společenství“). Čl. 3 Nařízení stanoví případy povinné aplikace čl. 81 a 82 Smlouvy ES a zároveň umožňuje souběžnou aplikaci národní legislativy na ochranu hospodářské soutěže. Ustanovení § 1 odst. 2 zákona stanoví, že tento zákon rovněž upravuje postup při aplikaci čl. 81 a 82 Smlouvy ES orgány České republiky a některé otázky jejich součinnosti s Komisí a s orgány ostatních členských států při postupu podle Nařízení. Dle § 20a zákona je Úřad oprávněn aplikovat čl. 81 a 82 Smlouvy ES v jednotlivých případech, pokud by jednání soutěžitelů mohlo mít vliv na obchod mezi členskými státy ve smyslu těchto článků. Podle § 21a zákona v případě, že Úřad zahájí řízení o porušení čl. 81 nebo 82 Smlouvy ES, postupuje při provádění šetření podle § 21 odst. 5 až 9 zákona a při rozhodování podle § 7 a § 11 odst. 2 až 6 zákona.
210. Judikatura evropských soudů, jakož i rozhodovací praxe Komise i Úřadu důsledně rozlišuje mezi samotnou existencí dominantního postavení na relevantním trhu, která nemá sama o sobě protiprávní charakter, a to zejména v situaci, kdy bylo toto postavení dosaženo v řádném konkurenčním boji, a mezi zneužíváním dominantního postavení na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů, které má charakter porušení čl. 82 Smlouvy ES. Standard požadavků, jež jsou na takového soutěžitele kladeny, je nutně vyšší, což je dáno důrazem na tvorbu, zachování a ochranu zdravého soutěžního prostředí. Jak uvedl Evropský soudní dvůr *„zjištění, že je podnik v dominantním postavení, není samo o sobě rekriminací, ale znamená, že, bez ohledu na důvody tohoto postavení, má tento podnik zvláštní odpovědnost v tom, aby svým chováním nenarušil transparentnost soutěže na společném trhu.“*⁶⁸
211. Čl. 82 Smlouvy ES konstatuje, že se společným trhem je neslučitelné, a proto zakázané, pokud to může ovlivnit obchod mezi členskými státy, aby jeden nebo více podniků zneužívaly dominantního postavení na společném trhu nebo jeho podstatné části. Jak vyplývá z *Oznámení Komise – Pravidla pro Pojem dopad na obchod mezi členskými státy obsažený v člancích 81 a 82 Smlouvy ES*⁶⁹ (dále též „Oznámení o dopadu na obchod“), čl. 81 a 82 Smlouvy ES jsou aplikovatelné na takové jednání, které může ovlivnit obchod mezi členskými státy ES, přičemž obsah a působnost pojmu

⁶⁸ Rozsudek ESD č. 322/81, *Michelin* [1983] ECR str. 346.

⁶⁹ Publikováno v Úředním věstníku C 101, ze dne 29. 4. 2004.

dopad na obchod mezi členskými státy při interpretaci čl. 81 a 82 Smlouvy ES již podstatně vymezily soudy Společenství. V případě aplikace čl. 82 Smlouvy ES se tedy musí jednat o zneužití dominantního postavení, které musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy. To však neznamená, že každý prvek chování dominantního soutěžitele musí být posuzován jednotlivě, neboť jednání, které tvoří část celkové strategie dominantního soutěžitele, musí být posuzováno z hlediska jeho celkového dopadu. V případě, že dominantní soutěžitel uskutečňuje rozličné praktiky za účelem dosažení stejného cíle (například praktiky, které mají za cíl vyloučení konkurentů nebo uzavření trhu pro konkurenty), je pro aplikaci čl. 82 Smlouvy ES na všechny praktiky tvořící část této celkové strategie dostatečné, aby alespoň jedna z nich byla způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy.⁷⁰

212. Ze znění čl. 81 a 82 Smlouvy ES a z judikatury soudů Společenství vyplývá, že při aplikaci kritéria dopadu na obchod mezi členskými státy musí být posuzovány zejména tři prvky:

- pojem „*obchod mezi členskými státy*“, který zahrnuje všechny přeshraniční ekonomické aktivity včetně založení podniku⁷¹ nebo případy, kdy je ovlivněna soutěžní struktura trhu v rámci Společenství díky praktice, jejímž cílem je vyloučení nebo hrozba vyloučení konkurenta působícího v rámci Společenství. Aplikace tohoto kritéria je nezávislá na definici relevantního geografického trhu a obchod mezi členskými státy může být rovněž ovlivněn v případech, kdy je relevantní trh národní nebo menší než národní.
- pojem „*může ovlivnit*“ znamená, že s dostatečným stupněm pravděpodobnosti lze dovést, že dohoda nebo praktika může mít vliv, přímý nebo nepřímý, existující nebo potenciální, na průběh obchodu mezi členskými státy⁷², případně zda posuzované jednání ovlivňuje soutěžní strukturu nebo nikoliv.
- pojem „*znatelnosti*“ závisí zejména na okolnostech každého jednotlivého případu, na povaze dohody a praktiky, výrobků a na postavení příslušných soutěžitelů na trhu. Čím silnější je postavení soutěžitele na relevantním trhu, tím je pravděpodobnější, že dohoda nebo praktika, která je způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy, tak může učinit znatelným způsobem.

213. Jak již bylo uvedeno výše v tomto rozhodnutí, čl. 82 Smlouvy ES je aplikován na takové zneužití dominantního postavení, které má dopad na obchod mezi členskými státy ES. Dopustí-li se soutěžitel v dominantním postavení pokrývajícím území celého členského státu jednání, které má charakter zneužití dominantního postavení vylučovacího charakteru, pak takové jednání zpravidla ovlivňuje obchod mezi členskými státy, neboť ztěžuje konkurentům z jiných členských států pronikání na trh, čímž pak ovlivňuje průběh obchodu. Rovněž vylučovací zneužití ovlivňující soutěžní strukturu trhu uvnitř členského státu (například vyloučení či hrozba vyloučení konkurenta) může být způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy. Samotná

⁷⁰ Viz například rozsudek ESD č. 85/76, *Hoffman-La Roche* [1979], ECR 461, odstavec 126; rozsudek SPS T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, *Lombardský klub* [2006], ECR II-5169.

⁷¹ Viz rozsudek ESD č. 172/80, *Züchner*, [1981] ECR, str. 201, odstavec 18; rozsudek ESD C-309/99, *Wouters*, [2002] ECR I-1577, odstavec 95; rozsudek ESD C-475/99, *Ambulanz Glöckner*, [2001] ECR I-8089, odstavec 49; rozsudek ESD C-215/96 a 216/96, *Bangasco*, [1999] ECR I-135, odstavec 51; rozsudek ESD C-55/96, *Job Centre*, [1997] ECR I-7119, odstavec 37; a rozsudek ESD C-41/90, *Höfner a Elser*, [1991] ECR I-1979, odstavec 33.

⁷² Viz např. rozsudek ESD 319/82, *Kerpen&Kerpen* [1983] ECR 4173, rozsudek ESD 240/82 a ostatní, *Stichting Sigarettenindustrie*, [1985] ECR, str. 3831, odstavec 48, a rozsudek SPS T-25/95 a ostatní, *Cimenteries CBR*, [2000] ECR II-491, odstavec 3930.

přítomnost dominantního soutěžitele pokrývajícího svými dodávkami celý členský stát pravděpodobně ztíží pronikání ostatních soutěžitelů na trh a jakékoli zneužití jeho postavení, které ztěžuje vstup na národní trh, by proto mělo být považováno za znatelně ovlivňující obchod. Lze tedy uvést, že kombinace silného tržního postavení dominantního soutěžitele a protisoutěžní povahy jeho chování naznačuje, že takováto zneužití mají obvykle ze své samotné podstaty znatelný dopad na obchod.⁷³

214. V případě zneužití dominantního postavení vykořisťovacího charakteru, jakým je například cenová diskriminace, může být ovlivněn obchod mezi členskými státy v případě, že odběratelé mají vývozní aktivity a jsou cenovou diskriminací znevýhodněni nebo jestliže je tato praktika použita s cílem zabránit dovozům.⁷⁴
215. Mimo jiné je nezbytné vzít v úvahu právní a faktické prostředí, ve kterém k jednání dochází. Relevantní ekonomický a právní kontext poskytuje náhled na potenciál obchodu mezi členskými státy. Pokud existují absolutní bariéry přeshraničního obchodu mezi členskými státy, které jsou nezávislé na dané praktice, může být obchod ovlivněn pouze, pokud je pravděpodobné, že tyto bariéry v dohledné budoucnosti zmizí. V případech, kdy nejsou bariéry absolutní, ale pouze ztěžují přeshraniční aktivity, je nejdůležitější zajistit, aby praktiky dále takové aktivity nebrzdily. Pokud tak činí, jsou způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy⁷⁵.
216. Podstatným znakem naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení je újma způsobená jiným soutěžitelům, nebo spotřebitelům v důsledku protisoutěžního chování dominantního soutěžitele. Pojem „újma“ je širším právním pojmem, který zahrnuje všechny škodlivé následky, bez ohledu na to, zda jsou materiální povahy a zda jsou vyčíslitelné v penězích. Materiální újma vyjádřitelná v penězích (škoda) zahrnuje jak škodu skutečnou (*damnum emergens*), tak ušlý zisk (*lucrum cessans*). Za jinou újmu (jež by nebyla škodou) může být typicky považována ztráta zákazníků jiného soutěžitele nebo omezení možnosti výběru zákazníka mezi alternativními nabídkami na trhu. Újma, která vzniká jiným soutěžitelům, způsobená jednáním soutěžitele v dominantním postavení, tak může mít obecně mnoho podob, které nemusí být vždy finančně vyjádřitelné.
217. V posuzovaném případě vycházel Úřad při hodnocení jednání společnosti ČD z následujících úvah. Úřad dospěl z výše uvedených důvodů k závěru, že účastník řízení ČD je soutěžitelem v dominantním postavení na relevantním trhu. Legislativa upravující oblast železniční nákladní dopravy postupně umožnila poskytovat služby železniční nákladní dopravy rovněž alternativním železničním dopravcům, přičemž legislativa předpokládá taktéž liberalizaci nákladní železniční dopravy v rámci EU, a tím rozšíření nabídky pro odběratele těchto služeb na území České republiky. Skutečnost, že došlo ke vstupu konkurence na trh, ostatně dokládá i interní dokument ČD – Návrh cenové politiky v nákladní přepravě pro rok 2006⁷⁶, kde se uvádí, cit.:
- [... obchodní tajemství]
218. Aby však mohl pokračovat další rozvoj funkčního soutěžního prostředí v oblasti železniční nákladní dopravy, a tedy v daném případě také na uvedeném relevantním trhu, je nezbytným předpokladem, aby se subjekt nacházející se v dominantním postavení, tj. v posuzovaném případě společnost ČD, choval v souladu se všemi

⁷³ Oznámení o dopadu na obchod, odst. 93 a 94.

⁷⁴ Oznámení o dopadu na obchod, odst. 95.

⁷⁵ Oznámení o dopadu na obchod, odst. 32.

⁷⁶ Viz spis S 220/06 str. 291.

závaznými právními předpisy. Je pochopitelné, že každý soutěžitel usiluje o to, aby si svoji pozici na trhu zachoval, popřípadě upevnil. Pokud se tak děje *fair* prostředky, nelze takovou snahu žádným způsobem postihovat. Naopak taková snaha je vítána, protože z ní většinou profituje i spotřebitel. V některých případech však může překročit chování dominantního soutěžitele hranice, které lze považovat za akceptovatelné a legitimní využití tržní síly.

219. Soutěžitel, jenž se nachází v dominantním postavení, nesmí mj. bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uplatňovat rozdílné podmínky při shodném nebo srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž jsou tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, neboť takové jednání dominanta naplňuje znaky skutkové podstaty zneužití dominantního postavení [viz § 11 odst. 1 písm. c) zákona], a v případě, že je takovým jednáním zároveň ovlivněn obchod mezi členskými státy ES, naplňuje rovněž skutkovou podstatu zneužití dominantního postavení ve smyslu čl. 82 písm. c) Smlouvy ES.
220. Pro konstatování diskriminace některých odběratelů dominanta prostřednictvím aplikace rozdílných podmínek, jež narušuje soutěžní prostředí na relevantním trhu, je třeba splnění několika podmínek. Východiskem pro posouzení takového jednání dominanta je existence shodnosti či srovnatelnosti plnění, přičemž je třeba vzít v úvahu povahu, složení a kvalitu dodávaných výrobků a služeb, rozdíly v rychlosti dodávek a v marketingových nákladech spojených s tímto plněním. Další podmínkou je existence rozdílných podmínek v obchodních vztazích dominanta (nejčastěji např. rozdílných cen či jejich splatnosti). Za zneužití jsou však považovány pouze takové rozdíly, které jsou v takovém rozsahu excesem, že se stávají neospravedlnitelnými. Dále je nutno prokázat, že uplatněním rozdílných podmínek byli účastníci v hospodářské soutěži znevýhodněni. Znevýhodněním je třeba rozumět jak znevýhodnění vůči samotnému dominantnímu soutěžiteli (primární diskriminace), tak znevýhodnění ve vztahu k ostatním obchodním partnerům dominantního soutěžitele (sekundární diskriminace), případně i znevýhodnění vůči zcela jinému subjektu (terciální diskriminace). Účelem zákazu diskriminace je zajištění stejného zacházení v obdobných případech. Jelikož žádný obchodní vztah není zcela totožný s jiným, je třeba posoudit, zda uplatňování rozdílných podmínek je či není objektivně ospravedlnitelné.

VI.1. Jednání účastníka řízení týkající se uplatňování rozdílných cen, marží a levelových cen

221. V rámci správního řízení bylo prokázáno, že účastník řízení neměl stanovena pravidla pro tvorbu cen za železniční nákladní dopravu, jež by zaručovala nediskriminační přístup k jeho odběratelům. Zcela legitimním požadavkem však je, aby soutěžitel v dominantním postavení s ohledem na svou zvláštní odpovědnost, jež je s tímto postavením spojena, vycházel při tvorbě cen z pravidel, která jsou transparentní a zaručují nediskriminační přístup vůči zákazníkům, přičemž taková pravidla musí zohledňovat pouze objektivní kritéria, jež ve svém výsledku mají vliv na nákladovou složku ceny poskytovaného zboží, případně zohledňují kvalitu služeb s ním poskytovaných. Pokud tak dominant poskytuje např. slevy z cenikové ceny, je třeba, aby podmínky pro získání slevy byly pro všechny odběratele shodné a objektivně zdůvodnitelné ekonomickými ukazateli (ekonomicky nejracionálnější a z pohledu soutěžního prostředí nejlegitimnější jsou slevy množstevní, kdy při dosažení předem stanoveného objemu odběru zboží se cena sníží o předem určenou výši v důsledku úspory v nákladech dodavatele).

222. V případě účastníka řízení se neexistence jednotných pravidel pro tvorbu cen projevila jednak uplatňováním rozdílných cen a marží a jednak uplatňováním rozdílných cenových podmínek v případě stanovování tzv. levelových cen.
223. Z podkladů získaných v tomto správním řízení vyplývá, že ČD uplatňovaly téměř ve všech případech železniční nákladní dopravy smluvní ceny, které představují určitou slevu z veřejně vyhlášeného ceníku (tj. TVZ). Maximální možná výše poskytované slevy byla přitom poměrně vysoká (v letech 2005 – 2007 byla až ve výši [... obchodní tajemství] % z TVZ a v letech 2003 - 2004 až ve výši [... obchodní tajemství] % z TVZ). Pro konkrétní stanovení výše slevy, resp. smluvní ceny platila pouze předem daná dolní hranice ceny, která se musela vždy pohybovat v úrovni [... obchodní tajemství] % nad [... obchodní tajemství]. I z tohoto pravidla však existovaly výjimky (viz systém schválení nižší ceny příslušným nadřízeným obchodního manažera a systém udělování obchodních výjimek). V rámci správního řízení bylo prokázáno, že výše smluvních cen se v naprosté většině pohybovala výrazně nad touto hranicí a zároveň existovaly výrazné rozdíly mezi výši cen uplatňovaných ČD za železniční nákladní přepravu vůči jejich zákazníkům.
224. Úřad se proto předně zabýval tím, zda byly rozdílné ceny uplatňovány u přeprav, které lze považovat za srovnatelné. Účastník řízení v průběhu správního řízení v této souvislosti několikrát uvedl, že žádný z obchodních případů není totožný s jiným obchodním případem, a proto nemohou být shodné ani ceny stanovené pro jednotlivé železniční nákladní přepravy zboží. K tomu lze uvést, že obecně ve většině případů existují v případě jednotlivých smluvních vztahů dominanta určitá specifika. Nelze však přijmout názor, že jakákoli odlišnost může ospravedlnit rozdílný přístup dominantního soutěžitele k jeho smluvním partnerům. K takovému závěru lze dospět pouze u těch specifíků, která způsobují, že jednotlivé obchodní případy nejsou vzájemně srovnatelné. Úřad proto od účastníka řízení vyžádal soubor veškerých parametrů, které mají vliv na nákladovou složku ceny za realizovanou přepravu zboží (*de facto* se jedná o parametry zadávané [... obchodní tajemství]). Následně Úřad vzájemně porovnával smluvní ceny u zákazníků ČD, kteří realizovali přepravy se shodnými vstupními parametry ovlivňujícími nákladovou složku ceny, neboť takové přepravy lze považovat za shodné, resp. srovnatelné. Úřad přitom vycházel ze skutečnosti, že při přepravě shodného druhu zboží, na shodné relaci, při shodném hmotnostním stupni a při shodném typu zásilky by měla být výsledná cena v Kč/t shodná, resp. přinejmenším velmi podobná (srovnatelná). Z provedeného srovnání (viz výše) však vyplynulo, že ČD uplatňovaly ceny u shodného/srovnatelného zboží (tj. služby železniční nákladní dopravy), jež byly zásadním způsobem rozdílné. Shora provedená analýza podle Úřadu prokazuje, že účastník řízení uplatňoval na srovnatelná plnění zásadně odlišné cenové podmínky, když rozdíly v cenách v procentuálním vyjádření dosahovaly až více než [... obchodní tajemství] % (resp. v případě společnosti [... obchodní tajemství] u přepravy zboží železničními vozy privátními a soukromými na posuzovaných relacích v roce 2005 dosahovalo procentuální navýšení ceny oproti ostatním zákazníkům až [... obchodní tajemství] %).
225. Úřad v řízení prokázal, že účastník řízení kalkuloval u každé poskytované přepravy své náklady připadající na jednu tunu přepravovaného zboží. Od vykalkulovaných nákladů poté odvozoval výši ceny, která se dle interních předpisů musela pohybovat (mimo stanovené výjimky) v úrovni minimálně [... obchodní tajemství] % nad ÚVN. Úřad prokázal, že procentuální výše ziskové přírážky stanovené u jednotlivých obchodních případů se v mnoha případech výrazně odlišovala a její hladiny nebyly vzájemně

srovnatelné, což potvrdil rovněž účastník řízení. Úřad má za to, že z hlediska posuzování procentuální výše marže lze na veškeré služby železniční nákladní dopravy ČD spadající do téhož relevantního trhu nahlížet jako na srovnatelné zboží, které by se mělo ziskově pohybovat v určitém přiměřeném rozmezí. Je nesporné, že stanovení konečné prodejní ceny zboží se odvíjí od nákladů spojených pro dodavatele s tímto zbožím. V případě porovnávání cen ČD proto lze považovat za srovnatelné obchodní případy pouze ty, jež mají shodné kalkulační parametry, neboť konečná výše ceny zahrnující jak nákladovou tak ziskovou část tyto parametry (resp. náklady) musí logicky odrážet. Naopak pro úroveň uplatňované výše marže není konkrétní výše nákladů rozhodující, podstatné na rozdíl od stanovení konečné výše prodejních cen je, aby procentní nárůst ceny představující nadstavbovou složku ceny, která neodráží náklady účastníka na službu, byl nastaven na srovnatelných hladinách. K tomu Úřad konstatuje, že dominantní soutěžitel musí mít nastaveny principy tvorby cen tak, aby všem odběratelům stanovoval ziskové přírážky ve srovnatelné hladině, a neuplatňoval tak rozdílné cenové podmínky, pokud neexistují objektivní důvody, pro něž by se někteří odběratelé měli podílet výrazněji na ziscích dodavatele oproti ostatním, neboť opačný přístup by tyto odběratele nedůvodně znevýhodňoval.

226. Úřad následně ověřoval, zda pro rozdíly v cenách u srovnatelných přeprav, resp. pro rozdíly v hladinách marží existují objektivně ospravedlnitelné důvody. Účastník řízení potvrdil, že při stanovování smluvních cen, tzn. při stanovení konkrétní výše slevy z TVZ, vycházel z množství dalších kritérií, jež z převažující části nemají odraz v nákladech na realizaci konkrétní přepravy zboží, a tato kritéria shrnul pro účely správního řízení do tzv. parametrů zákaznických, konkurenčních a zájmových. Zároveň připustil, že není schopen specifikovat, jakým způsobem v konkrétním případě jednotlivé kritérium výslednou cenu ovlivní, neboť to je výsledkem jednání se zákazníkem a odráží specifika daného obchodního případu. Rovněž v případě výše ziskové přírážky účastník řízení uvedl, že neexistuje maximální hranice stanovená pro výši marže, přičemž u některých ziskových přeprav je marže vysoká a u jiných přeprav, kde je třeba nastavit konkurenční ceny, je marže minimální. Způsob aplikace těchto kritérií tedy podle přesvědčení Úřadu svědčí skutečnosti, že ČD při stanovování smluvních cen za železniční nákladní dopravu nevycházely z předem stanoveného transparentního systému tvorby cen, který by zaručoval rovný přístup ke všem odběratelům.
227. Z interních dokumentů účastníka řízení, jakož i jím poskytnutých vysvětlení zároveň vyplynulo, že hlavní cíl, jež byl ČD při tvorbě smluvních cen sledován, spočívá na jedné straně ve snaze maximalizovat zisk, tedy sjednat cenu v maximální možné výši, kterou je ještě konkrétní zákazník ochoten akceptovat, a na straně druhé získat přepravu (zejména z řad významných zákazníků realizujících velké objemy přeprav zboží) od konkurenčních železničních dopravců působících na relevantním trhu, případně zamezit zákazníkům v přechodu ke konkurenčním dopravcům (viz zejména konkurenční a zájmové parametry). Takový systém má za následek, že zákazníci se slabší vyjednávací pozicí získali podstatně vyšší smluvní ceny a ČD na takových přepravách realizovaly vyšší marže, tudíž i zisky, zatímco zákazníci, u nichž hrozila ztráta přepravy ve prospěch konkurence, získali ceny nižší, třebaže vstupní náklady ČD na přepravu jejich zboží byly srovnatelné nebo vyšší než vstupní náklady u odběratelů s vyššími výslednými cenami.
228. Tímto jednáním v konečném důsledku nedocházelo pouze k cenové diskriminaci zákazníků, ale rovněž k vytváření bariér vstupu na relevantní trh potenciálním

konkurentům ČD a ke ztížení možnosti konkurovat účastníku řízení ze strany současných a potenciálních konkurentů, kteří z důvodu podstatně slabší tržní síly ve srovnání s účastníkem řízení nemohli čelit jeho zneužívajícím praktikám směřujícím k zachování loajality zákazníků. Konkurenti působící či vstupující na relevantní trh tak nemohli získat odběratele, které by získali ve funkčním soutěžním prostředí, pokud by účastník řízení neuplatňoval cenovou diskriminaci vůči zákazníkům, resp. byla jim tato možnost značně ztížena.

229. Snaha o maximalizaci zisku je legitimním cílem každého subjektu účastnícího se ekonomických aktivit na určitém trhu zboží a cenová konkurence je základním principem efektivní hospodářské soutěže. V případě dominantního soutěžitele však tyto principy nemohou být aplikovány absolutně v důsledku jeho zvláštní odpovědnosti, která je s jeho postavením spojena (viz výše). Dominant je oprávněn chránit své ekonomické zájmy ve střetu s konkurencí, avšak jeho chování musí být přiměřené a jeho cílem nemůže být omezení či vyloučení konkurence v důsledku jeho tržní síly. Dominantní soutěžitel musí cenové rozdíly mezi jednotlivými zákazníky udržet v přijatelném cenovém rozpětí tak, aby nedocházelo k neodůvodněnému poškozování těch zákazníků, kterým jsou poskytovány ceny vyšší.⁷⁷ Z komunitární judikatury pak vyplývá, že toleranční mez je nastavena na nižší hladinu v případě, kdy je soutěžiteli v dominantním postavení prokázáno, že rozdílné podmínky jsou součástí širšího úsilí o rozdělení trhů nebo vyloučení ostatních soutěžitelů – konkurentů.⁷⁸
230. Cenové rozdíly aplikované účastníkem řízení vůči odběratelům, jež byly na základě analýzy Úřadu zjištěny, Úřad považuje za neúměrně vysoké a vymykající se přípustné míře diskrece dominantního soutěžitele, a to tím spíše, že jejich motivací byla snaha o eliminaci konkurence.
231. Z provedeného dokazování plyne, že ČD dlouhodobě uplatňovaly cenovou politiku spočívající v nabízení výhodnějších cenových podmínek vybraným odběratelům v konkrétních obchodních případech za účelem zajištění jejich loajality. Tyto podmínky však byly uplatňovány selektivně a diskriminačně, neboť jiní odběratelé, kteří v konkrétním případě realizovali přepravy se srovnatelnými náklady, nedosáhli takto výhodných podmínek a byli tak diskriminováni, neboť na nich ČD bez objektivně ospravedlnitelných důvodů realizovaly vyšší zisky. Pouze dominantní soutěžitel jako ČD si může dovolit nižší ceny zboží vystaveného konkurenci kompenzovat realizací vysokých monopolních cen zboží, jež konkurenci vystaveno není.
232. Pokud jde o námitku, že jednání účastníka řízení bylo pouhou reakcí na jednání konkurence, uvažuje Úřad následujícím způsobem, jenž vyplývá z judikatury českých správních soudů a jeho dosavadní rozhodovací praxe. Obecně se připouští, že i dominantní soutěžitel má mít možnost přizpůsobit své ceny vysoce konkurenční nabídce jiných soutěžitelů. Podle komunitární a české judikatury však platí, že dominantní soutěžitel musí cenové rozdíly mezi jednotlivými zákazníky udržet v přijatelném cenovém rozpětí tak, aby nedocházelo k neodůvodněnému poškozování těch zákazníků, kterým jsou poskytovány ceny vyšší.⁷⁹ Problematikou mezi tzv. *meeting competition defence* se zabýval též Krajský soud v Brně. Uvedl, že dominantní soutěžitel je oprávněn čelit konkurenci férovými prostředky. Postupuje-li však tak, jak by v dostatečně efektivním soutěžním prostředí postupovat nemohl

⁷⁷ Rozsudek ESD C-62/86 *AKZO*, [1991] ECR I-03359.

⁷⁸ Viz rozsudek ESD T-229/94 *Deutsche Bahn AG v Commission*, [1997] ECR II-01689.

⁷⁹ Rozsudek ESD C-62/86 *AKZO Chemie BV v. Commission*, [1991] ECR I-03359 a rozsudek SPS T-340/03 *France Télécom SA v. Commission*, [2007] ECR II-107.

- z důvodů obav z konkurence nebo z odlivu zákazníků, přitom svým jednáním působí jiným soutěžitelům působícím na trhu nebo spotřebitelům újmu, o zneužití dominantního postavení jde.⁸⁰
233. Cenové rozpětí v rozsahu, v němž byly ceny účastníkem řízení ve skutečnosti aplikovány, jak prokázala analýza náhodně vybraného vzorku smluv, Úřad považuje za neúměrně vysoké a vymykající se judikaturou aprobované přípustné míře diskrece dominantního soutěžitele.
234. Účastník řízení zjevně u některých zákazníků dosahoval několikanásobně vyšších marží za identické či srovnatelné plnění, než u jiných zákazníků. V případě, že v reakci na nízké ceny konkurence dominantní soutěžitel nabídne ještě nižší ceny, a tyto velmi nízké ceny u těch zákazníků, u nichž je konkurenční nabídka, jsou umožněny pouze díky podstatně vyšším cenám dosahovaným u zákazníků, kteří nebyli osloveni alternativní nabídkou, a tedy na jejich úkor, nelze takový postup považovat za přiměřenou reakci konkurenta (jde o jednání nad rámec jednání akceptovatelného na základě obrany *meeting competition*).⁸¹
235. Úřad tedy uzavírá, že i tam, kde účastník řízení reagoval na konkurenční jednání, nejednalo se o reakci přiměřenou, neboť taková reakce byla možná jen na úkor jiných zákazníků. Uplatňování rozdílných cen bylo (jak účastník ostatně sám připustil), součástí strategie na vytlačení konkurence. Zde Úřad poukazuje na souvislost právě posuzovaného jednání s diskriminačním jednáním vůči společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, které mělo stejný dopad. V takovém případě se ovšem, jak již bylo výše uvedeno, aplikuje ve vztahu k uplatňování rozdílných podmínek relativně nižší míra tolerance.⁸²
236. Shodné principy pak lze vztáhnout rovněž na otázku znatelně rozdílných výší marží u přeprav, které sice nemají shodné vstupní kalkulační parametry, avšak zahrnují poskytování shodných služeb (tj. železniční nákladní dopravu), které jsou kalkulovány jednotně ve vztahu k nákladům na jednotku. Pokud jsou podstatné rozdíly ve výších marží stanovovaných k jednotkovým nákladům odůvodněny pouze skutečností, že v některých případech je třeba zajistit konkurenční tlak na železniční dopravce a v jiných případech nikoli, nelze takové rozdíly považovat za objektivní a tyto cenové diskriminují vybrané odběratele. Účastník řízení navíc výslovně uvedl, že uplatňoval několikanásobně vyšší marže pouze ve snaze zamezit odběratelům svých služeb zkracovat délku železniční přepravy na území ČR, čímž *de facto* bránil odběratelům ve výběru nejvýhodnějšího způsobu přepravy s využitím železničních dopravců mimo území ČR.⁸³
237. Takové jednání se negativně odráží na kvalitě soutěžního prostředí, neboť ostatní dodavatelé služeb železniční nákladní dopravy jsou účastníkem řízení vylučováni z relevantního trhu, jelikož vyšší zisky účastníka řízení realizované na zákaznických v jednotlivých obchodních případech, kde neexistuje ohrožení ze strany konkurenčních dopravců, mohou účastníku řízení umožnit významné snížení marží a tím svých zisků u obchodních případů, kde dochází ke konkurenčnímu střetu s ostatními železničními nákladními dopravci, a to v rozsahu, jež by bez uplatňování cenové diskriminace nedosáhl. Konkurenceschopnost ostatních železničních dopravců se pak snižuje, neboť

⁸⁰ Srov. rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 62 Ca 5/2006-402 ze dne 26. 9. 2006 ve věci *Telefónica*, list 12.

⁸¹ V obdobném smyslu srov. např. rozhodnutí Úřadu č.j.: S 199/2002-01259/2008/820 ze dne 17. 1. 2008 ve věci *Linde Gas*.

⁸² Viz rozsudek ESD T-229/94 *Deutsche Bahn AG v Commission*, [1997] ECR II-01689

⁸³ Viz spis P 448/06 str. 138-139.

- tito nemají dostatečnou tržní sílu, aby využili část ze svých příjmů za jimi poskytované služby od svých odběratelů k navýšení zisků za účelem krytí „ztrát“ v konkurenčním boji o zákazníky s účastníkem řízení.
238. Cenová politika účastníka řízení vůči jeho odběratelům železniční nákladní dopravy byla uplatňována bez jakéhokoli vysvětlení, s tím, že odběratelé získali konkrétní výši ceny, aniž by byli informováni, z jakého důvodu je sleva z TVZ stanovena v dané výši. Ačkoli mohou existovat objektivní kritéria pro uplatňování rozdílných cen (např. realizace vyššího objemu přepravy), odběratelům by měla být předem známa a dominant je povinen je aplikovat nediskriminačně. Navíc ČD jednoznačně deklarovaly, že zohledňují při stanovení výše slevy z TVZ kritéria vztahující se k tomu, zda zákazník kromě ČD spolupracuje také s dalšími železničními dopravci, nebo je sám železničním dopravcem, příp. má v úmyslu se jím stát, kritéria vztahující se k poměru zboží přepravovanému zákazníkem po železnici prostřednictvím ČD a jinými druhy dopravy apod., což svědčí o snaze účastníka řízení bránit rozvoji hospodářské soutěže na relevantním trhu, resp. znevýhodňovat jeho současné i potenciální konkurenty.⁸⁴
239. Politika diskriminačních cen ČD se týká jednak uplatňování rozdílných výší smluvních cen v případě poskytování shodných, resp. srovnatelných služeb železniční nákladní dopravy na relevantním trhu, resp. rozdílných výší marží, a jednak uplatňování rozdílné výše slev a rozdílných objemů rozhodných pro udělení slevy v případě tzv. **levelových cen**. Levelové ceny představují formu rabatu, tedy cenového zvýhodnění. Množstevní rabaty jsou obecně přípustnými slevami, pokud závisí na schopnosti odběratele rozšířit objem odběrů daného zboží, která se obvykle promítá ve snížení jednotkových nákladů dodavatele, sleva je odměnou za jeho úsilí, přičemž její výše či způsob jejího výpočtu je předem stanoven podle rovných kritérií. I zde však platí, že způsob odměňování odběratelů musí být založen na nediskriminačních principech. Takové principy se musí vztahovat nejen na stanovení rozmezí objemu odebraného zboží pro získání slevy, ale rovněž na výši uplatněné slevy. Zásadně nepřipustný je proto systém slev, kdy někteří odběratelé, kteří nakupují stejná množství jako zvýhodnění odběratelé, slevu nezískají, čímž jsou v hospodářské soutěži znevýhodněni.
240. Úřad v rámci správního řízení prokázal, že systém levelových cen byl uplatňován vůči zcela zanedbatelné výšce odběratelů a většina odběratelů tak systém levelových cen nemohla využít. Navíc i vůči odběratelům s udělenými levelovými cenami byly aplikovány výrazně rozdílné podmínky, a to ve vztahu k velikosti objemů přepravovaného zboží, stejně jako ve vztahu k výši slevy. Úřad přitom porovnával obchodní případy se srovnatelnými kalkulačními parametry (viz část odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvaná *Levelové ceny*).
241. ČD k levelovým cenám uvedly, že jejich cílem bylo zamezit odlivu některých přeprav k jiným železničním přepravcům a jejich výsledkem by mělo být udržení výkonů ČD. K tomu Úřad konstatuje, že cílem levelových cen není snaha účastníka řízení ocenit schopnost odběratele navýšit objem odběru zboží, nýbrž ocenění za to, že zákazník nepřejde k jinému dodavateli. Tímto postupem účastník řízení zkracoval podmínky na relevantním trhu, protože taková cenová politika znevýhodňuje nejen odběratele s horšími cenovými podmínkami, ale především směřuje k znevýhodňování a vylučování ostatních konkurenčních dodavatelů srovnatelného zboží z relevantního trhu. Závěry Úřadu ohledně aplikace rozdílných cen a marží z důvodu snahy eliminovat

⁸⁴ Rozhodnutí Komise IV/30.787 a 31.488 ze dne 22. 12. 1987 ve věci *Eurofix-Bauco v. Hilti*; OJ L 065, 11. 3. 1988

- konkurenci lze vztáhnout taktéž na aplikaci levelových cen tak, jak byla účastníku řízení prokázána v tomto správním řízení.
242. Jelikož podstatným znakem naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení je újma způsobená jiným soutěžitelům či spotřebitelům, Úřad se zabýval rovněž tímto kritériem. Jak již bylo uvedeno výše v tomto rozhodnutí, jednání účastníka řízení spočívající v uplatňování rozdílných podmínek při srovnatelném plnění bez objektivně ospravedlnitelných důvodů (ať již v případě rozdílných cen a marží, tak rozdílných levelových cen) mělo negativní dopady na dvě skupiny subjektů. První postiženou skupinou byli odběratelé ČD, resp. v konečném důsledku spotřebitelé (zákazníci poptávající železniční nákladní dopravu od ČD či speditérů), kteří v jednotlivých případech měli horší cenové podmínky oproti odběratelům, jimž byly poskytovány srovnatelné služby železniční nákladní dopravy ze strany ČD, čímž utrpěli v hospodářské soutěži újmu.
243. Zákazníci realizující přepravu svého zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy, pak cenu za železniční nákladní dopravu, jež představuje jednu z nákladových položek ceny jimi produkováného zboží, kalkulují do konečné výše ceny tohoto zboží. Je tedy pravděpodobné, že politika diskriminačních cen účastníka řízení se negativně projevila rovněž u konečných spotřebitelů nakupujících zboží od zákazníků ČD, jimž byly ze strany účastníka řízení stanoveny neodůvodněně vysoké nákupní ceny železniční nákladní dopravy, a které byly ze strany těchto zákazníků promítnuty do výsledné ceny jejich zboží dodávaných na trh pro konečné spotřebitele.
244. Druhá skupina zasažená jednáním účastníka řízení byli železniční nákladní dopravci působící na relevantním trhu, tzn. konkurenční soutěžitelé, ať již současní či potenciální, kterým bylo v důsledku cenových opatření ČD směřujících k udržení loajality zákazníků znesnadněno působení či pronikání na trh, a újma těchto soutěžitelů proto spočívá ve snížení jejich konkurenceschopnosti. Potenciální újma spotřebitelů (zákazníků) pak spočívala ve snížení výběru ze služeb železniční nákladní dopravy ostatních dopravců na relevantním trhu, a to v důsledku omezení či eliminace konkurence ze strany účastníka řízení.
245. Ve správním řízení bylo prokázáno, že rozdílné výše smluvních cen a marží (resp. rozdílné výše slev z TVZ) uplatňovaly ČD od 1. 1. 2003, což bylo mj. doloženo analýzou smluvních cen stanovených ČD v období 2003 – 2006 provedenou Úřadem (viz výše; dřívější data neměl Úřad k dispozici, a proto nemohl provést relevantní srovnání cen za předchozí období). Naproti tomu rozdílné podmínky v případě levelových cen začaly ČD stanovovat svým odběratelům až od 1. 1. 2005.
246. Z hlediska ukončení protisoutěžního jednání Úřad konstatuje, že v souvislosti se vznikem dceřiné společnosti ČD Cargo účastník uvedl, že ve druhé polovině roku 2007 bylo započato s revizí interních dokumentů týkajících se tvorby cen a v listopadu 2007 byla vydána nová Směrnice pro obchodní činnost a cenotvorbu pro rok 2008 s účinností od 1. 12. 2007, přičemž společnost ČD Cargo následně provedla další revize a úpravu pravidel pro stanovování smluvních cen a s účinností od 1. 1. 2008 přijala dvě nové směrnice pro cenotvorbu. Směrnice pro obchodní činnost a cenotvorbu pro přepravu hromadných substrátů již podstatným způsobem zohledňuje při cenotvorbě námitky vůči jednání ČD, jež byly předmětem sdělení výhrad Úřadu. S ohledem na skutečnost, že teprve v důsledku vzniku nové dceřiné společnosti provozující železniční nákladní dopravu došlo k odstraňování protisoutěžních ustanovení ze smluv s odběrateli, Úřad má za prokázané, že do data jejího vzniku byly

ze strany účastníka řízení uplatňovány rozdílné cenové podmínky v plném rozsahu, jak jsou popsány v tomto rozhodnutí, a účastník řízení tedy do 30. 11. 2007 jednal v rozporu s předpisy na ochranu hospodářské soutěže.

247. Vzhledem k tomu, že Úřad prokázal v rámci správního řízení splnění veškerých podmínek zneužití dominantního postavení účastníkem ČD uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění vůči svým odběratelům železniční nákladní dopravy, lze shrnout, že účastník řízení uplatňováním rozdílných cen a marží za služby železniční nákladní dopravy bez objektivně ospravedlnitelných důvodů na vymezeném relevantním trhu v období od 1. 1. 2003 do 30. 11. 2007 a uplatňováním rozdílných podmínek u levelových cen v období od 1. 1. 2005 do 30. 11. 2007 porušil zákaz stanovený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona.

VI.2. Jednání účastníka řízení ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice

248. Úřad ve správním řízení zjistil, že společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice jako odběratelům železniční nákladní dopravy bylo s účinností od 1. 1. 2006 znemožněno uzavírat s ČD smluvní ceny za služby železniční nákladní dopravy, tzn. že jim ČD odmítly od tohoto data poskytnout slevu z TVZ, přičemž k tomuto datu rovněž přijaly opatření, na jehož základě obě společnosti byly povinny skládat 100% zálohy na služby železniční nákladní dopravy poskytované účastníkem řízení. K 28. 2. 2006 poté uplynuly výpovědní lhůty u výpovědi smluv o centrálním zúčtování zaslaných účastníkem řízení společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice (obě smlouvy vypovězeny dopisem ze dne 5. 1. 2006).
249. Vzhledem k tomu, že obě předmětné společnosti patřily mezi dlouhodobé odběratele služeb železniční nákladní dopravy od ČD, které měly uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování a každoročně uzavíraly s ČD smluvní ceny (tj. ZT) a platby za služby železniční nákladní dopravy měly rozloženy na zálohovou platbu ve výši [... obchodní tajemství] % celkové částky a doplatek se splatností [... obchodní tajemství] dní, Úřad se zabýval tím, zda došlo ke skutečným, jež by objektivně zdůvodňovaly změnu obchodních podmínek v neprospěch obou odběratelů.
250. Úřad zjistil, že interní pokyny účastníka řízení upravují podmínky, za kterých je možno uzavřít s odběratelem ZT, přičemž jejich porušení může být důvodem k pozastavení platnosti ZT nebo k jeho odvolání. Účastník řízení v této souvislosti poukazoval na nesplnění jediné podmínky, a to na špatnou platební morálku obou společností. Úřad proto dále ověřoval, zda tato skutečnost byla skutečným důvodem pro přijetí negativních opatření vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice.
251. Bylo prokázáno, že obě společnosti byly v roce 2005 v prodlení s úhradou většiny faktur za odebrané služby železniční nákladní dopravy od ČD. Nicméně veškerá prodlení byla krátkodobého charakteru a žádná ze společností neměla za rok 2005 neuhrazené dlužné částky. K dlouhodobějším prodlením s platbou faktur došlo až poté, co účastník řízení vypověděl oběma společnostem smlouvy o centrálním zúčtování a znemožnil uzavírat smlouvy o ZT; tato prodlení tedy již nemohla být důvodem pro přijetí negativních kroků ČD, jež jsou předmětem tohoto správního řízení.
252. Existenci špatné platební morálky obou společností jakožto skutečného důvodu pro výrazné zhoršení obchodních podmínek popírá korespondence zasláná jim na konci roku 2005 účastníkem řízení (viz výše), s tím, že ještě v závěru roku 2005 účastník řízení projevil zájem pokračovat ve standardních obchodních vztazích s oběma

společnostmi (společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. byl ČD v listopadu roku 2005 zaslán návrh dodatku o prodloužení platnosti smlouvy o centrálním zúčtování a návrh smluvních cen pro přepravu zboží pro [... obchodní tajemství]), ačkoli byly obě společnosti v průběhu roku 2005 několikrát v prodlení s úhradou faktur. ČD informovaly obě společnosti o tom, že jsou vnímány jako velmi dobří a solventní obchodní partneři, resp. že dlouhodobou spoluprací bylo dosaženo pozitivních výsledků a vztahy s oběma společnostmi ČD hodnotily jako vstřícné. Oba odběratelé navíc uvedli, že je ČD považovaly za bonitní zákazníky a ze strany ČD nebyli informováni o neplnění finančních závazků, jež by mohlo mít vůči nim za následek přijetí negativních opatření. Tato tvrzení přitom účastník v průběhu řízení nerozporoval. Úřad proto uzavírá, že krátkodobá prodlení s úhradou faktur nebyla skutečným primárním důvodem pro jednání ČD, které bylo natolik závažné, že v podstatě znamenalo úplné znemožnění využívat služeb železniční nákladní dopravy od ČD. Za přiměřené standardní obchodní jednání by v takové situaci bylo možno dle názoru Úřadu považovat např. fakturaci úroků z prodlení.

253. Úřad hodnotí jako podstatné, že účastník řízení za primární důvod výše uvedených opatření vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice nejprve označil skutečnost, že se tyto společnosti *stavěly do konkurenční pozice vůči ČD*. Teprve v průběhu správního řízení ČD dodaly, že důvodem negativních opatření byla rovněž špatná platební morálka obou společností, aniž by však jakkoli v průběhu řízení rozporovaly, že důvodem jejich jednání bylo ohrožení jejich pozice v důsledku konkurenčního působení předmětných společností, naopak tuto skutečnost ČD uváděly jako legitimní objektivní důvod jejich jednání a doložily ho rovněž dalšími podklady. Úřad má proto ze všech uvedených důvodů za prokázané, že skutečný důvod pro vypovězení smluv o centrálním zúčtování přepravného společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, znemožnění těmto společnostem uzavřít smluvní ceny s ČD a pro stanovení 100% zálohy za provedení nákladní přepravy, byla skutečnost, že tyto společnosti se snažily realizovat některé přepravy zboží přes jiné železniční přepravní cesty (čímž krátily délku přepravní relace na území České republiky), případně samy nabízely zákazníkům ČD zajištění přepravy prostřednictvím jiného železničního dopravce (případně dopravce s nimi kapitálově propojeného), čímž vystupovaly konkurenčně vůči účastníku řízení.
254. Na základě výše uvedených úvah tedy Úřad dospěl k následujícím závěrům. Je nepochybné, že účastník řízení uplatňoval rozdílné podmínky vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice oproti ostatním odběratelům železniční nákladní dopravy, neboť obě společnosti dlouhodobě splňovaly veškeré podmínky pro uzavření smluv o ZT za standardních podmínek včetně fakturace a doby splatnosti, a tudíž i podmínky pro uzavření (prodloužení) smluv o centrálním zúčtování, avšak účastník jim toto znemožnil. Naproti tomu s ostatními odběrateli železniční nákladní dopravy vystupujícími v obdobné situaci jako obě společnosti ČD smlouvy o centrálním zúčtování za standardních podmínek uzavíraly, stejně tak jako smlouvy o ZT (byť v některých výjimečných případech ČD stanovily na některých relacích u přeprav vybraných NHM skupin pro všechny odběratele ceny dle TVZ – viz relace Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr., a *de facto* pouze v takových případech měl SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice srovnatelné cenové podmínky s ostatními odběrateli). Dále je třeba konstatovat, že tyto rozdílné podmínky měly závažné diskriminační dopady na obě společnosti, neboť nabídnuté obchodní podmínky (zejména cenové) ze strany ČD byly natolik nevýhodné a nekonkurenční, že v podstatě vylučovaly obě společnosti z odběru služeb železniční nákladní dopravy od ČD, a tak

- z podstatné části relevantního trhu. Úřad ověřil, že společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice nejsou objektivně schopné odběr služeb železniční nákladní dopravy nahradit od jiného dodavatele.
255. Úřad rovněž prokázal, že v době, kdy ČD uplatňovaly rozdílné podmínky vůči oběma společnostem, pro to neměl účastník řízení žádné objektivní důvody (např. existence dluhu apod.). Jednání ČD je o to závažnější, že jediným důvodem jejich diskriminačního postupu byla snaha udržet si svou konkurenční pozici na relevantním trhu, a toto jednání představovalo sankci za to, že podnikatelská skupina, do níž tyto společnosti náležely, nabízela svým odběratelům služby železniční nákladní dopravy rovněž od ostatních železničních dopravců. Využití dominantní pozice dodavatele za účelem diskriminace odběratelů v důsledku jejich konkurenčního jednání směřující ke ztížení, resp. neumožnění poskytování konkurenčního produktu je tak jednou z nejzávažnějších forem zneužití dominantního postavení, neboť vytváří bariéry rozvoji hospodářské soutěže, přičemž negativní dopady na soutěž jsou zesíleny právě na trzích, na nichž se účinná soutěž teprve vyvíjí a otvírají se vstupu nových soutěžitelů, jako je tomu v případě liberalizujícího trhu železniční nákladní dopravy, na kterém jakékoli vylučovací jednání dominantního soutěžitele může zpomalit či jinak ohrozit nastoupení pozitiv spojených s liberalizací.
256. Z výše uvedeného plyne, že jednání účastníka řízení způsobilo **újmu** společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, neboť tyto jako odběratelé služeb železniční nákladní dopravy měly ze strany dominantního soutěžitele stanoveny výrazně nevýhodnější cenové podmínky oproti ostatním jeho odběratelům. Tímto způsobem byly do té míry diskriminovány, že v podstatě neměly možnost odebírat jakékoli služby železniční nákladní dopravy přímo od účastníka řízení, neboť by se tak staly nekonkurenceschopnými vůči ostatním odběratelům železniční nákladní dopravy, tedy svým konkurentům a zároveň nebyly schopny získat tyto služby od konkurenčních dodavatelů (vzhledem k výjimečnému postavení účastníka řízení), čímž byly obě společnosti vylučovány ze soutěže. To se ve svém důsledku odrazilo v újmě, jíž jednáním ČD utrpěli spotřebitelé (odběratelé služeb železniční nákladní dopravy, kteří ji poptávají pro vlastní potřebu), neboť měli omezený výběr mezi dodavateli železniční nákladní dopravy z řad dopravců a speditérů, když nemohli poptávat služby od obou postižených společností, které se snažily poskytovat odlišnou nabídku oproti ostatním dodavatelům (např. odlišné vedení trasy přepravy z místa odeslání do místa určení, což pak ovlivňuje výslednou cenu přepravy, případně kvalitu služeb poskytovaných železničními dopravci).
257. Za účelem časového vymezení skutku si Úřad vyžádal informace od obou společností, zda v průběhu správního řízení nedošlo ze strany ČD k obnově smluvních vztahů za standardních obchodních podmínek. K tomu společnost SPEDIT-TRANS, a.s. uvedla, že dne 17. 9. 2007 uzavřela s ČD Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 71309662⁸⁵ ve znění smlouvy, která byla vypovězena na počátku roku 2006, a dodatkem č. 1 ze dne 26. 11. 2007 byla její platnost prodloužena pro rok 2008. Dle sdělení SPEDIT-TRANS, a.s. jsou ceny za železniční nákladní dopravu stanovovány na základě poptávky SPEDIT-TRANS, a.s., na kterou reagují ČD svou nabídkou, přičemž v současné době se pracuje na nových cenách mezi společnostmi SPEDIT-TRANS, a.s. a ČD.

⁸⁵ Viz spis S 220/06 str. 2720 a násl.

258. Společnost ŠPED – TRANS Levice Úřadu zaslala vyjádření, v němž uvádí, že ačkoli neuzavřela smlouvu o centrálním zúčtování s ČD, dostává ze strany ČD smluvní cenové nabídky na své poptávky železniční nákladní dopravy. Zároveň však ŠPED – TRANS Levice dopisem ze dne 10. 1. 2008 sdělila, že pro rok 2007 neměla uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování, ani jí nebylo její uzavření ze strany ČD nabídnuto. Teprve na rok 2008 bylo ze strany generálního zástupce ČD na Slovensku požádáno o vydání smlouvy o centrálním zúčtování na rok 2008, s tím, že v současné době společnost ŠPED – TRANS Levice čeká na uzavření této smlouvy, a do té doby nemůže využívat služeb železniční nákladní dopravy ČD za smluvní ceny.
259. Úřad z výše uvedených důvodů konstatuje, že ČD uzavřením smlouvy o centrálním zúčtování přepravného se společností SPEDIT-TRANS, a.s. za standardních obchodních podmínek včetně lhůty splatnosti a výše skládané zálohy a nabízením služeb této společnosti za smluvní ceny, ukončily vůči této společnosti protiprávní jednání k 16. 9. 2007. Jelikož se společností ŠPED-TRANS Levice dosud nebyla uzavřena smlouva o centrálním zúčtování, která je podmínkou pro možnost sjednání odběru služeb železniční nákladní dopravy od ČD za smluvní ceny, Úřad konstatuje, že ČD do 30. 11. 2007 neukončily protiprávní jednání vůči společnosti ŠPED-TRANS Levice, jež bylo předmětem tohoto správního řízení. Jelikož v průběhu prosince 2007 ČD Cargo projevilo jednoznačnou snahu smlouvu o centrálním zúčtování přepravného uzavřít (viz email od generálního zástupce ČD na společnost ŠPED-TRANS Levice ze dne 14. 12. 2007)⁸⁶, Úřad časově omezil protiprávní jednání účastníka řízení do okamžiku vzniku dceřiné společnosti ČD Cargo (viz výše).
260. Úřad tedy v případě jednání účastníka řízení vůči SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice dospěl k závěru, že ČD tím, že od 1. 1. 2006 znemožnily společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice odebírat služby železniční nákladní dopravy za smluvní ceny (uzavírat smlouvy o ZT), tzn. že jim ČD odmítaly poskytnout slevu z TVZ, dále tím, že přijaly ke stejnému datu opatření, na jehož základě byly obě společnosti povinny skládat 100% zálohy na služby železniční nákladní dopravy poskytované účastníkem řízení, a tím, že ČD vypověděly dopisy ze dne 5. 1. 2006 smlouvy o centrálním zúčtování oběma společností (smlouvy ukončeny dne 28. 2. 2006), poskytovaly svým odběratelům bez objektivně ospravedlnitelných podmínek rozdílné obchodní podmínky při srovnatelném plnění, jimiž byly v hospodářské soutěži znevýhodněny společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice a koneční odběratelé železniční nákladní dopravy, zneužily v období od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 svého dominantního postavení na relevantním trhu ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona na újmu společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice a spotřebitelů.

VII. Dopad na obchod mezi členskými státy ES

261. Jak již bylo uvedeno výše v tomto rozhodnutí, uplatňování rozdílných obchodních podmínek při srovnatelném plnění dominantem bez objektivně ospravedlnitelných důvodů porušuje rovněž čl. 82 Smlouvy ES, avšak pouze za předpokladu, že takové zneužití dominantního postavení se děje na společném trhu EU či na jeho podstatné části a má dopad na obchod mezi členskými státy ES.
262. Cenová diskriminace uplatňovaná na relevantním trhu účastníkem řízení pokrývala území celé České republiky a navíc se týkala železniční nákladní přepravy zboží, jež je

⁸⁶ Viz spis S 220/06 str. 2742-2743.

- z významné části předmětem vývozu či dovozu. V důsledku diskriminačních opatření ČD tak mohlo docházet ke snížení konkurenceschopnosti exportovaného zboží.⁸⁷ Jak bylo v rámci správního řízení prokázáno, cenová diskriminace směřovala k omezení konkurence ostatních železničních nákladních dopravců.
263. Ačkoli bylo zjištěno, že v současné době nezajíždějí na území České republiky zahraniční železniční dopravci mj. v důsledku existence technických, jazykových bariér apod., je třeba vzít v úvahu, že oblast železniční nákladní dopravy prochází liberalizací a postupně jsou tyto bariéry odstraňovány, s cílem podporovat přeshraniční soutěžní prostředí v rámci EU, přičemž tyto bariéry nejsou absolutní a představují překážku vstupu na relevantní trh pro jednotlivé zahraniční dopravce v rozdílné intenzitě. Skutečnost, že někteří zahraniční dopravci hodlají vstoupit do nákladní železniční dopravy v ČR, potvrzuje rovněž Posudek, kde se uvádí, že německý národní dopravce (Deutsche Bahn) má velké ambice expandovat svou činnost na východ, jeho zájmem jsou sítě v ČR a Polsku a dále koridory na Rusko. Pro některé soutěžitele navíc bariéry vstupu na trh ČR neexistují (viz např. sdělení Železniční společnosti Cargo Slovakia, a.s.). Jednání ČD, které směřuje k zachování loajality svých odběratelů, brání rozvoji přeshraniční soutěže na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech, neboť nad rámec ostatních, subjektivní vůlí soutěžitelů nepodléhajících překážek, ztěžuje vstup potenciálních konkurentů z ostatních členských zemí EU na relevantní trh ČR, a takové jednání je tedy způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy EU.
264. Účastník řízení se navíc v některých případech snažil prostřednictvím uplatňování výrazně rozdílných marží za železniční nákladní dopravu ovlivnit odběratele ve volbě trasy mezinárodní přepravy jejich zboží tak, aby poptávali trasu s delší relací na území ČR. Účastník řízení tak znevýhodňoval některé zahraniční železniční dopravce, které by si pro konkrétní přepravy zboží mohli odběratelé v rámci mezinárodní železniční dopravy zvolit. Účastník řízení tím, že diskriminačním stanovováním výše marží ovlivňoval odběratele ve volbě relace na území České republiky, *de facto* omezoval jejich volbu ve vztahu k navazujícímu železničnímu dopravci, resp. dopravcům, prostřednictvím ovlivnění hraničního přechodu ČR s určitým státem jako místem určení konkrétní železniční přepravy. V této souvislosti Úřad odkazuje na navýšení cen železniční nákladní dopravy ČD na relaci Ostrava - Kunčice – Mosty u Jablunkova st. hr. oproti relacím vedoucím z Ostravy – Kunčic do Břeclavi a Lanžhotu, čímž zvýšil výslednou cenu mezinárodní železniční nákladní dopravy realizovanou z ČR přes Slovensko.
265. K obdobným závěrům je třeba dospět rovněž v případě posuzovaného jednání účastníka řízení vůči společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRAS Levice. Za předpokladu, že soutěžitel má dominantní postavení pokrývající celý členský stát, není zpravidla podstatné, že konkrétní zneužití uskutečněné tímto dominantním soutěžitelem ovlivňuje pouze určité odběratele v rámci národního území.⁸⁸ Vylučovací zneužití pokrývající celý členský stát může obvykle ovlivnit obchod mezi členskými státy, zvláště pokud je postižený soutěžitel vývozcem či dovozcem.⁸⁹ Důvodem diskriminačního jednání ČD bylo dle jejich sdělení to, že se společnost ŠPED-TRANS Levice snažila zkrátit délku železniční dopravy zboží přepravovaného pro Mittal Steel Ostrava a.s. na území České republiky a dopravovat zboží z Polska přes Slovensko, čímž se stavěla do role

⁸⁷ Oznamení o dopadu na obchod, odst. 95.

⁸⁸ Oznamení o dopadu na obchod, odst. 96.

⁸⁹ Oznamení o dopadu na obchod, odst. 93 a 94.

konkurenta ČD. Dalším z uváděných důvodů bylo nabízení přepravních služeb společnosti [... obchodní tajemství], a.s. ze strany společnosti [... obchodní tajemství], která je dceřinou společností ŠPED-TRANS Levice, čímž ŠPED-TRANS Levice vystoupila prostřednictvím své dceřiné společnosti jako přímý konkurent ČD. Z výše uvedeného plyne, že cílem jednání ČD bylo ovlivňovat vývoz zboží z České republiky (tzn. volbu trasy, přes kterou zboží bude přepravováno, a tím i volbu jednotlivých dopravců, včetně zahraničních, kteří se na dopravě budou podílet).

266. Dále Úřad konstatuje, že společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice jsou speditéři, kteří nabízejí přepravu zboží v mezinárodním měřítku, a jejich vylučování z přepravního trhu jednoho státu pak logicky musí v návaznosti ovlivnit celkový rozsah a kvalitu jimi poskytovaných služeb na mezinárodní úrovni (tzn. omezení možnosti poskytovat přepravní služby týkající se dovozu do ČR, vývozu z ČR či tranzitu přes ČR). Zároveň je třeba zohlednit i fakt, že diskriminační jednání účastníka řízení bylo namířeno na subjekty, které patří do ekonomické skupiny vlastněné slovenskou společností. Přitom obchod mezi členskými státy EU může být taktéž ovlivněn v případě, že soutěžitel postižený jednáním dominantanta působí i v jiných členských státech.⁹⁰
267. Úřad se taktéž zabýval splněním podmínky zneužití dominantního postavení na společném trhu či alespoň na jeho podstatné části. Pojem „podstatné části společného trhu“ byl několikrát předmětem interpretace ze strany Komise, SPS i ESD v rámci jejich rozhodovací praxe, přičemž lze zobecnit, že v případě zneužití dominantního postavení pokrývajícího celé území členského státu EU, je splněna podmínka zneužití na podstatné části společného trhu (naopak i některá menší lokální území v rámci jednoho státu mohou naplňovat kritérium podstatné části společného trhu)⁹¹ Jelikož diskriminační praktiky účastníka řízení, jež byly předmětem tohoto správního řízení, pokrývaly území celé České republiky, tedy celého členského státu, Úřad konstatuje, že posuzovaná jednání ČD představovala zneužití dominantního postavení na podstatné části společného trhu EU.
268. S ohledem na uvedené proto Úřad konstatuje, že jednání společnosti ČD posuzovaná v tomto správním řízení mají nepříznivé dopady na strukturu soutěže na společném trhu, tudíž obchod mezi členskými státy Evropského společenství může být citelně ovlivněn, a rovněž s ohledem na skutečnost, že ke zneužití dominantního postavení došlo na podstatné části společného trhu EU, představují zneužití dominantního postavení rovněž dle komunitárního práva a porušují čl. 82 Smlouvy ES.
269. Vzhledem k tomu, že Nařízení nabylo účinnosti dne 1. 5. 2004 a teprve tímto datem (vstupem České republiky do EU) byla svěřena Úřadu pravomoc aplikovat na jednání soutěžitelů čl. 81 a 82 Smlouvy ES, je třeba konstatovat, že jednání účastníka spočívající v uplatňování rozdílných smluvních cen a marží za železniční nákladní dopravu bez objektivně ospravedlnitelných důvodů představuje porušení čl. 82 Smlouvy ES až od 1. 5. 2004. V případě ostatních skutků (uplatňování levelových cen a jednání namířené vůči SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice) se časové vymezení porušení čl. 82 Smlouvy ES kryje s časovým vymezením porušení zákona.

VIII. Námitky účastníka řízení

⁹⁰ Oznámení o dopadu na obchod, odst. 94.

⁹¹ Např. Rozhodnutí Komise ve věci *Magill* [1989] OJ L78/43; Rozsudek ESD 77/77 ve věci *BP* [1978] ECR 1513; Rozsudek SPS T-228/97 ve věci *Irish Sugar* [1989] ECR II-2969.

VIII.1. Námítky k průběhu řízení a zjištěným skutečnostem

270. ČD nesouhlasí s tvrzením Úřadu, že neposkytují Úřadu relevantní dokumenty či řádně neodůvodňují některé skutečnosti. Ačkoli měli zaměstnanci Úřadu k dispozici veškerou dokumentaci ČD v jejich sídle při místním šetření dne 24. 10. 2006, Úřad ve správním řízení požadoval předkládání dalších dokumentů. Lze tak dovodit, že Úřad vyžadoval (viz přípisy Úřadu ze dne 30. 11. 2006, 20. 12. 2006, 30. 1. 2007 a 13. 4. 2007) dokumenty, s nimiž byl již jednou seznámen a o kterých byl již jednou přesvědčen, že jsou ve vztahu k tomuto řízení zcela irelevantní, jelikož nepovažoval za nutné si opatřit jejich kopie.
271. Úřad dle názoru ČD nepostupuje v souladu se zákonem, s komunitárním právem, konstantní judikaturou ESD, SPS a rozhodnutími Komise, neboť nejprve neprovedl analýzu existence/neexistence dominantního postavení účastníka řízení, jinak by již řízení zastavil. Úřad ani nevyvrátil vyvratitelnou domněnku dle § 10 odst. 3 zákona, na jejímž základě se má za to, že soutěžitel, jenž ve zkoumaném období dosáhl na trhu menší než 40% tržní podíl, nezaujímá na tomto trhu dominantní postavení. Každou soutěžněprávní analýzu je třeba zahájit správným vymezením relevantního trhu, a proto veškeré důkazy, které Úřad získal ve správním řízení před vyvrácením zákonné domněnky dle § 10 odst. 3 zákona, jsou nezákonné. S ohledem na platnou právní úpravu a tržní podíl ČD na trhu nákladní dopravy a přepravy přicházel jako jediný možný postup v této věci posouzení existence/neexistence dominantního postavení ČD v rámci předběžného šetření nebo formou předběžné otázky v tomto správním řízení. Úřad si v rámci správního řízení navíc nevyžádal jakýkoli podklad vztahující se k postavení ČD na trhu nákladní dopravy a přepravy a neprovedl tak jediný relevantní důkaz k prokázání existence/neexistence dominantního postavení ČD. Rovněž čl. 82 Smlouvy ES výslovně předpokládá existenci dominantního postavení. ČD v této souvislosti upozorňují, že k porušení čl. 82 Smlouvy ES, tj. zneužití dominantního postavení, může docházet jen na „společném trhu“ (jímž je trh EU), a to za kumulativního splnění podmínky „ovlivnění obchodu mezi členskými státy“. Vzhledem k tomu, že ČD neměly dominantní postavení na trhu nákladní dopravy a přepravy v ČR, lze dovodit, že neměly dominantní postavení na stejném trhu ani v EU.
272. Dále ČD namítají, že Úřad kladl železničním dopravcům a zákazníkům při dokazování sugestivní otázky, např. ohledně zastupitelnosti železniční dopravy. Úřad je přitom povinen ze zákona zjistit objektivní stav na trhu, nikoli spekulativní stanoviska některých subjektů provozujících železniční dopravu na základě sugestivně položené otázky. Vymezení relevantního trhu dle Úřadu je navíc v rozporu s dopravní a ekologickou politikou EU, neboť Úřad zamezuje konkurenceschopnosti největšího železničního nákladního dopravce v ČR vůči dopravě silniční, směřuje k přesunu dopravy z železnice na silnici, a tudíž k větší ekologické zátěži pro ČR i EU.
273. Účastník řízení ve vztahu k Posudku poukazuje na skutečnost, že součástí spisu není jeho zadání, které bylo adresováno jeho zpracovateli. Na obsah zadání lze usuzovat pouze z nadpisu Posudku a z některých informací v něm obsažených. Titulní strana Posudku obsahuje dovětek (cit.): „*doplněná zpráva po připomínkách ÚOHS z 29.11.2007*“. Účastník řízení nebyl seznámen ani s původním znaleckým posudkem předloženým Úřadu, ani s obsahem připomínek Úřadu k původnímu posudku. Účastník se domnívá, že takový postup je v rozporu se zásadou zákonnosti a rovnosti a důsledkem je zásah do práva účastníka na spravedlivý proces. Zásahem Úřadu

- do Posudku byla navíc narušena nezávislost znalce a důkaz tímto posudkem nemůže být v řízení připuštěn.
274. Pochybnosti o nezávislosti znalce lze mít rovněž z již samotného zadávání znaleckého posudku. Nelze přehlédnout, že vybraný zpracovatel byl jako jediný z nekonkrétního zadání znaleckého úkolu schopen určit výslednou cenu posudku a zároveň stanovit nejkratší čas pro jeho zpracování. Lhůta ke zpracování posudku navíc nebyla dodržena, přičemž nabídnutá cena za zpracování posudku ani pravděpodobně neodpovídá právním předpisům o odměňování znalců.
275. Účastník dovozuje, že předmětem zkoumání měly být přepravy zboží o určitém objemu. Je tak zřejmé, že Úřad již v zadání vymezuje znalci relevantní trh, ačkoli tato otázka má být předmětem zkoumání a výsledkem znaleckého posudku. Nadto podle názoru účastníka objem nelze použít jako kritérium pro vymezení relevantního trhu. Tímto způsobem Úřad značně omezil prostor zpracovatele posudku pro předložení komplexního výstupu, což zpracovatele vedlo k provedení analýzy pouze úzce vymezeného segmentu dopravního trhu a ovlivnilo závěry posudku.
276. Správní spis obsahuje mj. dokumenty a informace označené jako obchodní tajemství jak ze strany účastníka, tak ze strany třetích osob. V souladu s § 21 odst. 10 zákona je Úřad povinen zajistit, aby obchodní tajemství nebylo porušeno, zejména aby takové podklady nebyly volně založeny do správního spisu. Ustanovení § 38 odst. 6 správního řádu pak stanoví, za jakých podmínek by účastníku mělo být povoleno nahlížet do té části spisu, která je označena jako obchodní tajemství. Dokumenty a informace označené účastníkem řízení jako obchodní tajemství jsou volně loženy ve spisu. Některé z dokumentů, které předložily třetí osoby a které jsou označeny jako obchodní tajemství, jsou též volně založeny ve spisu a účastník si je mohl ofoťit, aniž by byly splněny podmínky § 38 odst. 6 správního řádu (viz např. list 2203). Naopak některé dokumenty označené jako obchodní tajemství nebyly účastníku zpřístupněny ani za podmínek stanovených § 38 odst. 6 správního řádu, ačkoli je zřejmé, že těmito dokumenty byl během správního řízení prováděn důkaz. Úřad tímto způsobem porušuje zákonná ustanovení týkající se ochrany obchodního tajemství.
277. ČD uvádějí, že společnost SPEDIT-TRANS, a.s. bezdůvodně napadá ČD, aniž by doložila existenci jejich dominantního postavení na trhu, natož pak zneužití jejich dominantního postavení. Společnost SPEDIT-TRANS, a.s. navíc používá pojmů „*hromadný substrát*“, „*velkoodběratel*“ či „*střední a dlouhé tratě*“, aniž by je jakkoli definovala. SPEDIT-TRANS, a.s. konstatuje, že mu ČD vypověděly ZT na konkrétních, společnostech SPEDIT-TRANS, a.s. specifikovaných tratích a že ostatní zákazníci ČD mohli přepravovat zboží za tyto zvýhodněné ZT, nikoli za TVZ, a to bez doložení takových tvrzení. ČD se domnívají, že z provedených důkazů naopak vyplývá, že pokud by ČD dále přepravovaly zboží na specifikovaných tratích pro společnost SPEDIT-TRANS, a.s. za ZT, zvýhodnily by tuto společnost na úkor všech ostatních zákazníků. Z výsledku zástupce SPEDIT-TRANS, a.s. navíc plyne snaha uvádět informace nezakládající se na pravdě a obviňující ČD a jejich zaměstnance a zástupce, k tvrzení týkajícímu se cenotvorby ČD jsou uváděny spekulativní a nepodložené důkazy. Společnost SPEDIT-TRANS, a.s. je vedena pouze snahou o poškození dobrého jména ČD a účastník řízení toto dokládá „*nestandardním chováním*“ společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., které spočívalo v soustavném hrazení faktur za služby železniční nákladní dopravy po jejich splatnosti, ačkoli měla nadstandardní délku splatnosti ([... obchodní tajemství] dní namísto [... obchodní tajemství] dní), přičemž obě společnosti, tj. jak SPEDIT-TRANS, a.s., tak SPEDIT-TRANS Levice byly v drtivé většině případů

- v permanentním prodlení s platbou, a to až o 42 dnů. V návaznosti na toto neplnění smluvních závazků byla oběma společnostem vypovězena smlouva o centrálním zúčtování. ČD rovněž uvedly, že v případě řádného plnění smluvních podmínek byly kdykoli připraveny vstoupit do smluvního vztahu s kterýmkoli partnerem; v září roku 2007 ČD se společností SPEDIT-TRANS, a.s. opětovně uzavřely smlouvu o centrálním zúčtování.
278. Účastník řízení považuje za absurdní, že Úřad pokládá za stěžejní důkaz e-mailovou korespondenci zaměstnankyně ČD [... důvěrná informace] ze dne 31. 10. 2007, ze kterého dovozuje důvod vypovězení smluv o centrálním zúčtování společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, která však byla pouze projevem korektního chování vůči zákazníkům ČD. Koncem roku 2005 byla představenstvem ČD hodnocena spolupráce s oběma společnostmi, a to rozhodlo o ukončení spolupráce s nimi a udělilo příslušným zaměstnancům ČD ústní pokyn k vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. z důvodu soustavného opožděného splácení faktur. Naproti tomu OPT je pouze organizační jednotkou ČD a její zaměstnanci nemohou učinit obchodní rozhodnutí týkající se ukončení smlouvy o centrálním zúčtování vůči jakémukoli zákazníkovi ČD, neboť tato kompetence je výlučně v rukou představenstva.
279. Dle názoru ČD není pravdivé tvrzení společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., že jí vypovězením smlouvy o centrálním zúčtování vznikla škoda v řádech desítek milionů korun českých. Je jednak v rozporu s vyjádřeními statutárního zástupce společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. ve slovenských médiích, jednak nemají oporu v platné právní úpravě. Podmínkou vzniku odpovědnosti za škodu je porušení právní povinnosti (protiprávní úkon), kterým nemůže být vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování smluvnímu partnerovi, který soustavně porušuje smluvní povinnosti. V tisku zástupce společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. připustil, že SPEDIT-TRANS, a.s. soustavně hradí ČD dlužné částky opožděně a pohledávky ČD vůči ní byly nabídnuty k prodeji. Taková sdělení jsou v rozporu s informacemi, jež uvádí SPEDIT-TRANS, a.s. v rámci správního řízení. Je nepochybné, že SPEDIT-TRANS, a.s. považoval výpověď smlouvy o centrálním zúčtování za jediný možný logický postup ČD a jediný důsledek soustavného pozdního hrazení faktur za poskytnuté služby.
280. O rozporuplnosti a nepravdivosti informací poskytovaných společností SPEDIT-TRANS, a.s. dále podle účastníka řízení svědčí i rozporuplnost jeho odpovědi na otázky Úřadu č. 25 a 27 v podání ze dne 19. 2. 2007. Na jednání konaném dne 27. 11. 2006 zástupce SPEDIT-TRANS, a.s. uvedl, že nesdělí, kdo konkrétně zakázal ČD komunikaci se SPEDIT-TRANS, a.s., neboť by se to mohlo těchto lidí dotknout. Zároveň uvedl, že se SPEDIT-TRANS, a.s. obrátil na představenstvo ČD, což doloží písemnou korespondencí. V přípise ze dne 19. 2. 2007 však již SPEDIT-TRANS, a.s. uvádí osobu, jež zakázala komunikaci se společností SPEDIT-TRANS, a.s. Korespondenci potvrzující zákaz komunikace obchodních zástupců ČD se SPEDIT-TRANS, a.s. a reakci této společnosti na zákaz komunikace nicméně SPEDIT-TRANS, a.s. nedoložil.
281. Protože během správního řízení byli zákazníci ČD dotazováni na obchodní vztahy s ČD, musí být Úřadu z tohoto dokazování zřejmé, že ČD požívají dobrého jména, mají se zákazníky nadstandardní obchodní vztahy a k žádnému jednání v rozporu s právní úpravou na ochranu hospodářské soutěže ze strany ČD nedochází. SPEDIT-TRANS, a.s. je veden pouze snahou o poškození dobrého jména ČD, jež ČD na trhu nákladní dopravy a přepravy požívají, a snahou o poškození jejich dobrých obchodních vztahů

- se zákazníky. V této souvislosti ČD podaly podnět Úřadu, aby ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona zahájil správní řízení se společností SPEDIT-TRANS, a.s. a prošetřil relevantnost poskytování informací touto společností, které jsou dle názoru ČD nepravdivé či nesprávné.
282. ČD jsou přesvědčeny, že jejich cenová politika byla věcně odůvodněná a jednotlivé výše cen za železniční nákladní přepravu mají logicky odůvodnitelný vztah ve vazbě na daná specifika a parametry každého konkrétního případu. ČD tak přistupovaly ke všem svým zákazníkům nediskriminačně a uplatňovaly vůči nim v souladu se zákonem při shodném plnění shodné podmínky.
283. Účastník řízení uvádí, že obchodní výjimky udělované obchodní radou pro snížené ceny za železniční nákladní dopravu byly vždy uděleny z ospravedlnitelných důvodů a kritéria pro jejich udělení nelze považovat za neobjektivní. Komise i ESD přitom setrvávají na názoru, že pokud jsou za ekvivalentní plnění účtovány rozdílné ceny, je třeba zkoumat, zda takové rozdíly jsou ospravedlnitelné. V řízení bylo prokázáno, že důvodem výjimečného snížení ceny uděleného obchodní radou ČD byla existence konkurenčního tlaku ze strany silničních dopravců a jiných železničních dopravců (viz rozhodnutí Komise *HOV-SVZ/MCN*, 1994/210/EC, v němž Komise nevyloučila, že konkurenční tlak může být ospravedlnitelným důvodem pro stanovení rozdílných cen, nicméně v případě *Deutsche Bahn* byly na trasách s větším konkurenčním tlakem účtovány ceny vyšší, což neodpovídá rozumnému ekonomickému chování soutěžitele na trhu; shodně rozhodnutí ESD ve věci *Deutsche Bahn*).
284. Účastník řízení rovněž tvrdí, že jeho jednání nevedlo k posilování pozice ČD, neboť veškeré cenové výjimky byly uděleny za účelem obrany proti dalšímu oslabení pozice účastníka na trhu, zejména v důsledku silného konkurenčního tlaku ze strany silniční dopravy. Jednání účastníka nemělo negativní dopady na soutěžitele ani spotřebitele, a tudíž nemůže ani hypoteticky naplnit skutkovou podstatu zneužití dominantního postavení. Soutěžitelé (silniční a železniční dopravci) museli čelit větší konkurenceschopnosti účastníka, což je v tržním prostředí zcela obvyklé a žádoucí, neboť v konečném výsledku přináší výhody spotřebiteli. Stanovování rozdílných cen ČD vycházelo z praxe zavedené v době, kdy byl účastník státním podnikem, přičemž tato praxe byla převzata a v dobré víře udržována až do roku 2007. Po sdělení výhrad Úřadu bylo započato s revizí stávajících dokumentů týkajících se cenotvorby. Postup revizních prací byl ovlivněn rovněž založením nové společnosti ČD Cargo. V návaznosti na revizi dokumentů vydal účastník v listopadu 2007 novou Směrnici pro obchodní činnost a cenotvorbu pro rok 2008“ s účinností od 1. 12. 2007. ČD rovněž iniciovaly změny stávajících dlouhodobých smluv se svými zákazníky za účelem odstranění veškerých pochybností o zajištění jednotných smluvních podmínek.

VIII.2. Námítky k vymezení relevantního trhu

285. Účastník v rámci správního řízení opakovaně namítal nesprávné vymezení relevantního trhu a v této souvislosti předkládal posudky zpracované na základě jeho žádosti a odkazoval na příslušná rozhodnutí Komise či jiných národních soutěžních úřadů, příp. ESD, z nichž lze dle jeho názoru jednoznačně dovodit, že jednotlivé druhy dopravy (včetně letecké a lodní) si na trhu nákladní dopravy a přepravy nepochybně konkurují. ČD konstatovaly, že železniční nákladní doprava je zastupitelná silniční dopravou, přičemž v odkazu na statistické údaje MD týkající se celkových výkonů nákladní dopravy z let 2000 – 2005 poukázaly na zvyšující se rozdíl mezi železniční a silniční nákladní dopravou ve prospěch dopravy silniční. Tyto skutečnosti potom ČD

- dále dokládaly statistickými informacemi MD obsahujícími přehledy o celkové nákladní přepravě.
286. ČD rovněž namítaly neurčitost pojmu „hromadná přeprava zboží“ obsaženého ve sdělení výhrad Úřadu, kdy uvedený pojem nereflektuje základní pravidlo vymezení relevantního trhu ve vztahu k přepravovaným komoditám, a domnívají se, že Úřad měl vymežit relevantní trh vždy ve vztahu k jednotlivým přepravovaným komoditám.
287. Dále bylo konstatováno, že Úřad účelově pomíjí důkazy při konečném vymezení relevantního trhu. Dle názoru ČD dospěl Úřad k nesprávným skutkovým i právním závěrům o možné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy, když selektivně hodnotil pouze ty části důkazů potvrzující závěr o nemožnosti substituce železniční nákladní dopravy jiným druhem dopravy. Své tvrzení pak účastník řízení opírá o informace vyžádané od svých zákazníků o podílech objemu silniční a železniční nákladní dopravy na celkovém objemu přepravy jejich zboží.
288. ČD odkazují na tzv. Bílou knihu dopravní politiky EU obsahující podrobný rozbor dopravního trhu na území EU, včetně cíle současné evropské politiky týkajícího se úpravy tržních podílů ve prospěch železniční nákladní dopravy, zejména s ohledem na ochranu životního prostředí. Účastník řízení z tohoto dokumentu vyvozuje vzájemnou zastupitelnost jednotlivých druhů nákladní dopravy.
289. Pro doložení tvrzeného názoru ČD o tom, že Úřad nesprávně vymežil relevantní trh z hlediska věcného, byl předložen posudek Ústavu státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. (dále též „Posudek ÚSP AV“) týkající se kritérií a postupů pro vymezení relevantního trhu. Dle Posudku ÚSP AV vymežil Úřad relevantní trh v rozporu s § 2 odst. 2 zákona i s definicí relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství, čímž dospěl k chybnému závěru o existenci dominantního postavení ČD. Uvedený závěr vyplývá ze stanoviska citovaného ústavu, že při posuzování vzájemné zastupitelnosti výrobků (služeb) více dopravců nabízejících rozdílné typy dopravy je rozhodující konkrétní přepravovaná komodita.
290. Dále účastník řízení předložil posudek zpracovaný Liberálním institutem (dále též „Posudek LI“) týkající se vymezení relevantního trhu na úseku nákladní dopravy zboží, který se zabývá obecně kritérii při vymežování relevantního výrobového trhu. Posudek LI uvádí, že není smysluplné posuzovat trh železniční dopravy (ať už nákladní nebo osobní) jako nezávislý na trhu dopravy silniční (a stejně tak dalších trhů dopravy – např. lodní či letecké), a že přepravovaná komodita není pro vymezení relevantního trhu rozhodující, ale relevantní trh je možné smysluplně vymežit vždy jen vzhledem ke konkrétnímu poptávanému statku, kterým ve zkoumaném případě je přeprava komodity za určitých podmínek na určité relaci. V citovaném Posudku LI je rovněž uvedeno, že pro vymezení relevantního trhu nehraje objem přepravy žádnou roli, neboť množství, ale ani cena nedefinují podstatu statku.
291. Závěry uvedené v těchto dvou posudcích zpracovaných na základě žádosti ČD pak dle názoru účastníka řízení neodpovídají závěrům obsaženým v Posudku CDV, jehož zpracování zadal Úřad, kdy analýzy neprokázaly jednoznačnou nezastupitelnost železniční nákladní dopravy dopravou silniční a kdy navíc při nich bylo vycházeno z nesprávných informací. K tomu účastník řízení také odkazoval na další informace soutěžitelů oslovených Úřadem v rámci správního řízení, z nichž je zřejmé, že všechny komodity přepravované po železnici jsou přepravovány též po silnici a zastupitelnost přepravy zboží jednotlivými druhy dopravy vyplynula i z Úřadem provedeného cenového testu.

292. Účastník řízení konstatoval, že Úřad se při posuzování relevantního trhu omezil v podstatě pouze na kritérium ceny srovnávaných substitutů a objem přepravovaného zboží, přičemž z řady rozhodnutí, na které bylo ČD odkazováno, byly různé druhy dopravy zahrnuty do jednoho relevantního trhu. Z těchto rozhodnutí dále dle názoru ČD vyplývá, že prvky konkretizujícími relevantní trh jsou, spíše než objem či druh přepravy, konkrétní druh a charakter zboží a trasa, po níž je zboží přepravováno. ČD závěrem odmítají dominantní postavení na Úřadem chybně vymezeném relevantním trhu, tudíž i zneužití tohoto postavení ČD.

VIII.3. Námítky po seznámení s podklady pro rozhodnutí

293. Po seznámení s podklady pro rozhodnutí, které bylo provedeno dne 15. 5. 2008, účastník řízení zaslal Úřadu vyjádření, v němž shrnul své námítky uplatňované již v průběhu správního řízení a které byly Úřadem vypořádány výše v odůvodnění tohoto rozhodnutí.

294. Nad rámec těchto námitek uvedl, že nebyl přítomen ani obeslán na jednání uskutečněné mezi zástupci Úřadu a zpracovatelem Posudku, jehož předmětem bylo dle jeho názoru sdělení požadavků Úřadu na přepracování Posudku. Účastník má zato, že původní Posudek byl upraven dle připomínek Úřadu, přičemž tímto přepracováním závěru znalce změny již nesvědčily ve prospěch dosavadních tvrzení účastníka řízení. Opakovaně uvedl, že z postupu Úřadu při zadávání stěžejní ekonomické analýzy je nepochybné, že správní řízení trpí vadami, které v konečném důsledku směřují k věcně i právně nesprávnému prvoinstančnímu rozhodnutí.

295. Argumentaci zpochybňující Úřadem vymezený relevantní trh dále účastník řízení doplnil o odkaz na dvě vyjádření odběratelů železniční nákladní dopravy, a to společnosti Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost a ŠKODA AUTO a.s. Na jejich případě demonstroval rozpory s tvrzeními Úřadu o nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy při přepravě substrátů ve velkých objemech, resp. poukazoval na skutečnost, že tvrzení Úřadu nemá oporu v obsahu správního spisu. Účastník řízení pak rovněž odkázal na podklady předložené dceřinou společností ČD Cargo poukazující na několik konkrétních příkladů zastupitelnosti silniční a železniční dopravy (případy fakticky uskutečňovaných pravidelných přeprav velkých objemů komodit prostřednictvím silniční dopravy), z nichž dovozuje, že se jedná o dostatečné důkazy, byť by se mělo jednat o případy ojedinělé, pro odůvodnění závěru o nezastupitelnosti uvedených druhů dopravy.

296. Po seznámení s podklady pro rozhodnutí účastník řízení zaslal Úřadu podání, v němž navrhoval, aby Úřad ve smyslu § 11 odst. 3 zákona uložil účastníku řízení splnění navržených opatření a správní řízení zastavil. Svůj návrh zdůvodnil tím, že byl seznámen s přípisem Úřadu ze dne 14. 5. 2008, v němž bylo konstatováno, že Úřad posoudil opatření přijatá společností ČD Cargo za dostatečná k odstranění protisoutěžního stavu vyvolaného jednáním její mateřské společnosti, jež je předmětem správního řízení sp. zn. S 220/06 a zároveň stanovil společnosti ČD Cargo podmínky za účelem kontroly jejího postupu, jejichž plněním je podmíněno, že Úřad nezhájí v dané věci správní řízení se společností ČD Cargo. Dle účastníka řízení by měl Úřad v souladu s § 11 odst. 3 zákona uložit společnosti ČD splnění daných opatření (resp. uložit, aby ČD zajistily dodržování daných opatření ze strany jimi kontrolované společnosti ČD Cargo) a řízení zastavit. Účastník řízení v podaném sdělení přítom vycházel z konceptu jedné hospodářské jednotky, a tedy i soutěžitele (ve smyslu § 2 odst. 1 zákona), resp. podniku (ve smyslu čl. 82 Smlouvy ES).

297. Účastník řízení rovněž navrhl, aby Úřad doplnil dokazování provedením důkazu listinou obsahující vyjádření Komise k Úřadem zaslanému shrnutí případu, předpokládaného rozhodnutí a jiných dokumentů nezbytných k posouzení případu a požádal o umožnění seznámit se s vyjádřením Komise, včetně všech podkladů tohoto vyjádření zaslaných Úřadem Komisi ve smyslu § 20a odst. 4 písm. d) zákona. Svou žádost zdůvodnil tím, že v souladu s čl. 46 Oznámení Komise o spolupráci v rámci sítě soutěžních úřadů⁹² zaujímá Komise své stanovisko k případu ve formě písemného vyjádření, přičemž dle názoru účastníka řízení je písemné vyjádření Komise podkladem pro rozhodnutí ve smyslu § 50 odst. 1 správního řádu, a proto s ním musí být seznámen.

IX. Vyjádření Úřadu k námitkám účastníka řízení

IX.1. Námítky k průběhu řízení a zjištěným skutečnostem

298. K námitce účastníka, že Úřad od něj nadbytečně vyžadoval informace, ačkoli měl veškeré podklady k dispozici v rámci místního šetření v sídle ČD, Úřad uvádí, že vyžadoval podklady, informace a vysvětlení, jež v průběhu řízení považoval při provádění dokazování podstatné pro zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Tyto podklady a informace nebylo možno získat v rámci místního šetření provedeného v sídle účastníka, neboť většina z nich se buď v sídle účastníka nenacházela (např. opakované požadavky Úřadu na zdůvodnění existence cenových rozdílů u obdobných obchodních případů či další vysvětlení požadovaná od účastníka), případně je bylo třeba zpracovat z dokumentů, jež mají ČD k dispozici (např. přehled obchodních případů na stanovených relacích). Úřad je oprávněn od soutěžitelů včetně účastníka vyžadovat podklady a informace ve smyslu § 21 odst. 5 a 7 zákona v průběhu celého správního řízení, přičemž je hodnotí samostatně i ve vzájemných souvislostech a průběžně vyhodnocuje, které skutečnosti je třeba dále prokazovat. Není však pravděpodobné, aby Úřad veškeré podklady a informace od účastníka získal v rámci provedení jediného procesního úkonu (v tomto případě v průběhu místního šetření). Rovněž není pravdivý názor účastníka, že dokumenty převzaté na místním šetření jsou ve vztahu k předmětu řízení irelevantní, neboť Úřad převzal velké množství podkladů, jež se vztahují k cenové politice ČD (především interní pravidla pro tvorbu cen) a jejímu uplatňování (např. obchodní výjimky udělené obchodní radou ČD) a sloužily k prokázání jednání účastníka spočívajícího v uplatňování rozdílných obchodních podmínek bez objektivně ospravedlnitelných důvodů, které bylo předmětem tohoto řízení.

299. K námitkám účastníka týkajícím se způsobu vedení řízení, kdy dle něj Úřad pochybil, když nejprve nevyřešil otázku existence/neexistence dominantního postavení účastníka a teprve v případě zjištění její existence pokračoval dále v řízení, Úřad konstatuje, že správní řízení ve věci možného zneužití dominantního postavení směřuje k prokázání, zda taková skutková podstata byla naplněna či nikoli. Konstatování naplnění § 11 odst. 1 zákona, příp. čl. 82 Smlouvy ES předpokládá prokázání několika podmínek a skutečností, z nichž existence dominantního postavení je pouze jednou z nich. Úřad v rámci správního řízení prověřuje skutečnosti týkající se jednání účastníka řízení i skutečnosti týkající relevantního trhu a postavení soutěžitelů na něm. Dokazování probíhá v rámci jednotného řízení kontinuálně, neboť informace zjištěné Úřadem v rámci řízení spolu vzájemně souvisejí a nelze je oddělovat. Z rozhodovací praxe Úřadu, ostatních evropských soutěžních úřadů a judikatury tuzemských soudů

⁹² Publikováno v Úředním věstníku C 101, ze dne 27. 4. 2004 (str. 43-53).

i ESD a SPS plyne, že vymezení relevantního trhu, stanovení postavení účastníka řízení na něm a prokazování porušení předpisů na ochranu hospodářské soutěže prostřednictvím zakázaného jednání spadá do jediného řízení, v němž nelze vyčleňovat fázi, která by řešila „předběžnou otázku“ existence dominantního postavení. Takový postup by byl navíc nelogický a nehospodárný, neboť Úřad například od soutěžitelů na trhu vyžaduje nejen údaje o trhu, ale zároveň skutečnosti týkající se jednání účastníka řízení. Úřad proto nepochybil, pokud neprovedl předběžnou analýzu existence/neexistence dominantního postavení účastníka řízení a nevyvrátil domněnku dle § 10 odst. 3 zákona jakýmsi mezitímním rozhodnutím, nýbrž učinil tak až v konečném rozhodnutí ve věci, kde odůvodnil splnění všech podmínek pro naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení účastníkem řízení. Úřad se nemůže ztotožnit ani s názorem účastníka, že ten nemohl porušit čl. 82 Smlouvy ES, neboť pokud nemá dominantní postavení na trhu nákladní dopravy a přepravy v ČR, lze dovést, že nemá dominantní postavení na takovém trhu v EU. Za prvé Úřad po vyhodnocení všech zjištěných skutečností vymezil relevantní trh odlišně od trhu nákladní dopravy a přepravy, jenž byl navrhován účastníkem, a na takto úředně vymezeném trhu prokázal existenci dominantního postavení ČD. Za druhé při aplikaci čl. 82 Smlouvy ES je třeba striktně odlišovat pojem „dopad na obchod mezi členskými státy“ a „dominantní postavení na relevantním trhu“, neboť obchod mezi členskými státy může být rovněž ovlivněn v případech, kdy je relevantní trh národní nebo menší než národní⁹³, jak je tomu i v tomto případě.

300. K námitkám účastníka vztahujícím se k provádění dokazování Úřad uvádí následující. Účastník řízení blíže nespecifikoval, kterým železničním dopravcům a zákazníkům kladl Úřad sugestivní otázky a o které otázky se přesně jednalo. Dle účastníka se mělo jednat o otázky ohledně zastupitelnosti železniční dopravy s tím, že Úřad nemá zjišťovat spekulativní stanoviska subjektů, ale zjistit objektivní stav na trhu. Úřad konstatuje, že žádná z jím položených otázek v rámci dokazování předem nezodpovídala, zda je železniční nákladní doprava zastupitelná s ostatními druhy dopravy, případně v jakém rozsahu. Za účelem vymezení relevantního trhu Úřad mj. oslovuje mimo účastníka řízení ostatní soutěžitele, ať z řad konkurentů či potenciálních konkurentů, jejich dodavatelů či odběratelů, neboť právě účastníci trhu mají velice kvalifikované a detailní informace ohledně posuzovaného zboží a jeho zastupitelnosti. Úřad nicméně nevycházel pouze z takových zjištění, ale rovněž dalších podkladů (Posudek, informace orgánů státní správy apod.). Vyhodnocením všech získaných informací pak Úřad dospěl k závěru ohledně vymezení relevantního trhu tak, aby naplnil podmínku § 3 správního řádu. Ke způsobu vymezení relevantního trhu Úřad doplňuje, že jím nemůže zamezovat konkurenceschopnosti ČD, ani nemůže být v rozporu s dopravní a ekologickou politikou EU, neboť jím Úřad popisuje, jakým způsobem funguje vztah nabídky s poptávkou ohledně určitých komodit v reálném světě. Vymezení relevantního trhu a postavení soutěžitelů na něm sice může vypovídat o konkurenceschopnosti jednotlivých účastníků trhu, ale žádným způsobem ji nemůže ovlivnit. Tím spíše nemůže ovlivňovat dopravní a ekologickou politiku EU, která hodnotí obecně situaci na dopravním trhu, aniž by se vyjadřovala konkrétně k tržní situaci na Úřadem vymezeném relevantním trhu.
301. Co se týče nezpřístupnění zadání Posudku, Úřad uvádí, že bylo předmětem smlouvy mezi Úřadem a zpracovatelem Posudku, která má soukromoprávní charakter a není

⁹³ Viz Oznámení Komise o pokynech k posuzování pojmu dopad na obchod obsažený v čl. 81 a 82 Smlouvy ES; publikované v Úředním věstníku C 101, ze dne 27. 4. 2004.

důkazním prostředkem v rámci tohoto správního řízení, a proto nebyla do správního spisu zařazena. Zadání Posudku je však dostatečně specifikováno v jeho úvodních ustanoveních, účastník tudíž nebyl nijak zkrácen na svých právech, neboť s předmětem Posudku byl dostatečně seznámen. K námitce účastníka uplatněné v průběhu řízení, že ČD nebyly seznámeny s Posudkem před jeho přepracováním dle připomínek Úřadu, Úřad zařadil původní pracovní verzi Posudku do spisu⁹⁴, stejně jako přehled připomínek Úřadu k němu⁹⁵; účastník řízení tedy měl možnost se s těmito dokumenty seznámit. Z obsahu připomínek je přitom seznatelné, že jejich cílem nebylo ovlivňovat zpracovatele Posudku ohledně závěrů k zastupitelnosti hromadné železniční nákladní dopravy s ostatními druhy nákladní přepravy, nýbrž objasnění některých Úřadu nezřetelných skutečností a závěrů uváděných v Posudku a doplnění některých částí Posudku. Tímto postupem nebyla a nemohla být žádným způsobem narušena nezávislost zpracovatele Posudku; jednání Úřadu v dané věci směřovalo k dosažení stavu, kdy bude možno Posudek použít jako podklad pro vydání rozhodnutí.

302. Posudek nebyl poskytován jako znalecký posudek ve smyslu § 56 správního řádu. Úřad proto procesně nepostupoval dle tohoto ustanovení (zejména nevydával usnesení o ustanovení znalce a neinformoval o něm tudíž účastníka). V tomto případě rovněž Úřad neustavil zpracovatele Posudku ze seznamu znalců, ale na základě oslovení několika potenciálních zpracovatelů, kteří se problematikou železniční dopravy mj. zabývají. Na základě jejich nabídek Úřad vybral zpracovatele Posudku, přičemž rozhodujícím kritériem byla výše ceny za Posudek a lhůta k jeho zpracování (výběr tedy proběhl objektivně a transparentně). Úřad má za to, že výzva ke zpracování odborného posouzení, jak byla zaslána jeho potenciálním zpracovatelům a jež je součástí správního spisu, dostatečně specifikovala předmět odborného posouzení. Skutečnost, že zpracovatel Posudku byl jako jediný schopen specifikovat výši předpokládané ceny za zpracování Posudku, nemůže sama o sobě jakkoli vyvolávat pochybnosti o jeho nezaujatosti. Zda byla dodržena lhůta ke zpracování Posudku a jakým způsobem byla stanovena výše ceny, je otázkou soukromoprávní, tedy otázkou obchodních podmínek ve smlouvě mezi zpracovatelem Posudku a Úřadem, které nemají vztah k správnímu řízení, pro něž byl Posudek poskytován.
303. Úřad nesouhlasí s námitkou účastníka, že nepřipustně zúžil zpracovateli Posudku předmět jeho analýzy a neumožnil mu poskytnout komplexní výstup, neboť předmětem Posudku bylo posouzení zastupitelnosti železniční nákladní dopravy hromadného charakteru, čímž dle názoru účastníka Úřad již v zadání Posudku vymezil relevantní trh, ačkoli ten měl být předmětem zkoumání. Úřad předně konstatuje, že předmětem Posudku nebylo vymezení relevantního trhu, které náleží výlučně do pravomoci Úřadu, nýbrž posouzení zastupitelnosti vymezené části nákladní železniční dopravy s ostatní nákladní dopravou, a to především dopravou silniční. Z podkladů získaných v průběhu řízení (zejména od soutěžitelů působících na trzích nákladní dopravy) vyplývalo, že železniční nákladní doprava je nezastupitelná se silniční nákladní dopravou při dosažení určitého většího objemu přepravovaného zboží. Úřad za účelem ověření této skutečnosti zadal zpracování odborného posudku. Vzhledem k tomu, že Úřad dospěl k závěru, že při nákladní dopravě menšího objemu zboží jsou silniční a železniční doprava zastupitelné, nebyl důvod k zahrnutí této části nákladní dopravy do zadání Posudku.

⁹⁴ Viz spis S 220/06 str. 2783.

⁹⁵ Viz spis S 220/06 str. 2784 a násl.

304. K vyjádření účastníka ohledně nezákonného nakládání s obchodním tajemstvím účastníka a třetích osob obsaženého ve správním spise Úřad konstatuje, že obchodní tajemství třetích osob zpřístupňuje účastníku ve smyslu § 38 odst. 6 správního řádu až při seznámení s podklady pro rozhodnutí, neboť až před vydáním rozhodnutí ve věci je jednoznačné, kterými dokumenty či jejich částmi bude prováděn důkaz. V průběhu správního řízení Úřad veškeré skutečnosti představující obchodní tajemství zatajoval a účastníkovi umožnil nahlédnout pouze do kopií dokumentů, z nichž bylo odstraněno obchodní tajemství. Tak tomu ostatně bylo i v případě dokumentu na str. 2203 spisu (na nějž odkazuje účastník) poskytnutého společností Českomoravský šterk, a.s., obsahujícího přehled objemu zboží přepravovaného jednotlivými železničními dopravci v letech 2003-2007, kde byla účastníku zpřístupněna data ohledně jím přepraveného zboží, neboť takový údaj nemůže být obchodním tajemstvím ve vztahu k ČD a zatajen byl údaj o objemu zboží přepraveném ostatními železničními dopravci. Úřad nezpochybňuje nijak povinnost chránit obchodní tajemství obsažené ve správním spise, nicméně žádný předpis mu neukládá, že dokumenty obsahující obchodní tajemství nesmí volně vkládat do spisu. Není především důvod, aby Úřad zatajoval údaje, které jsou obchodním tajemstvím účastníka řízení (např. pokud se jedná o jeho obchodní informace), který do spisu nahlíží. Takové informace by Úřad nezpřístupnil pouze, pokud by do spisu nahlížela jiná osoba, již by tyto informace nebyly známy.
305. Účastník se rovněž několikrát vyjadřoval k jeho jednání vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice. Úřad konstatuje, že má za dostatečně prokázané, že důvodem přijetí negativních kroků ČD vůči oběma společnostem nebyla jejich špatná platební morálka (viz zejména odůvodnění tohoto rozhodnutí v části Právní hodnocení). Úřad přitom nevycházel primárně z jediného důkazu, za nějž účastník označuje e-mail zaměstnankyně ČD [... důvěrná informace] ze dne 31. 10. 2005 zaslaný na SPEDIT-TRANS, a.s. Účastník uvádí, že koncem roku 2005 byla představenstvem ČD hodnocena spolupráce s oběma společnostmi a bylo rozhodnuto o ukončení spolupráce ČD s nimi. Tato informace je však v rozporu s podklady ve spise, zejména s dopisem ČD ze dne 16. 12. 2005 (tedy v závěru roku 2005) adresovaným na obě společnosti ve věci: Výpověď smluvních cen (viz výše), který je podepsán [... důvěrná informace], který by musel mít znalost o případném rozhodnutí představenstva o ukončení spolupráce s oběma společnostmi a o jeho důvodech. V dopise však o takovém rozhodnutí není žádná zmínka, stejně jako zde není zmínka o špatné platební morálce společností a jako jediný důvod výpovědi smluvních cen jsou uváděny „nabídky na dopravu přeprav realizovaných ČD“.
306. Úřad neprokazoval vznik škody a její případnou výši způsobenou jednáním účastníka společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., neboť otázka odpovědnosti za škodu má soukromoprávní povahu a práva s ní spojená je třeba uplatňovat vůči obecným soudům. Z internetového článku v periodiku Korzár s názvem „Šped-Trans nedlhuje ŽSR žiadne peniaze“ doloženého účastníkem⁹⁶ nijak neplyne, že by SPEDIT-TRANS, a.s. považoval výpověď smlouvy o centrálním zúčtování za jediný možný postup ČD z důvodu soustavného pozdního hrazení faktur. Naopak zástupce této společnosti uvádí, že pohledávky ČD vůči společnosti ŠPED-TRANS Levice byly vždy krátkodobé a pokud by společnost neplatila, ČD by jí zrušily smlouvy, což by pro ni znamenalo ukončení podnikání, a proto ČD dlužit nemůže. Pokud SPEDIT-TRANS, a.s. uvedl v rámci správního řízení některé informace, jež byly nepřesné či nepodložené, bylo na Úřadu, aby prokázal skutečný stav věci, neboť je zavázán objektivně dokazovat

⁹⁶ Viz spis 220/06 str. 2772 a násl.

skutečnosti svědčící pro i proti účastníku řízení. Není věcí stěžovatele, aby dokládal existenci dominantního postavení soutěžitele, jež je předmětem jeho stížnosti, či vymezoval relevantní trh. V rámci řízení se neprokázalo, že by společnosti SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice záměrně uváděly nepravdivé údaje pouze za účelem poškození dobrého jména ČD, naopak podstatná část jimi poskytnutých informací byla potvrzena ostatními důkazy provedenými v rámci správního řízení. Ostatně účastníku nic nebrání, aby se případně svého porušeného práva na ochranu dobrého jména domáhal soudní cestou u příslušných orgánů. Na doplnění Úřad rovněž poukazuje, že pro hodnocení jednání ČD vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice je naprosto irelevantní, že si žádný ze zákazníků ČD dosud nestěžoval na porušování předpisů na ochranu hospodářské soutěže ze strany ČD, případně způsob, jakým hodnotí obchodní vztahy s ČD její ostatní zákazníci, neboť předmětné jednání ČD bylo namířeno výlučně vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, nikoli vůči ostatním odběratelům železniční nákladní dopravy.

307. Účastník ke své cenové politice uvádí, že uplatňování rozdílných cen v obdobných obchodních případech je důsledkem konkurenčního tlaku, které lze považovat za ospravedlnitelný důvod takového jednání. Úřad se ztotožňuje s tvrzením účastníka, že zesílený konkurenční tlak může být objektivně ospravedlnitelným důvodem pro uplatňování rozdílných obchodních podmínek. K tomu Úřad odkazuje na rozhodnutí Komise IV/31.900 ze dne 5. 12. 1988 ve věci *BPB Industries*, v němž Komise uvedla, že slevové systémy zaměřené na zákazníky na geografických relevantních trzích, na nichž byla konkurence intenzivní, bylo jednáním oprávněným a nepředstavovalo zneužití dominantního postavení. V této souvislosti je však podstatné uvést, že snížení cen v důsledku konkurenčního tlaku nesmí být uplatňováno selektivně a diskriminačně (viz výše rozhodnutí v části Právní hodnocení). Pokud by tedy na některé relaci byl zesílený konkurenční tlak železničních dopravců přepravujících určitou komoditu, uplatnění nižší ceny vůči zákazníkům by mohlo být objektivně ospravedlnitelné pouze tehdy, pokud by dominant takto sníženou cenu aplikoval vůči všem svým zákazníkům přepravujícím konkrétní komoditu na dané relaci, neboť všichni takoví zákazníci mají právo benefitovat ze zesíleného konkurenčního prostředí. Takovým způsobem však účastník nepostupoval a jednal zcela nesystematicky a diskriminačně.
308. Úřad prokázal, že uplatňování rozdílných cenových podmínek účastníkem řízení vůči jeho odběratelům mělo závažné negativní dopady na ty odběratele služeb, kteří byli vyššími cenami znevýhodněni, stejně jako na konkurenty ČD v důsledku vytváření bariér vstupu na trhu, a tím snižováním jejich konkurenceschopnosti. Tímto způsobem účastník v rozporu s jeho tvrzením posiloval svou pozici na trhu prostředky, které by mu nebyly k dispozici, pokud by dominantním postavením nedisponoval. Uvedená praktika pokrývala celý relevantní trh a byla uplatňována dlouhodobě. Účastník se nemůže dovolávat neznalosti zákona (případně neznalosti zákona svým právním předchůdcem), zvláště u takto závažné protisoutěžní praktiky uskutečňované nejvýznamnějším tuzemským železničním dopravcem. Skutečnost, že ČD započaly s revizí své cenové politiky po sdělení výhrad Úřadu v rámci správního řízení, měla vliv na stanovení délky protisoutěžního jednání a výši pokuty a Úřad vzal v úvahu, že dceřiná společnost ČD Cargo již podstatným způsobem napravila protisoutěžní stav vyvolaný účastníkem řízení. Zároveň Úřad konstatuje, že ČD do vzniku ČD Cargo protisoutěžní stav stále udržovaly a jimi aplikované postupy v cenotvorbě nadále vytvářely diskriminační cenové podmínky na relevantním trhu. Úřad proto účastníkem

namítanou revizi obchodní politiky před vznikem ČD Cargo nemohl hodnotit jako polehčující okolnost např. při stanovení výše pokuty.

IX.2. Námítky k vymezení relevantního trhu

309. Ke všem výše uvedeným námitkám týkajícím se vymezení relevantního trhu Úřad předně konstatuje, že relevantní trh je neurčitým právním pojmem, který nelze obsahově dostatečně přesně vymezit a jehož aplikace závisí na odborném posouzení v každém jednotlivém případě, kdy se Úřad zaměřuje na konkrétní skutkovou podstatu a její hodnocení. I když je samotnému Úřadu dán prostor k vymezení relevantního trhu, tato volná úvaha je omezena tím, že je povinen toto vymezení učinit způsobem, který norma předvídá. Při interpretaci neurčitých právních pojmů je tak Úřad povinen vycházet z definicí vyslovených právní teorií a současně brát v potaz rozhodnutí Komise či judikaturu ESD, i když je zřejmé, že relevantní trh je v některých případech definován velmi restriktivním způsobem a v jiných naopak širokým způsobem. Z uvedeného tak vyplývá, že je dán velmi individuální přístup k posouzení věcného relevantního trhu při zachování logické vazby na konkrétní okolnosti případu, přičemž však chybí závazné pravidlo pro stanovení míry obecnosti při definování relevantního trhu. Jinými slovy neexistuje takové objektivní měřítko, na jehož základě by se dal relevantní trh jednoduše vymezit. Je to vždy otázka nejen shromáždění odborných, statistických či empirických informací, ale také složitých úvah, které ke zvolenému řešení vedou.⁹⁷
310. Definice relevantního trhu tedy slouží pro stanovení a vymezení hranic hospodářské soutěže mezi soutěžiteli. Hlavním záměrem definice trhu je systematicky zjišťovat konkurenční omezování, jímž zúčastnění soutěžitelé čelí. Výchozím bodem analýzy je pak konkrétní výrobek, resp. služba produkovaná účastníkem předmětného řízení⁹⁸, v daném případě tedy služby týkající se železniční nákladní dopravy.
311. Jednotlivá rozhodnutí uváděná účastníkem řízení se týkají příkladů soutěžního chování s rozmanitými výchozími produkty. Nejčtenější odkazy na rozhodnutí Komise či jiných soutěžních úřadů uváděných ČD se však týkaly posuzování spojení soutěžitelů. U těchto rozhodnutí však z důvodů, že posuzované spojení soutěžitelů nezbuzovalo obavy o ohrožení hospodářské soutěže, byla otázka přesnějších definic relevantních trhů ponechána otevřenou. V těchto případech však také bývá obecným pravidlem, že relevantní trh je z hlediska jak věcného, tak geografického vymezován širěji, než při posuzování dohod narušujících soutěž nebo zneužití dominance, a to právě v souvislosti s hodnocením dopadů koncentrací na možný budoucí vývoj. U posuzování dopadů spojení je tedy soutěžními úřady aplikován dynamický pohled (rozhodující je předpověď budoucího stavu), zatímco u posuzování dominantního postavení je rozhodující stávající situace – statický pohled.
312. Ostatní odkazy na rozhodnutí Komise či jiných soutěžních úřadů, příp. rozsudků ESD se pak vztahují ke skutkové podstatě zneužití dominantního postavení, příp. uzavření zakázané dohody, u kterých jsou již konkrétněji definovány relevantní trhy. Otázky zastupitelnosti služeb nákladní dopravy (nikoliv osobní) jsou pak rozebírány

⁹⁷ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2A 12/2002-503 ze dne 21. 12. 2004 ve věci *Eurotel Praha, spol. s r. o. proti Úřadu*.

⁹⁸ Viz rozsudek Vrchního soudu v Olomouci č. j. 2A 6/96 ze dne 14. 11. 1996 ve věci *Škoda, automobilová a.s.* (cit.): „při vyvození relevantního věcného trhu se vychází z konkrétního typu výrobku, jehož relevantní trh je třeba určit (někdy nazývaného výchozím výrobkem). Kromě něho zahrnuje věcný trh všechny výrobky za splnění podmínek, že s ohledem na jejich funkční vlastnosti mohou nahradit výchozí výrobek a dále mají tu vlastnost, že jestliže kterýkoliv z nich zvolíme jako výchozí výrobek, vymezení relevantního trhu se nezmění.“

jen v některých rozhodnutích, přičemž v ČD doloženém Posudku ÚSP AV je uvedeno, že z rozhodnutí Komise je poměrně složité vyhledávat zobecňující úvahy týkající se posuzování relevantního trhu nákladní dopravy, a to právě vzhledem ke konkrétnosti aktů Komise. Nicméně v Posudku ÚSP AV je zmíněno rozhodnutí Komise *VTG/Warburg*⁹⁹, kde byla jako relevantní trh vymezena oblast přepravy plyných, kapalných a sypkých materiálů s tím, že Komise konstatovala, že zaměnitelnost různých doprav přichází v úvahu především v přepravě menších objemů kapalných, sypkých a plyných materiálů, zatímco v případě přepravy větších objemů zákazníci upřednostňují dopravu železniční.

313. Úřad nemůže přijmout stanovisko uvedené v Posudku LI, dle kterého cena statku (přeprava komodit) nehraje podstatnou roli. Uvedený názor je nejenže zcela protichůdný stanovisku obsaženému v Posudku ÚSP AV (závěr Komise, že zaměnitelnost zboží je třeba posuzovat vždy podle určitých okolností – tj. okolností cenových atd.), ale jde zcela proti definici relevantního trhu uvedené v § 2 odst. 2 zákona, kdy pro vymezení relevantního trhu je cena zboží jedním ze základních hledisek při posuzování zastupitelnosti zboží. Rovněž tak stanovisko týkající se množství přepravy, které dle Posudku LI nehraje podstatnou roli při vymezení relevantního trhu, je opět nejen v rozporu s rozhodnutím Komise, na něž bylo odkazováno v Posudku ÚSP AV, ale i v rozporu se skutečnostmi zjištěnými v průběhu správního řízení, kdy se Úřad velmi podrobně zabýval kritériem rozhodným pro železniční nákladní dopravu, přičemž právě objem přepravy zboží sehrával dle oslovených spotřebitelů podstatnou roli. Úřad tak námitky ČD týkající se nutnosti vymezení z hlediska věcného relevantní trh bez zohlednění přepravovaného objemu zboží, příp. s potřebou zabývat se zastupitelností přepravy jednotlivých komodit a trasou, po níž je zboží přepravováno, považuje, s ohledem na výše uvedené, za irelevantní.
314. K odkazům účastníka řízení na jím předkládaná rozhodnutí Komise pak Úřad uvádí, že prostudoval a v části odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvané *Rozhodnutí Komise a dalších národních soutěžních úřadů* odkazoval na rozhodnutí týkající se zejména oblasti železniční nákladní dopravy. Vymezení relevantních trhů tam uvedených pak plně korespondují s relevantním trhem vymezeným Úřadem v tomto rozhodnutí, kdy byly brány v úvahu jak cenová, tak objemová hlediska možné zastupitelnosti přepravy zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Nelze tak souhlasit s názorem ČD, že rozhodnutí Komise či jiných národních soutěžních úřadů jednoznačně konstatují zastupitelnost železniční a silniční nákladní dopravy, když rozhodnutí Komise a dalších soutěžních úřadů, na které Úřad výše odkazoval, obsahují zcela opačné závěry.
315. K názoru uvedenému v Posudku ÚSP AV, že Úřad vymezil relevantní trh v rozporu s platnými ustanoveními zákona, Úřad prvotně uvádí, že pravomoc rozhodovat nebo vydávat stanoviska týkající se správního postupu Úřadu ve věci vymezení relevantního trhu mají výlučně správní soudy v rámci soudního přezkumu jeho rozhodnutí. Úřad popsal svůj postup při vymezení relevantního trhu velmi podrobně shora; jeho přesvědčení o správnosti jím zvoleného postupu nebylo argumenty ze strany zpracovatelů posudků předložených účastníkem řízení zpochybněno.
316. Ke statistickým informacím MD Úřad odkazuje na část odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvanou *Statistické informace*, kde se uvedenými údaji podrobně zabýval, ale rovněž

⁹⁹ Rozhodnutí Komise M.2669 *VTG/Hapag Lloyd/Warburg/Brambles European Rail Division*.

poukázal i na určitou míru zkreslenosti těchto informací ve vztahu k vymezení relevantního trhu v dané věci.

317. Námitku týkající se neurčitosti pojmu „hromadná přeprava zboží“ obsaženého ve sdělení výhrad zohlednil Úřad tím, že upřesnil definici relevantního trhu v tomto rozhodnutí, kdy relevantní trh z hlediska výrobního vymezil jako trh železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech. Uvedené upřesnění relevantního trhu tak neobsahuje namítaný pojem a více konkretizuje poskytování služeb železniční nákladní dopravy týkající se předmětného správního řízení.
318. Namítané účelové opomíjení důkazů obsažených ve spisu při vymezování relevantního trhu a selektivní hodnocení pouze těch částí důkazů potvrzujících závěr o nemožnosti substituce železniční nákladní dopravy jiným druhem dopravy, považuje Úřad za nepodložené tvrzení účastníka řízení. ČD z informací obsažených ve spisové dokumentaci vybírají pouze některé údaje poskytnuté oslovenými odběrateli železniční nákladní dopravy nebo železničními nákladními dopravci týkající se komodit, u kterých tito oslovení soutěžitelé a spotřebitelé uvádějí jejich přepravu prostřednictvím silniční nákladní dopravy. Uvedené údaje se však nevztahují k množství, které lze jednorázově přepravit formou ucelené vlakové soupravy, tzn. v objemu min. 500 až 600 tun. Úřad v tomto rozhodnutí uvedl, že při přepravě komodit menších objemů nerozporuje zastupitelnost jednotlivými druhy nákladní dopravy, tzn. považuje v těchto případech silniční nákladní dopravu za plný substitut dopravě železniční. Tuto rovnocennou zastupitelnost již však dle závěru Úřadu nelze uvažovat v případech, kdy stejné komodity jsou přepravovány jednorázově a většinou v jistých pravidelných časových intervalech ve velkých objemech. Tento závěr tak vyplývá právě z informací poskytnutých oslovenými soutěžiteli a spotřebiteli, které však ČD samy záměrně přehlížejí.
319. ČD poskytly Úřadu informace od odběratelů železniční nákladní dopravy, na které se samy obrátily, týkající se realizace přepravy zboží prostřednictvím silniční a železniční nákladní dopravy. Tyto informace jsou však zcela irelevantní, neboť se jedná o stanovení podílu (v procentuálním nebo finančním vyjádření) přepravy zboží prostřednictvím železniční nebo silniční nákladní dopravy z celkového objemu zboží přepraveného uvedenými odběrateli. Zcela zde chybí hledisko objemu přepravy zboží, tj. z uvedených informací nelze zjistit, zda přeprava zde uváděných komodit byla prostřednictvím silniční přepravy realizována jako jednotlivé zásilky (tj. prostřednictvím kamiónů), nebo se jednalo o jednorázové přepravy zboží velkého objemu. Pro absenci tohoto objemového hlediska nelze považovat poskytnuté informace za jakkoli vypovídající o zastupitelnosti silniční a železniční nákladní dopravy.
320. Dále ČD odkazují na tzv. Bílou knihu, která dle jejich názoru dokládá zastupitelnost silniční a železniční nákladní dopravy. Uvedená kniha se však zabývá mj. otázkami nevyváženého poměru podílů jednotlivých druhů dopravy a stanovuje si cíle pro zlepšení podmínek železniční přepravy ve vztahu k silniční, a to zejména z ekologických důvodů, přičemž je zvažována příprava předpisů týkajících se zpoplatňování dopravy zajišťující rovné postavení jednotlivých druhů dopravy. Z uvedeného tedy plyne, že se Bílá kniha věnuje současnému obecnému stavu dopravy na území EU, podmínkami jeho fungování, nezabývá se však jakkoli, a to ani nepřímou, hodnocením relevantního trhu ve vztahu k Úřadem projednávanému případu.

321. Účastník řízení zpochybňuje závěry Posudku CDV, přičemž současně poukazuje na to, že analýzy neprokázaly jednoznačnou nezastupitelnost železniční nákladní dopravy. Úřad nepopírá, že uvedený posudek obsahuje částečně rozporuporné pasáže, nicméně jsou v něm uvedeny obecné zásady týkající se upřednostňování jednoho druhu přepravy před druhým, zejména vzhledem k rozdílným charakterům jednotlivých druhů doprav a k tomu odpovídajícím jejich využití. Nelze dle názoru Úřadu zpochybnit, že v případě existence příslušné infrastruktury zákazníků železniční nákladní dopravy a při přepravě velkých objemů zboží (svým charakterem předurčeným právě pro přepravu prostřednictvím železniční nákladní dopravy) je železniční nákladní doprava nezastupitelná. Úřad při definování relevantního trhu však nevycházel pouze a jediné z uvedeného Posudku CDV, ale z velkého množství informací a podkladů shromážděných v průběhu řízení, tj. jak informací od soutěžitelů, tak spotřebitelů i samotného účastníka řízení, které potvrzovaly některé ze závěrů obsažených v Posudku CDV. K danému Úřad pouze doplňuje, že i samotné posudky vypracované na základě žádosti ČD si navzájem protirečí, když dle Posudku ÚSP AV je za rozhodující pro posuzování vzájemné zastupitelnosti považována přepravovaná komodita, kdežto dle Posudku LI naopak přepravovaná komodita za rozhodující považovaná není.
322. Zastupitelnost jednotlivých druhů nákladní dopravy vyplývá, dle názoru účastníka řízení, i z Úřadem provedeného cenového testu. K této námitce pak Úřad zcela odkazuje na část odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvanou *Cenový test*, kde uvádí, že z odpovědí oslovených soutěžitelů nevyplýval jednoznačný závěr. Nelze však souhlasit s názorem ČD, že z něho vyplývá vzájemná zastupitelnost silniční a železniční nákladní dopravy.
323. Na základě všech výše uvedených skutečností setrvává Úřad na definici relevantního trhu z hlediska věcného tak, jak je uvedeno v tomto rozhodnutí, neboť námitky ČD týkající se jeho vymezení považuje Úřad za irelevantní či nedůvodné. Úřad je rovněž toho názoru, že provedl rozsáhlou analýzu relevantního trhu a všechny jemu získané informace podrobně hodnotil jak samostatně, tak v jejich vzájemné souvislosti, přičemž nevybočil z rámce daného zákonem a dalšími obecně závaznými právními předpisy platnými pro vymezení relevantního trhu.

IX.3. Námítky po seznámení s podklady pro rozhodnutí

324. K námítkám účastníka týkajícím se postupu Úřadu při zadávání Posudku Úřad konstatuje, že předmětem jednání mezi Úřadem a zpracovatelem Posudku bylo vyjasnění některých rozporných tvrzení obsažených v pracovní verzi Posudku, tvrzení, jež nespádaly do předmětu zadání Posudku (např. hodnocení vymezení relevantního trhu či postavení ČD na něm), případně požadavek na doplnění některých částí Posudku a stanovení termínu předložení konečné verze Posudku. Za tímto účelem bylo vypracováno stanovisko Úřadu k Posudku, obsažené v přehledu připomínek Úřadu¹⁰⁰, jež bylo zpracovateli Posudku zasláno emailem před konáním jednání. Z obsahu připomínek přitom jednoznačně vyplývá, že jejich cílem nebylo žádným způsobem ovlivňovat zpracovatele Posudku v jím přijatých závěrech ohledně zastupitelnosti železniční nákladní dopravy v rozsahu zadání Posudku. Účastník řízení měl možnost se s obsahem připomínek seznámit v rámci spisové dokumentace, přičemž nenapadl žádnou z připomínek Úřadu, jež by dle jeho názoru směřovala k ovlivňování nezávislosti zpracovatele Posudku. Jednání, na nějž účastník řízení poukazuje, se

¹⁰⁰ Viz spis S 220/06 str. 2784 a násl.

uskutečnilo na žádost zpracovatele Posudku a mělo čistě technický charakter, neboť směřovalo k ústnímu shrnutí připomínek Úřadu.

325. Co se týče námitek k vymezení relevantního trhu a vyjádření výše uvedených odběratelů železniční nákladní dopravy Úřad uvádí, že společnost Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost k případné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy dopravou silniční v průběhu správního řízení uvedla, cit.:

„Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost využívá železniční dopravu pro zajištění přepravy nakupovaných hromadných substrátů a paliv a pro přepravu svých vlastních výrobků. Železniční nákladní doprava by byla v současné době zastupitelná pouze dopravou silniční. Expedice našich výrobků se uskutečňuje především za použití silniční dopravy. U nakupovaných surovin a paliv, kdy jsou přepravovány velké objemy na vzdálenost delší než 100 km, je vzhledem ke stavu silnic a dálnic v České republice železniční doprava nezastupitelná.“¹⁰¹

Z vyjádření společnosti Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost tedy vyplývá, že v případě přepravy zboží velkého objemu je železniční doprava nezastupitelná s dopravou silniční (mj. z důvodu vybudovaných nakládacích a vykládacích zařízení na vlečkách, přepravy velkých objemů, ekologického hlediska, nedostatečné silniční infrastruktury a výhodnější ceny železniční dopravy) a o zastupitelnosti je možno hovořit pouze u přepravy zboží menších objemů.

326. Vyjádření společnosti ŠKODA AUTO a.s. ze dne 4. 9. 2006¹⁰² je předmětem jejího obchodního tajemství, které bylo účastníku zpřístupněno ve smyslu § 38 odst. 6 správního řádu, přičemž z tohoto vyjádření vyplývá, že železniční nákladní přeprava jí vyráběného zboží je ve větším rozsahu se silniční dopravou velmi obtížně zastupitelná.
327. Ve vztahu k podkladům předloženým společností ČD Cargo, které obsahují informace o konkrétních přepravách některých komodit v objemech vhodných pro tvorbu ucelených vlaků, které byly dle poptávky zákazníka realizovány silniční dopravou, Úřad poukazuje na skutečnost, že v rámci správního řízení sp. zn. S 220/06 provedl rozsáhlé šetření za účelem vymezení relevantního trhu, při němž vycházel především z názorů největších uživatelů železniční nákladní dopravy (konečných zákazníků – spotřebitelů), ze stanovisek ostatních soutěžitelů provozujících nákladní dopravu (silniční i železniční), účastníka řízení či rozhodovací praxe zahraničních soutěžních orgánů. Jejich vyhodnocením poté dospěl k závěrům obsaženým v části odůvodnění tohoto rozhodnutí týkající se vymezení relevantního trhu. Závěr Úřadu přitom nemůže zvrátit skutečnost, že existují někteří zákazníci, kteří mohou např. v důsledku specifík smluvních vztahů či specifík jejich obchodních požadavků poptávat přepravu některých komodit ve velkých objemech rovněž od silničních dopravců. Pouhá existence takových výjimečných obchodních případů nemůže svědčit ve prospěch obecné vzájemné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech dopravou silniční, resp. nemůže zvrátit závěr o převažující nezastupitelnosti obou druhů nákladních doprav v případě hromadných substrátů přepravovaných ve velkých objemech, který vzešel ze zevrubné analýzy mnoha zdrojů, jejíž výsledky jsou v příslušné kapitole tohoto rozhodnutí. Analýza relevantního trhu nikdy nemůže být opřena o zjišťování a vyhodnocování chování omezeného počtu spotřebitelů ve výjimečných případech. K návrhu účastníka řízení na uložení opatření a zastavení

¹⁰¹ Viz spis S 220/06 str. 73-74.

¹⁰² Viz spis S 220/06 str. 103.

řízení ve smyslu § 11 odst. 3 zákona Úřad uvádí, že možnost přijetí opatření, resp. závazků v sankčních řízeních ve smyslu § 11 odst. 3 zákona je omezena přesně stanovenými podmínkami obsaženými v § 11 odst. 3 až 5 zákona, jež jsou pro účastníky řízení i Úřad závazné a které musí být splněny kumulativně. Předně musí opatření, jež mají být Úřadem uložena, představovat společný návrh všech účastníků řízení, přičemž k jejich předložení je stanovena lhůta 15 dnů ode dne, kdy Úřad doručil účastníkům řízení výhrady k jednání; k pozdějšímu podání nebo změnám navržených opatření přihlédne Úřad jen v případech hodných zvláštního zřetele. Další podmínkou uložení opatření je odpadnutí výhrad, které Úřad k jednání účastníků řízení měl, a konečně musí být opatření dostačující z hlediska ochrany hospodářské soutěže. Tato poslední podmínka obvykle nebude naplněna v případech, kdy zneužitím dominantního postavení došlo ke značné újmě jiných soutěžitelů či spotřebitelů. S tím se pak pojí omezení Úřadu dle § 11 odst. 5 zákona, podle něhož Úřad nemůže vydat rozhodnutí o uložení opatření a zastavení řízení, jestliže zneužití dominantního postavení mělo za následek podstatné narušení hospodářské soutěže.

328. Úřad sdělil dopisem č.j. S 220/06-14154/2007/710 ze dne 2. 8. 2007 účastníku řízení ČD výhrady k jeho jednání posuzovanému v rámci správního řízení sp. zn. S 220/06, v němž spatřuje možné porušení § 11 odst. 1 zákona a čl. 82 Smlouvy ES. V rámci 15 denní lhůty dle § 11 odst. 4 zákona, kdy účastník řízení mohl Úřadu písemně navrhnout opatření, která budou dostatečná pro ochranu hospodářské soutěže a jejichž splněním by byl odstraněn závadný stav, účastník řízení zaslal Úřadu vyjádření ke sdělení výhrad, aniž by však navrhl konkrétní opatření, jimiž by měl být závadný stav napraven.
329. Opatření, o nichž Úřad jednal s ČD Cargo, resp. které posléze akceptoval jako dostatečná k odstranění možného protisoutěžního stavu vyvolaného jeho mateřskou společností, byla navržena a realizována společností ČD Cargo, která se výslovně vyjádřila dopisem ze dne 18. 4. 2008, že akceptuje veškeré připomínky Úřadu, přičemž tak činí nezávisle na účastníku správního řízení ČD a současně konstatuje, že tímto vyjádřením a jeho konečným postojem nejsou nikterak dotčena doposud v průběhu správního řízení předložená vyjádření jakož i právní a věcná argumentace společnosti ČD.
330. Správní řízení sp. zn. S 220/06 bylo zahájeno a vedeno výlučně se společností ČD, které jako jediné svědčí procesní práva a povinnosti vykonávaná v předmětném řízení. Může tak činit sama či prostřednictvím svých zplnomocněných zástupců. Nelze však připustit, že by návrhy subjektu ekonomicky ovládaného účastníkem řízení bylo možno považovat za podání, resp. úkony účastníka ve správním řízení, aniž by takový subjekt byl účastníkem k podání návrhu zmocněn. Z uvedeného tedy plyne, že nelze považovat za splněnou podmínku navržení opatření ze strany účastníka řízení, neboť tak učinila společnost ČD Cargo nezávisle na účastníku řízení bez jeho zmocnění. I kdyby bylo možné návrhy opatření připsat účastníkovi řízení, je třeba konstatovat, že tyto byly učiněny nikoli v zákonem stanovené lhůtě, a proto by je Úřad musel odmítnout jako opožděné.
331. Jednání ČD, jež je předmětem vedeného správního řízení, Úřad hodnotí jako velmi závažné s širokými dopady na konkurenty ČD a jejich odběratele, a proto nelze považovat za splněnou ani podmínku neexistence podstatného narušení hospodářské soutěže v důsledku zneužití dominantního postavení ze strany ČD, resp. že opatření jsou dostatečná pro ochranu hospodářské soutěže.

332. Úřad proto neshledal splnění podmínek daných pro postup ve smyslu § 11 odst. 3 zákona a nebyl tak oprávněn vydat předmětné rozhodnutí o uložení opatření a zastavení řízení sp. zn. S 220/06 vedeného se společností ČD. Nicméně skutečnost, že došlo k ukončení posuzovaného protisoutěžního jednání před vydáním tohoto prostupňového rozhodnutí, bylo zohledněno jako polehčující okolnost při stanovování výše sankce (viz níže část odůvodnění tohoto rozhodnutí nazvaná *Odůvodnění výše pokuty*).
333. Úřad je v průběhu správního řízení povinen zjišťovat skutečný stav věci, a to po celou dobu, kdy možné protizákonné jednání trvá. Jelikož během správního řízení sp. zn. S 220/06 Úřad zjistil, že došlo ke vzniku nového subjektu práva, na nějž přešla část činnosti z podnikání účastníka řízení, tzn. oblast, která byla problematická z hlediska vedeného správního řízení, Úřad zjišťoval, zda možné protisoutěžní jednání pokračuje. Bylo prokázáno, že v protisoutěžním jednání není pokračováno, resp. jsou činěny zásadní kroky k jeho odstranění ze strany ČD Cargo, a proto Úřad dospěl k závěru, že posuzované protisoutěžní jednání ČD bylo ukončeno ke dni vzniku ČD Cargo.
334. Co se týče návrhu na doplnění dokazování o vyjádření Komise k návrhu rozhodnutí Úřadu ve věci a k doplnění seznámení s podklady pro rozhodnutí o tomto podklad je třeba uvést, že Úřad zaslal Komisi dne 23. 4. 2008 v souladu s čl. 11 odst. 4 Nařízení Rady ES č. 1/2003 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy (dále též „Nařízení“) a v souladu s § 20a odst. 4 písm. d) zákona shrnutí případu a předpokládaného rozhodnutí v rámci správního řízení sp. zn. S 220/06.
335. Na základě čl. 46 Oznámení Komise o spolupráci v rámci sítě soutěžních úřadů, které blíže provádí Nařízení, je Úřad po uplynutí třicetidenní lhůty oprávněn přijmout rozhodnutí ve věci, pokud Komise ne zahájí řízení. Komise je oprávněna, nikoli však povinná zaslat Úřadu písemné vyjádření k případu před přijetím jeho rozhodnutí.
336. V této souvislosti Úřad konstatuje, že v třicetidenní lhůtě stanovené Komisi k vyjádření, resp. ani po uplynutí této lhůty žádné písemné vyjádření Komise neobdržel, a proto jej nemohl ani žádným způsobem účastníku řízení zpřístupnit či doplnit v tomto smyslu dokazování provedením důkazu listinou.
337. Nad rámec výše uvedeného Úřad doplňuje, že i v případě existence takového písemného vyjádření Komise, nelze souhlasit s názorem účastníka řízení, že by se jednalo o podklad rozhodnutí ve smyslu správního řádu. Za podklad pro vydání rozhodnutí je třeba považovat veškeré skutečnosti, z nichž Úřad vycházel při skutkovém a právním hodnocení případu a na jejichž základě rozhodl ve věci, přičemž demonstrativní výčet druhů podkladů pro rozhodnutí je stanoven v § 50 odst. 1 správního řádu.
338. Plněním povinnosti dané Úřadu na základě čl. 11 Nařízení a § 20a odst. 4 písm. d) zákona stanovené v zájmu zajištění jednotné aplikace komunitárního soutěžního práva si Úřad žádným způsobem neopatřoval podklad svého rozhodnutí. Komunikace Úřadu s jiným soutěžním úřadem v rámci sítě soutěžních úřadů, aniž by v jejím rámci byly vzájemně předávány důkazy, tedy z povahy věci není listinou či listinami, jež by byly podkladem rozhodnutí.¹⁰³

X. Odůvodnění výše pokuty

¹⁰³ Viz rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 62 Ca 5/2006-402 ze dne 26. 9. 2006 ve věci *Telefónica O2*

339. Podle § 21a odst. 5 a § 22 odst. 2 zákona může Úřad soutěžitelům uložit pokutu do výše 10 000 000 Kč nebo do výše 10 % z čistého obratu dosaženého za poslední ukončené účetní období (dále jen „obrat“), jestliže úmyslně nebo z nedbalosti porušili zákazy stanovené v § 3 odst. 1, § 11 odst. 1 a § 18 odst. 1 nebo neplní opatření uložená podle § 7 odst. 2 nebo § 11 odst. 3 anebo podle § 18 odst. 5 zákona. Při rozhodování o výši pokuty Úřad přihlédne zejména k závažnosti, případnému opakování a délce trvání porušování zákona. Mimo to Úřad při svém rozhodování bere v potaz i subjektivní stránku deliktu, tedy skutečnost, zda k porušení zákona došlo úmyslným jednáním soutěžitele či pouze z nedbalosti. Výše pokuty v mezích stanovených zákonem je věcí správního uvážení Úřadu a je v konkrétním případě individualizována skutkovými okolnostmi daného případu, stavem soutěžního prostředí a v neposlední řadě zaměřením a cíli soutěžní politiky. Obdobně postupuje při ukládání sankcí i Komise a ESD.¹⁰⁴
340. Pokuta uložená Úřadem musí plnit základní funkce správního trestu, tedy funkci represivní a funkci preventivní. Pokuta musí být citelná, aby byla schopna odradit nejen jiné soutěžitele od případného porušení zákona, ale současně odradit účastníka řízení od případného opakování porušení zákona. Pokuta současně nesmí být pro účastníka řízení likvidační, účastník musí být reálně schopen pokutu zaplatit.
341. Úřad předně konstatuje, že jednání účastníka řízení, jež byla předmětem vedeného správního řízení, představují protiprávní zneužití dominantního postavení na relevantním trhu jak ve smyslu § 11 odst. 1 zákona, tak čl. 82 Smlouvy ES. Po výše provedeném vyhodnocení jednání společnosti ČD tak Úřad dospěl k závěru, že v daném případě jsou splněny podmínky pro uložení pokuty ve smyslu § 21a odst. 5 a § 22 odst. 2 zákona.
342. Při ukládání pokut předpokládá zákon dvojí postup. Jednak může Úřad uložit pokutu v rozsahu do 10 mil. Kč nebo pokutu ve výši odpovídající maximálně 10 % z obratu. Uložení konkrétní výše pokuty je výsledkem správního uvážení; z konstrukce § 22 odst. 2 zákona vyplývá, že jako horní hranice se uplatní ta z variant, jež je pro účastníka řízení méně příznivá. Hranice pro uložení pokuty stanovená pevnou částkou se uplatní zejména u soutěžitelů, kteří nejsou založeni za účelem podnikatelské činnosti a žádného obratu tudíž nedosahují.¹⁰⁵ Úřad dospěl ve svých úvahách o výši pokuty k závěru, že pro splnění jak represivní tak preventivní funkce pokuty je na místě uložení pokuty podle kritéria obratu.
343. Při ukládání pokuty dle § 21a odst. 5 a § 22 odst. 2 zákona Úřad postupuje ve dvou krocích. Nejprve stanoví základní částku pokuty pro každého účastníka řízení zúčastněného na správním deliktu soutěžním jednáním, následně vyhodnotí polehčující a přitěžující okolnosti, které se vztahují k jednotlivým soutěžitelům a vedou ke zvýšení nebo snížení pokuty.
344. Základním východiskem pro stanovení výše pokuty je skutečnost, že pokuta by měla zejména odpovídat povaze a závažnosti správního deliktu, za nějž je ukládána. Při hodnocení závažnosti porušení zákona, resp. Smlouvy ES je třeba rozlišovat mezi velmi závažnými delikty, mezi něž patří tzv. hard core kartely (zejména horizontální dohody o cenách či o rozdělení trhu) a zneužití dominance s výrazným dopadem na široké spektrum spotřebitelů, závažnými delikty, kam jsou řazeny zejména jiné

¹⁰⁴ Např. rozsudek SPS T-202/98, T-204/98 a T-207/98 ve spojení věci *Tate & Lyle plc, British Sugar plc and Napier Brown & Co. Ltd* [2001], ECR II-2035

¹⁰⁵ Např. rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 31 Ca 64/2004-58 ze dne 31. 5. 2006 ve věci *ČEZ*.

- horizontální dohody, vertikální dohody o určení cen pro další prodej a o rozdělení trhu, a typově méně závažnými porušeními, jako jsou např. vertikální dohody menšího významu s omezeným vlivem na spotřebitele.
345. ČD se dopustily více protisoutěžních jednání, a to uplatňování rozdílných cen a marží (dále též „První jednání“), uplatňování rozdílných podmínek pro stanovení levelových cen (dále též „Druhé jednání“) a znemožnění dvěma společnostem odebírat služby železniční nákladní dopravy za smluvní ceny (dále též „Třetí jednání“). Při hodnocení **závažnosti protisoutěžního jednání** posuzoval Úřad především dopady na soutěž a na spotřebitele. Z provedeného šetření vyplývá, že ČD se **Prvním jednáním** dopustily zneužití dominantního postavení s výrazným dopadem na širší skupinu odběratelů a rovněž bránily rozvoji efektivní soutěže tvorbou bariér vstupu na trh konkurentům, jedná se tedy o velmi závažné jednání. Oblast železniční nákladní dopravy je navíc velmi citlivým trhem, neboť je na ní závislé široké spektrum průmyslových odvětví a představuje pro její odběratele podstatnou službu spojenou s výrobou či distribucí jejich zboží (resp. zboží zákazníků speditérů). V případě **Druhého jednání** měl dopad jednání ČD obdobný charakter, avšak rozsah byl značně omezenější, neboť levelové ceny byly aplikovány na menší okruh odběratelů služeb železniční nákladní dopravy ČD, toto jednání tak Úřad hodnotí jako závažné. **Třetí jednání** považuje Úřad rovněž za závažné, neboť jeho přímé dopady se vztahovaly pouze na dva odběratele služeb železniční nákladní dopravy, a proto nedosahuje takové závažnosti jako První jednání.
346. Při určování výše pokuty Úřad dále posuzuje i **délku protisoutěžního jednání**. Pokud jde o hodnocení délky protisoutěžního jednání, pak v případě všech tří jednání šlo o jednání střednědobá, z nichž První jednání představovalo nejdéle trvající porušení zákona a čl. 82 Smlouvy ES (porušení čl. 82 Smlouvy ES prostřednictvím Prvního jednání bylo téměř o půldruhého roku kratší oproti porušení zákona).
347. Konstrukce zákona předpokládá možnost uložení pokuty pouze tehdy, jestliže k porušení § 11 odst. 1 zákona, resp. čl. 82 Smlouvy ES došlo zaviněně. Úřad se proto zabýval otázkou, zda lze v jednání účastníka řízení, kterým porušil zákon, spatřovat **úmysl** či **nedbalost**, tedy subjektivní stránkou jednání ČD. Formu zavinění je třeba zkoumat zejména podle vztahu intelektuální a volní složky k objektu deliktu, jímž je právem chráněný zájem, proti němuž jednání směřuje a jímž je v tomto případě účinná hospodářská soutěž. Při posouzení subjektivní stránky jednání Úřad vycházel především z cíle, který účastník řízení zamýšlel jednáním naplnit. Z podkladů získaných v rámci správního řízení (zejména interní materiály ČD), stejně tak jako z informací uváděných účastníkem v rámci správního řízení vyplynulo, že cílem uplatňování rozdílných cen (včetně levelových) a marží bylo mj. získat přepravy zboží, u nichž docházelo ke konkurenčnímu střetu s ostatními železničními nákladními dopravci. Z toho jednoznačně plyne snaha ČD eliminovat konkurenci na relevantním trhu nefér prostředky.
348. V případě posuzovaného diskriminačního jednání vůči společnostem SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice se účastník řízení nijak netajil tím, že důvodem negativních kroků byla skutečnost, že se obě společnosti stavěly do „role konkurenta“ ČD. Úmysl znemožnit těmto dvěma společnostem působení v hospodářské soutěži je tak zjevný.
349. Úřad má tedy za prokázané, že účastník řízení v případě všech tří jednání, za něž je ukládána pokuta, zamýšlel narušit efektivní soutěžní prostředí, a získat tím pro sebe neoprávněnou výhodu, a tudíž je jednání účastníka třeba posuzovat jako úmyslné.

Úmyslné jednání účastníka řízení bylo důvodem pro navýšení pokuty o 20 % s přihlédnutím k dosavadní rozhodovací praxi Úřadu¹⁰⁶.

350. Při stanovení výše pokuty dále Úřad při modifikaci základní sazby pokuty přihlížel k případným dalším přitěžujícím nebo naopak polehčujícím okolnostem. Úřad ve svých úvahách týkajících se stanovení výše pokuty dospěl k závěru, že neexistují důvody, které by nad rámec subjektivní stránky jednání ve formě úmyslu odůvodňovaly další navýšení pokuty. Naopak v souladu se svou dosavadní rozhodovací praxí¹⁰⁷ Úřad jako polehčující okolnost pro snížení výsledné výše pokuty shledal skutečnost, že soutěžitel ukončil posuzované protisoutěžní jednání před vydáním prvostupňového rozhodnutí, a proto snížil základní částku pokuty o 20 %.
351. Všechny výše uvedené okolnosti vzal Úřad v úvahu při rozhodování o výši pokuty. Pokuta je ukládána na základě použití absorpční zásady za tři skutky účastníka řízení ve vícečinném souběhu, z nichž všechny představují jak porušení § 11 odst. 1 zákona, tak čl. 82 Smlouvy ES. Nejzávažnějším skutkem je První jednání, které navíc trvalo nejdelší dobu, a proto je nejpřísněji trestným deliktem. Ve vztahu k ostatním správním deliktům Úřad konstatuje, že jejich spáchání zohlednil při stanovování výše pokuty jako přitěžující okolnost. Na základě těchto úvah dospěl Úřad k závěru, že v tomto případě je třeba uložit pokutu ve výši 270.000.000,- Kč.
352. Dále se Úřad zabýval i celkovou finanční situací ČD. Je známo, že ČD jsou od doby vzniku celkově ve ztrátě. Ztráty v posledních letech dosahovaly stovky milionů Kč, nicméně postupně se snižovaly. Zatímco v roce 2004 ztráta ČD představovala cca 620 mil. Kč, v roce 2005 cca 590 mil. Kč a v roce 2006¹⁰⁸ byla ve výši cca 450 mil. Kč. Údaje o výších ztrát však byly pouze účetní, v oblasti cash flow hospodařily ČD v daných letech vyrovnaně a všechny své závazky mohly bez komplikací hradit. Navíc účetní ztráty byly způsobeny především poskytováním služeb souvisejících s osobní železniční dopravou (vykonávanou ve veřejném zájmu, částečně financovanou z prostředků státního rozpočtu).
353. K hodnocení ztrát, v nichž se účastník od doby svého vzniku nachází, a k jejich zohlednění ve výši uložené sankce odkazuje Úřad na rozsudky SPS¹⁰⁹, kdy SPS připustil, že Komise je při stanovování odpovídající výše pokuty oprávněna přihlížet k finančním obtížím podniků, nicméně povinnost Komise brát v úvahu finanční ztrátu podniků by byla rovna udělení neoprávněné soutěžní výhody podnikům, které se nejméně přizpůsobily podmínkám existujícím na trhu.
354. Ztrátové hospodaření soutěžitele tak není okolností, která by měla vést k neuložení pokuty, popř. k uložení pokuty pouze symbolické, a to zvláště ne v případech, kdy se jedná o velmi závažná porušení soutěžního práva, jako tomu je v projednávaném případě. V takovém případě by pokuta totiž nebyla schopna plnit svou represivní funkci (v důsledku čehož by se mohlo ztrátovým soutěžitelům porušování soutěžního práva

¹⁰⁶ Např. rozhodnutí Úřadu č.j. S 132/2007-5901/2008/810 ze dne 1. 4. 2008 ve věci *Estée Lauder CZ*.

¹⁰⁷ Např. rozhodnutí předsedy Úřadu č.j. R 10/2005 ze dne 15. 5. 2006 ve věci *ČSAD Liberec*.

¹⁰⁸ Údaje za rok 2007 dle sdělení ČD ze dne 14. 5. 2008 nejsou konečné a auditované, neboť v dané době probíhají závěrečné auditní práce na účetní závěrce ČD a Úřad měl k dispozici pouze údaje o čistém obratu ČD a tržbách dosažených ČD z železniční nákladní dopravy. Úřad nicméně konstatuje, že v roce 2007 dle předběžných výsledků hospodaření nedošlo k výrazným změnám oproti rokům předcházejícím, resp. údaje týkající se dosažených výsledků ČD v oblasti provozování nákladní dopravy dosahují lepších výsledků než v roce předchozím.

¹⁰⁹ Např. rozsudek SPS T-148/94 ve věci *Preussag Stahl AG*, [1999] ECR II-613, příp. rozhodnutí Komise COMP/E – 1/36.490 ve věci *Graphite Electrodes*, publikováno v Úředním věstníku L 100/1, 16. 4. 2002.

vyplácet), ani funkci preventivní, neboť by taková nepřiměřeně nízká pokuta nebyla schopna odradit ani účastníka řízení, ani ostatní soutěžitele od případného dalšího protisoutěžního jednání.

355. Pokud se však odhlédne od účetních ztrát vygenerovaných ČD a vezmou se do úvahy služby související se železniční nákladní dopravou, Úřad konstatuje, že tato část byla pro ČD vždy zisková; v roce 2004 představoval výsledek hospodaření nákladní dopravy cca 2 370 mil. Kč, v roce 2005 činil zisk cca 1 950 mil. Kč, v roce 2006 byl zisk cca 1 700 mil. Kč). Z těchto důvodů tak Úřad nepovažuje stanovení celkové sankce ve výši odpovídající cca 0,75 % z čistého obrátu ČD dosaženého v roce 2007, tj. ve výši 270 mil. Kč za likvidační, ale avšak zároveň za dostatečně splňující funkci jak represivní tak preventivní.
356. Takto stanovená výše pokuty odpovídá podle Úřadu vysoké závažnosti protisoutěžního jednání, skutečnosti, že se účastník řízení dopustil více správních deliktů, délce tohoto jednání, jakož i přitěžující a polehčující okolnosti případu.

XI. Shrnutí

357. Úřad tedy shrnuje, že při hodnocení jednání účastníka řízení, jež je předmětem tohoto správního řízení, shromáždil velké množství podkladů a informací, které jednoznačně svědčí následujícím závěrům.
358. V dopravním sektoru, v němž byl účastník řízení činný, lze jako relevantní vymezit trh železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech. Tato služba je totiž z pohledu zákazníků nezastupitelná jinými formami přepravy, když zejména silniční nákladní doprava není z mnoha důvodů schopna v plném rozsahu a za stejných podmínek přepravu substrátů ve velkých objemech po železnici nahradit. Tuto službu pak účastník řízení poskytoval jak přímo zákazníkům poptávajícím přepravu jimi vyrobeného zboží či surovin, tak zasilatelům (speditérům), kteří s využitím přepravy od účastníka řízení poskytovali služby vlastním zákazníkům. Tito zasilatelé pak ke své činnosti potřebovali vstupy v podobě účastníkem poskytovaných služeb a v některých případech mohli vystupovat jako konkurenti účastníka řízení.
359. Shromážděné podklady prokazují, že uvedený relevantní trh je z pohledu geografického třeba vymezit územím České republiky, na kterém jsou podmínky z pohledu ceny a kvality dostatečně homogenní a odlišné od sousedících území, a to zejména díky existujícím bariérám vstupu soutěžitelů z jiných území.
360. Další šetření provedené Úřadem prokázalo, že účastník řízení měl na takto vymezeném relevantním trhu výjimečné postavení, které nebylo replikovatelné jinými účastníky trhu. Tržní podíl účastníka řízení dlouhodobě překračoval 75 %, odstup tržního podílu nejbližšího konkurenta byl extrémně vysoký, účastník disponoval velkou hospodářskou a finanční silou, byl v relevantním období činný na vertikálně navazujících trzích; tyto skutečnosti, společně s relativně vysokými překážkami vstupu na trh jsou jednoznačnými důkazy existence dominantního postavení.
361. Ustálená judikatura evropských a českých soudů potvrzuje, že dominantní soutěžitel má v důsledku svého postavení speciální odpovědnost, neboť musí dbát, aby svým chováním nenarušil účinnou soutěž na společném trhu. Tato odpovědnost se pak projevuje mj. v omezení rozsahu povolených způsobů jednání v hospodářské soutěži, které jsou namířeny vůči jeho zákazníkům či konkurentům. Úřad ve správním řízení na základě shromážděných podkladů jednoznačně dovedl, že účastník nerespektoval svou zvláštní odpovědnost, a to svým jednáním, které lze rozdělit do tří skutků, jež

- naplňují znaky správních deliktů zneužití dominantního postavení, když všechny měly znaky nepřipustné diskriminace.
362. Předně účastník řízení aplikoval v jinak shodných nebo srovnatelných obchodních případech výrazně odlišné cenové podmínky. Rozdíly cen v případě shodných či srovnatelných přeprav, dosahovaly, jak prokázalo šetření, až [... obchodní tajemství] %, navýšení obchodní marže se ve srovnatelných případech pohybovalo v rozmezí [... obchodní tajemství] %. Tímto jednáním způsobil materiální újmu těm svým odběratelům, s nimiž obchodoval za nepříznivějších podmínek, a nepřímo též konečným spotřebitelům. Újma byla přitom tímto jednáním způsobena též konkurentům účastníka řízení, neboť těm byl praktikami účastníka znesnadňován, resp. znemožněn vstup na trh, resp. jejich další působení na trhu. Jak bylo podáno výše, neobstojí ani účastníková argumentace, že se jednalo o pouhou reakci na konkurenční jednání jiných soutěžitelů, a to zejména pro prokázanou selektivnost uplatňované cenové politiky. Výhodné podmínky byly určeny především těm zákazníkům, jímž byla nabídnuta přeprava od konkurence, a nikoli též jiným zákazníkům poptávajícím přepravu na stejné relaci. Konkurenti, z důvodů shora uvedených, přitom neměli možnost na takovou cenovou politiku adekvátně reagovat.
363. Stejně úvahy se přitom v plném rozsahu uplatní i ve vztahu k jednání účastníka řízení, spočívajícímu v uplatňování tzv. levelových cen, které nebyly výrazem ekonomicky racionálního jednání účastníka řízení, když jejich primárním cílem nebyla motivace zákazníků k odběru většího množství služeb, nýbrž jejich skutečným cílem bylo zajištění loajality zákazníků pro případ konkurenční nabídky ze strany jiného soutěžitele.
364. Jako třetí, samostatný skutek, pak byl ze strany Úřadu posouzen komplex jednotlivých kroků účastníka řízení vůči společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, které byly učiněny v reakci na jejich vysoce konkurenční jednání vůči účastníkovi. Ze shromážděných podkladů Úřad dovodil, že postup účastníka řízení nebylo lze považovat za přiměřenou reakci dominanta, neboť jeho výsledkem bylo faktické odmítnutí obchodovat s těmito společnostmi, v čehož důsledku těmto společnostem bylo znemožněno, resp. výrazně ztíženo další působení na trhu.
365. Jednání účastníka řízení, která měla efekt vylučovací i vykořisťovací, pak byla sto způsobit újmu též konečným spotřebitelům, neboť vyšší ceny účtované většině odběratelů byly s největší pravděpodobností zahrnuty do vyšších cen navazujícího zboží; jednání dominanta směřující k nepřipustnému omezení či eliminaci konkurence zmenšuje rozsahu výběru pro spotřebitele, a je tak k jejich újmě.
366. Předmětem tohoto správního řízení i rozhodnutí tedy byla jednání, která naplnila znaky více správních deliktů zneužití dominantního postavení. Vzhledem ke znění čl. 3 odst. 1 Nařízení, jakož i konstantní judikatuře SPS a ESD, které aprobují paralelní aplikaci evropského soutěžního práva a vnitrostátního soutěžního práva členského státu na jedno jednání, jsou-li naplněny hypotézy příslušných právních norem, Úřad deklaroval, že svým jednáním účastník řízení porušil jak zákaz stanovený v § 11 zákona, tak zákaz upravený v čl. 82 Smlouvy ES.
367. Tato skutečnost však neměla žádný dopad na výši stanovené pokuty, jedno protisoutěžní jednání tak je v tomto rozhodnutí sankcionováno pouze jednou, a to podle pravidel uvedených v § 22 odst. 2 zákona. Sankci uložil Úřad účastníkovi řízení v souladu se zásadou absorpční pouze jednu, a to za delikt nejpřísněji trestný, když ostatní dva delikty byly posouzeny jako přitěžující okolnosti. Pokuta uložená tímto

rozhodnutím se pohybuje při samé spodní hranici zákonem stanoveného rozpětí, a není tedy likvidační, zároveň však má podle Úřadu potenciál působit preventivně a represivně.

XII. Náklady řízení

368. Podle § 79 odst. 5 správního řádu uloží správní orgán účastníkovi povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou, pokud vyvolal řízení porušením své právní povinnosti. Výši paušální částky stanoví § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení. Dle tohoto ustanovení činí paušální částka nákladů 1.000,- Kč, přičemž ve zvláště složitých případech, nebo pokud byl přibrán znalec z jiného oboru než psychiatrie, zvyšuje se o 1.500,- Kč. V případě, že byl přibrán znalec z oboru psychiatrie, zvyšuje se paušální částka o 2.500,- Kč a pokud bylo přibráno více znalců, částky za znalce se sčítají. Maximální výše paušální částky nákladů řízení je 6.000,- Kč. Vzhledem k tomu, že Úřad v rámci správního řízení dospěl k závěru, že účastník řízení jednáním, jež v rámci správního řízení posuzoval, porušil § 11 odst. 1 písm. c) zákona a čl. 82 písm. c) Smlouvy ES, tedy porušil svou povinnost nezneužívat své dominantní postavení na relevantním trhu, je splněna podmínka daná v § 79 odst. 5 správního řádu, a proto v jeho smyslu Úřad účastníku řízení uložil povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou. Výši paušální částky stanovil dle § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení na 2.500,- Kč, neboť s ohledem na délku řízení a značný rozsah prováděného dokazování má Úřad za to, že se jednalo o zvláště složitý případ, tudíž základní paušální částku 1.000,- Kč navýšil o 1.500,- Kč.

Poučení o opravném prostředku:

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení dle § 152 odst. 1 a 4 ve spojení s § 83 odst. 1 a § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat do 15 dnů od jeho doručení rozklad, o kterém rozhoduje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Rozklad se podává u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Robert Neruda, Ph.D.
ředitel
Sekce hospodářské soutěže

Rozhodnutí obdrží:

Vážený pan
prof. JUDr. Miroslav Bělina, CSc., advokát
Advokátní kancelář Kříž a Bělina
Dlouhá 13
110 00 Praha 1

České dráhy, a.s.
Nábřeží L. Svobody 1222
110 15 Praha 1