

S 277/2008/KS-22562/2008/840

V Brně dne 13. listopadu 2008

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. S 277/2008, zahájeném dne 7. října 2008 dle § 44 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a § 15 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s § 21 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, na návrh účastníka řízení, společnosti ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o., se sídlem Plzeň, Tylova 1, IČ: 62623753, ve správním řízení zastoupeného Dr. iur. Jiřím Němcem, LL.M., advokátem, se sídlem v Praze, Klimentská 10, na povolení spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 a násl. zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, vydává toto

#### **r o z h o d n u t í :**

Spojení soutěžitelů ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o., se sídlem Plzeň, Tylova 1, IČ: 62623753, a MOVO spol. s r.o., se sídlem Plzeň, Železniční 7, okres Plzeň-město, IČ: 46887989, ke kterému má dojít dle § 12 odst. 3 písm. a) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, na základě „Smlouvy o akvizici“ uzavřené dne 29. srpna 2008 mezi společnostmi ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o. a ŠKODA HOLDING a.s., se sídlem Praha 1, Václavské nám. 837/11, IČ: 26502399, jako nabyvateli, a fyzickými osobami, I. [redacted] I. [redacted] Ing. I. [redacted] I. [redacted] Ing. H. [redacted] S. [redacted] a Ing. J. [redacted] F. [redacted] jako převodci, v jejímž důsledku společnost ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o. získá obchodní podíl představující 99,95 % základního kapitálu společnosti MOVO spol. s r.o., a tím i možnost tuto společnost výlučně kontrolovat, se dle § 16 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů,

#### **p o v o l u j e .**

#### **Odůvodnění:**

1. Při posuzování spojení soutěžitelů vycházel Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) zejména z návrhu na povolení spojení, dotazníku k povolení spojení, listiny zakládající spojení, výpisů z obchodního rejstříku, výročních zpráv, ze stanovisek ostatních soutěžitelů a odběratelů, jakož i dalších skutečností týkajících se spojujících se soutěžitelů.
2. Skutečnost, že se Úřad spojením zabývá, byla v souladu s § 16 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 jen „zákon“), zveřejněna v Obchodním věstníku č. 42/2008 ze dne 15. října 2008. V pětidenní lhůtě stanovené pro podání případných připomínek Úřad žádnou připomínku k uvedenému spojení soutěžitelů neobdržel.

3. Úřad, ve snaze využít všechny dostupné způsoby k získání potřebných informací, vyzval několik subjektů, které působí ve spojení dotčené oblasti, k poskytnutí informací a stanoviska k předmětnému spojení. Až na jedno, všechna stanoviska, která Úřad obdržel, byla neutrální či pozitivní, tzn. nevyjadřovala obavy z narušení hospodářské soutěže.

### Notifikační podmínky

4. K navrhované transakci má dojít na základě „Smlouvy o akvizici“ uzavřené dne 29. srpna 2008 mezi společnostmi ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o. (dále jen „ŠKODA TRANSPORTATION“) a ŠKODA HOLDING a.s., se sídlem Praha 1, Václavské nám. 837/11, IČ: 26502399 (dále jen „ŠKODA HOLDING“), jako nabyvateli, a fyzickými osobami, I. [REDACTED] I. [REDACTED] [REDACTED] Ing. I. [REDACTED] I. [REDACTED] [REDACTED] I. [REDACTED] [REDACTED] Ing. H. [REDACTED] S. [REDACTED] a Ing. J. [REDACTED] I. [REDACTED] jako převodci. V důsledku realizace výše uvedené smlouvy společnost ŠKODA TRANSPORTATION získá obchodní podíl představující 99,95 % základního kapitálu společnosti MOVO spol. s r.o., se sídlem Plzeň, Železniční 7, okres Plzeň-město, IČ: 46887989 spol. s r.o. (dále jen „MOVO“), a tím i možnost tuto společnost výlučně kontrolovat. Součástí transakce je rovněž nabytí obchodního podílu představujícího 0,05% podíl na základním kapitálu společnosti MOVO ze strany společnosti ŠKODA HOLDING. Posuzovaná transakce tedy představuje spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 odst. 3 písm. a) zákona.
5. V dalším postupu se Úřad zabýval otázkou, zda předmětné spojení splňuje notifikační kritérium, stanovené v § 13 zákona. Vzhledem k tomu, že celkový čistý obrat všech spojujících se soutěžitelů dosažený za poslední účetní období na trhu České republiky je vyšší než 1,5 miliardy Kč a alespoň dva ze spojujících se soutěžitelů dosáhli každý za poslední účetní období na trhu České republiky čistého obratu vyššího než 250 milionů Kč, je notifikační podmínka stanovená v § 13 písm. a) zákona splněna, a spojení soutěžitelů podléhá povolení Úřadu.

### Charakteristika spojujících se soutěžitelů

6. **ŠKODA TRANSPORTATION** je česká společnost působící zejména v oblasti výroby kolejových vozidel (lokomotiv, tramvají a vozů metra), modernizace vozů metra a výroby komponentů pro elektrické lokomotivy a jiná kolejová vozidla. Před uskutečněním předmětného spojení soutěžitelů nekontroluje v České republice žádnou společnost. ŠKODA TRANSPORTATION je kontrolována společností ŠKODA HOLDING, jež se prostřednictvím svých dceřiných společností zaměřuje především na oblast energetického strojírenství (oborová skupina „Power“) a oblast dopravního strojírenství (oborová skupina „Transportation“). Na území České republiky působí ŠKODA HOLDING:
  - v oblasti energetického strojírenství (obor „Power“) prostřednictvím společnosti ŠKODA POWER a.s., která se zabývá zejména vývojem, výrobou a dodávkami technologických zařízení a zákaznických služeb v oblasti energetiky (strojovny parních turbín pro fosilní elektrárny, kogenerace, paroplynové cykly, spalovny komunálního odpadu a biomasy a jaderné elektrárny, dále parní turbíny, tepelné výměníky a kondenzátory a zajištěním jejich servisu a údržby),
  - v oblasti dopravního strojírenství (obor „Transportation“) mimo výše uvedené společnosti ŠKODA TRANSPORTATION prostřednictvím společností (i) ŠKODA VAGONKA, a.s. vyrábějící železniční elektrické jednotky pro příměstskou dopravu, motorové osobní soupravy, lehká regionální vozidla a osobní přípojnky vozy, včetně komplexního zajištění servisu, náhradních dílů, oprav a modernizace vozidel, (ii) ŠKODA ELECTRIC s.r.o. dodávající především trolejbusy a elektrické trakční motory pro pohon elektrických lokomotiv, trolejbusů, ostatních elektrických kolejových vozidel a rovněž pro pohon průmyslových zařízení, (iii) VÚKV a.s. zabývající se zejména výzkumně-vývojovou činností v oblasti kolejových a speciálních vozidel, (iv)

STROJÍRNÝ OSTROV s.r.o., která poskytuje servisní služby pro garanční opravy trolejbusů, (v) ŠKODA TVC s.r.o. činnou v oblasti zakázkové výroby drobných a středních obráběných dílů pro dopravní techniku, obráběcí stroje a energetické strojírenství, a (vi) Pars nova a.s., jež působící především v oblasti modernizace a rekonstrukce železničních kolejových vozidel a tramvajů a dále v oblasti oprav a údržby železničních kolejových vozidel (zejména lokomotiv a motorových vozů).

7. Skupina ŠKODA HOLDING je kontrolována ze strany holdingové společnosti Appian Machinery (Netherlands) B.V., se sídlem Nizozemské království, Amsterdam, Telestone 8, Naritaweg 165 (dále jen „Appian Group“), jež pouze drží a spravuje majetkové účasti a sama žádnou obchodní činnost nevykonává.
8. **MOVO** je česká společnost, jejímž hlavním výrobním programem jsou opravy železničních vagónů, okrajově působí v oblasti modernizace osobních vagónů, <sup>[1]</sup> a opravy historických železničních vozů. Společnost MOVO nekontroluje žádnou společnost.

### Dopady spojení

9. Za účelem zjištění, zda navrhované spojení soutěžitelů nepovede ke vzniku nebo posílení dominantního postavení spojujících se subjektů nebo některého z nich, které by mělo za následek podstatné narušení hospodářské soutěže, Úřad vymezuje relevantní trh, kterým je v souladu s § 2 odst. 2 zákona trh zboží, 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.
10. Při vymezování relevantních trhů v jednotlivých případech spojení soutěžitelů, k nimž dochází podle § 12 odst. 3 písm. a) zákona, se Úřad zaměřuje na činnosti, které na území České republiky provozuje nabývaný podnik, a z nich pak zejména na ty, které se zároveň překrývají s činnostmi navrhovatele.
11. Z výše uvedeného popisu činností spojujících se soutěžitelů vyplývá, že nabývaný subjekt MOVO je činný především v oblasti těžké údržby a oprav vagónů, přičemž se specializuje na vagóny osobní. Vzhledem k tomu je zřejmé, že dotčenou oblastí je oblast kolejových vozidel, a to zejména segment oprav a údržby. Na druhé straně společnost ŠKODA TRANSPORTATION, resp. skupina ŠKODA HOLDING, působí v rámci oboru dopravního strojírenství v oblasti výroby nových kolejových vozidel (elektrických železničních lokomotiv, tramvajů, železničních elektrických jednotek pro příměstskou dopravu, motorových osobních souprav, lehkých regionálních vozidel a osobních přípojných vozů) či v oblasti výroby trolejbusů, dále v oblasti modernizace vozů metra, a rovněž v oblasti dodávek jednotlivých funkčních celků pro kolejová či motorová vozidla (trakčních motorů, elektrovýzbroje, atd.).
12. Při vymezování jednotlivých produktových trhů v oblasti kolejových vozidel bylo šetřením Úřadu zjištěno, že předmětnou oblast je možno členit na **oblast výroby a dodávek kolejových vozidel, oblast údržby a oprav kolejových vozidel a oblast modernizace kolejových vozidel**. Dodávky kolejových vozidel je možno, vzhledem k různosti technických norem vztahujících se k jednotlivým typům kolejových vozidel a zejména z důvodů odlišných technologických procesů výroby a náročnosti při výrobě, dále členit dle jednotlivých typů vozidel **na rychlostní a vysokorychlostní lokomotivy a železniční jednotky, elektrické a motorové železniční jednotky pro meziměstský provoz, elektrické a motorové železniční jednotky pro příměstský (regionální) provoz, osobní a nákladní vagóny, tramvaje a lehká kolejová vozidla, podzemní kolejová vozidla a letištní přepravní jednotky**. <sup>[2]</sup>
13. **Rychlostní a vysokorychlostní lokomotivy a železniční jednotky** jsou samostatné elektrické lokomotivy nebo integrované pohonné jednotky s prostorem pro cestující určené pro cestování na dlouhé vzdálenosti, a to zejména v mezinárodní dopravě, které dosahují rychlosti někdy i více než <sup>[3]</sup> 250 km/hod.
14. **Elektrické a motorové železniční jednotky pro meziměstský provoz či pro příměstský (regionální) provoz** je možno charakterizovat jako integrované pohonné jednotky s prostorem pro

cestující určené pro cestování v rámci meziměstské přepravy osob či regionální příměstské dopravy, tedy pouze v rámci jednoho státu, popř. v rámci přepravy v příhraničních oblastech. Tyto železniční jednotky pro přepravu osob lze dělit dle způsobu použitého pohonu, a to na elektrické integrované jednotky (EMU) a na diesel-motorové jednotky (DMU). V případě elektrických a motorových železničních jednotek pro meziměstský provoz se jedná o přepravu na větší vzdálenosti a rovněž tyto vozové jednotky dosahují obecně vyšší rychlosti a poskytují více komfortu pro cestující než v případě regionální dopravy s větším počtem zastávek na trase zaměřené na vyšší dopravní kapacitu vozových jednotek. <sup>[4]</sup>

15. V případě **osobních či nákladních vagonů** se jedná o samostatná kolejová vozidla bez vlastního pohonu používaná v osobní dopravě či nákladní přepravě zboží, které mohou být v rámci vlakových souprav tažené různým typem elektrických či motorových lokomotiv. Osobní a zejména nákladní vagony zahrnují širokou škálu různých typů kolejových vozidel dle účelu použití, typu přepravovaného materiálu či zboží.
16. **Tramvaje a lehká kolejová vozidla** jsou především určena pro dopravu osob v městských aglomeracích, které jsou provozovány ze strany dopravních podniků jednotlivých měst (na území České republiky se například jedná o města Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Liberec a Most). V případě tramvají je možno rozlišit tramvaje vysokopodlažní a nízkopodlažní, které poskytují větší komfort cestujícím (zejména hendikepovaným) a jež postupně nahrazují na vhodných trasách předchozí typy vysokopodlažních tramvají. Nicméně v současnosti jsou provozovány oba typy tramvají, přičemž vyšší podíl tvoří tramvaje vysokopodlažní.
17. **Podzemní kolejová vozidla a vozy metra** jsou elektrická kolejová vozidla, jež jsou používána, obdobně jako tramvaje a lehká kolejová vozidla, k přepravě cestujících ve městech v podzemních tratích, jako je metro. Podzemní kolejová vozidla a vozy metra se zásadně odlišují od tramvají vyšší hmotností vozů, vyšší kapacitou přepravy osob, a to zejména v období dopravní špičky, rovněž dosahují vyšší rychlosti a mají schopnost vyšší akcelerace a rychlého zastavení na krátkou vzdálenost mezi jednotlivými stanicemi podzemní dráhy.
18. **Letištní přepravní jednotky**, jako součást dopravního systému na letištích, jsou automatická vozidla používaná k rychlé přepravě cestujících, a to mezi letadlem a terminálem či terminálem a letišťem.
19. V případě **oblasti údržby a oprav** byla zjištěna odlišnost mezi službami lehké údržby a oprav a službami těžké údržby a oprav kolejových vozidel. Služby lehké údržby a oprav představují jednodušší opravy ze dne na den, výměnu komponentů a kontroly na periodické bázi, na rozdíl od služeb těžké údržby a oprav, kde se jedná o opravy trvající delší časové období, zpravidla více dnů či týdnů, kde je prováděna údržba či výměna podstatné části kolejového vozidla náhodně či nepravidelně.
20. **Modernizace kolejového vozidla** představuje zásadní adaptaci daného vozidla přinášející podstatnou změnou jeho designu, užitných vlastností a parametrů, přičemž v mnoha případech zůstává původní pouze část skeletu či karoserie takového kolejového vozidla. V případě rozhodování provozovatele kolejového vozidla, zda pořídit kolejové vozidlo nové či modernizovat kolejové vozidlo staršího typu, je rozhodující zejména cena, která bývá u modernizovaného vozidla několikanásobně nižší oproti vozidlu novému, a rovněž tak otázka možného dosažení obdobných parametrů a užitných vlastností. Rovněž je nutno uvést, že modernizované vozidlo, je na rozdíl od nového kolejového vozidla, omezeno do jisté míry ve své přestavbě konstrukčním řešením a charakteristikami předcházejícího typu takto upravovaného vozidla.
21. S ohledem na zaměření činnosti společnosti MOVO se Úřad zabýval zejména oblastí těžké údržby a oprav kolejových vozidel. Společnost MOVO provádí těžkou údržbu a opravy kolejových vozidel bez dalších navazujících činností se specializací na segment osobních vagonů. Oproti tomu společnost ŠKODA TRANSPORTATION, resp. skupina ŠKODA HOLDING, v oblasti těžké údržby a oprav působí zejména v segmentu motorových kolejových vozidel, tedy lokomotiv, motorových vozů nebo motorových jednotek. Úřad tedy posuzoval, zda se předmětné spojení soutěžitelů týká oblasti kolejových vozidel jako celku či zda lze tuto oblast členit do užších segmentů.

22. Z Úřadem provedeného šetření a rovněž z vyjádření subjektů oslovených v průběhu správního řízení vyplývá, že oblast údržby a oprav kolejových vozidel je z důvodů odlišnosti technologických postupů, jež jsou považovány za nezastupitelné, nutno segmentovat podle jednotlivých dílčích produktových trhů, resp. jednotlivých typů kolejových vozidel, přičemž z hlediska technologické, logistické nebo časové náročnosti je nutné považovat za samostatné segmenty i těžkou údržbu a [5] opravy nákladních a osobních vagónů. Nicméně s ohledem na skutečnost, že spojení nevzbuzuje obavy z narušení hospodářské soutěže při jakémkoli vymezení relevantního trhu, Úřad nechává otázku konečného vymezení relevantního trhu z hlediska věcného otevřenou.
23. Úřad v rámci správního řízení dále zkoumal, zda je v oblasti těžké údržby a oprav možno relevantní trh z hlediska geografického vymezit jako trh národní nebo zda území ovlivněné předmětným spojením zahrnuje širší území, přesahující hranice České republiky.
24. Společnost MOVO vyvíjí činnost na trhu, kde jsou jednotlivé dodávky výrobků a služeb realizovány zejména prostřednictvím výběrových řízení v rámci zadávání veřejných zakázek, přičemž podíl zakázek pro zahraniční odběratele činí cca [5-15] %. Hospodářská soutěž na dotčeném relevantním trhu je tedy ovlivněna zmíněným procesem zadávání veřejných zakázek, jež je upraven příslušnou národní právní úpravou. Uvedené skutečnosti by samy o sobě svědčily spíše pro vymezení spojením dotčeného území jako trhu národního. Oproti tomu aplikace ustanovení evropských směrnic o zadávání veřejných zakázek do právních řádů jednotlivých států Evropské unie, společně se sbližováním technických norem jednotlivých zemí a postupující standardizací železničních sítí v rámci společného evropského trhu umožňuje jednotlivým soutěžitelům rozšíření podnikatelských aktivit i mimo jejich tradiční území do jiných států.
25. Při posuzování spojením dotčeného území Úřad rovněž zohlednil vyjádření subjektů oslovených v průběhu správního řízení. Z informací poskytnutých Úřadu dvěma nejvýznamnějšími odběrateli služeb na trhu těžké údržby a oprav vagónů v České republice vyplývá, že v rámci právní úpravy platné pro zadávání veřejných zakázek může být účastníkem výběrových řízení na uvedeném trhu i zahraniční společnost, nicméně mezi vítězi výběrových řízení převládají české subjekty. Z vyjádření konkurenčních subjektů pak v souvislosti s vymezením spojením dotčeného území nevyplývá jednoznačný závěr, neboť stanoviska oslovených soutěžitelů zahrnují jak vymezení geografického relevantního trhu jako nadnárodního v rámci Evropského hospodářského prostoru (s ohledem na celoevropskou síť železniční dopravy a přítomnost nadnárodních koncernů na věcném relevantním trhu), tak trhu pouze národního, definovaného územní působností daného soutěžitele s převahou domácích zakázek.
26. Pro trh služeb těžké údržby a oprav osobních vagónů lze za dostatečně homogenní považovat podmínky minimálně na celém území České republiky, avšak s ohledem na odstraňování administrativních či technických bariér v rámci společného evropského trhu, jež umožňuje rozšiřování působnosti soutěžitelů i mimo území příslušných zemí, by geografický relevantní trh mohl rovněž být vymezen jako území širší. Jelikož však při jakémkoli vymezení spojením dotčeného území nedochází v důsledku posuzovaného spojení k překrytí činností spojujících se soutěžitelů na dotčených trzích, Úřad ponechává otázku relevantního trhu z hlediska geografického otevřenou.
27. V oblasti těžké údržby a oprav kolejových vozidel v České republice má předmětné spojení soutěžitelů horizontální charakter, tzn. dochází k překrytí činností spojujících se soutěžitelů, jejichž společný tržní podíl bude nižší než [15-25] %.
28. V oblasti služeb těžké údržby a oprav vagónů má předmětné spojení konglomerátní charakter, nedochází tedy k překrytí činností spojujících se soutěžitelů, přičemž postavení společnosti MOVO odpovídá cca [15-25] % tržnímu podílu.
29. V oblasti služeb těžké údržby a oprav osobních vagónů se opět jedná o konglomerátní spojení, neboť zde působí výhradně společnost MOVO s tržním podílem cca [45-55] %, přičemž výše tržního podílu společnosti MOVO vykazuje klesající tendenci v čase.
30. Z informací získaných Úřadem v průběhu správního řízení vyplývá, že v případě poskytování služeb těžké údržby a oprav osobních vagónů a existují i další konkurenční subjekty, např.

- společnosti DPOV a.s., ŽOS Nymburk s.r.o., ŽOS České Velenice CZ a.s. nebo Krnovské opravny a strojírny s.r.o., které se účastnily či potenciálně se mohou účastnit zakázek a výběrových řízení na spojením dotčených trzích, mimo výše uvedené společnosti pak reálnou konkurenci představují i opravárenské podniky např. ze Slovenska (ŽOS Vrútky a.s.), Polska, Rakouska či Německa.
31. Úřad se v rámci správního řízení zabýval posouzením relevance námitky vznesené jedním z Úřadem oslovených soutěžitelů. Tento soutěžitel vyjádřil obavu z narušení konkurenční rovnováhy v důsledku zařazení relativně malého soutěžitele MOVO do silného uskupení ŠKODA TRANSPORTATION, resp. ŠKODA HOLDING, jež by mělo společnosti MOVO poskytnout konkurenční výhodu ve formě např. lepších úvěrových podmínek či investiční podpory.
  32. Spojením soutěžitelů ŠKODA TRANSPORTATION a MOVO dochází k rozšíření stávajícího portfolia aktivit skupiny ŠKODA HOLDING o činnosti, jimiž se toto podnikatelské uskupení dosud nezabývalo, a tedy nebylo s nabývanou společností v konkurenčním vztahu. Předmětné spojení má konglomerátní charakter, tzn. že v jeho důsledku nedochází ke snížení počtu soutěžitelů aktivních na dotčeném trhu, a tedy nezakládá obavu ze zásadních změn v tržní struktuře.
  33. Pokud se jedná o využití hospodářské a finanční síly společnosti ŠKODA TRANSPORTATION, resp. skupiny ŠKODA HOLDING, a z ní vyplývajících možností pro financování činnosti nebo investic společnosti MOVO, případně dalších synergických efektů působících v rámci jmenované skupiny, vychází Úřad z obecného předpokladu, že zmíněné faktory vedou ke zvýšení efektivity služeb nabývaného soutěžitele, mají tak obvykle pro-soutěžní dopad a působí tedy spíše v prospěch konečného spotřebitele.
  34. Konečným spotřebitelem je v tomto případě společnost České dráhy a.s., nejvýznamnější a prakticky jediný odběratel služeb těžké údržby a oprav osobních vagonů v České republice. Společnost České dráhy Úřadu sdělila, že při výběru konkrétního dodavatele má na výběr mezi českými i zahraničními subjekty, zejména ze Slovenské republiky, proto se neobává negativních dopadů na vlastní aktivity společnosti České dráhy a.s. nebo konkurenční prostředí v České republice.
  35. Po zhodnocení všech výše uvedených skutečností, zejména vzhledem ke zjištění, že v důsledku předmětného spojení nedochází k překrytí podnikatelských aktivit spojujících se soutěžitelů a silného postavení odběratele služby těžké údržby a oprav v České republice, dospěl Úřad k závěru, že posuzované spojení soutěžitelů nebude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže, zejména proto, že nezvýší tržní sílu spojujících se soutěžitelů natolik, aby vedla ke vzniku nebo posílení dominantního postavení spojujících se soutěžitelů nebo některého z nich v uvedených oblastech.
  36. Pro naplnění všech podmínek uvedených v § 16 odst. 2 věta třetí zákona Úřad rozhodl o povolení navrhovaného spojení soutěžitelů a toto rozhodnutí ve stanovené lhůtě vydává.

### **Poučení o opravném prostředku:**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 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.  
místopředseda  
pověřený řízením Sekce hospodářské soutěže

v zastoupení  
JUDr. Luděk Svoboda  
pověřený zastupováním

### **Rozhodnutí obdrží:**

Dr. iur. Jiří Němec, LL.M., advokát  
AK Brzobohatý Brož & Honsa  
Klimentská 10  
110 00 Praha 1

---

[1] Obrat z činnosti v uvedené oblasti činí méně než 1 % z celkového obratu společnosti.

[2] Obdobným způsobem naznačila možné členění trhů v oblasti kolejových vozidel i Evropské komise ve svém rozhodnutí *M.2139 Bombardier/ADtranz*,

[3] Na území České republiky je tato rychlost v současnosti omezena na 160 km/hod.

[4] Předmětnou oblastí se Úřad zabýval se své předchozí rozhodovací praxi v rámci rozhodnutí *S 159/04-20/05 ŠKODA HOLDING/ČKD VAGONKA*, kde vymezil jako věcně relevantní trh elektrických a motorových víceúčelových jednotek pro regionální dopravu na území České republiky.

[5] Současně někteří oslovení soutěžitelé (např. ŽOS České Velenice CZ a.s. nebo Krnovské opravny a strojírny s.r.o.) považují vzhledem ke svému výrobnímu programu za účelné zahrnout do spojení dotčené oblasti rovněž oblast modernizace jednotlivých typů kolejových vozidel. Jelikož však ani jeden ze spojujících se soutěžitelů v oblasti modernizace vagónů nepůsobí, není nutné se touto problematikou dále zabývat.