



UOHSX00BEOFE

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-S0220/2006/DP-18887/2018/830/DKI

Brno 26. června 2018

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP zahájeném dne 2. srpna 2006 z moci úřední dle § 46 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,¹ 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,² 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 čl. 82 Smlouvy o založení Evropského společenství, jehož účastníkem je

společnost **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226, zastoupená na základě plné moci ze dne 17. července 2008 JUDr. Karlem Muzikářem, LL.M. (C.J.), advokátem WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Křížovnické nám. 193/2, Praha 1,

vydává v souladu s § 67 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, toto

¹ Tj. ve znění správního řádu platného a účinného v době zahájení správního řízení.

² Ibid. Pozn. Úřadu: § 21a zákona č. 143/2001 Sb., ve znění platném a účinném v době zahájení správního řízení, nyní odpovídá § 21h téhož zákona ve znění platném a účinném k datu vydání rozhodnutí.

ROZHODNUTÍ:

I.

Účastník řízení, společnost **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226, tím, že v době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů společně s SPEDIT-TRANS, a.s., se sídlem Břeclav, U Jánského dvora č.p. 3041, IČO 25066692,³ a ŠPED-TRANS Levice, a.s., se sídlem Mlynská 3, Levice, Slovenská republika, IČO 36536580,⁴ znemožnil uzavírat smlouvy o zákaznickém tarifu, stanovil jim povinnost skládat stoprocentní zálohy na jím poskytované služby železniční nákladní dopravy, a tím, že dopisy ze dne 5. 1. 2006 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 svým ostatním odběratelům železniční nákladní dopravy z řad speditérů,

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 poskytování železničních zasilatelských služeb, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu společností SPEDIT-TRANS, a.s., a ŠPED-TRANS Levice, a.s., a tím i k možné újmě odběratelů zasilatelských (spedičních) služeb,

čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 16. 9. 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 zákona č. 71/2007 Sb., a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy při poskytování služeb železniční nákladní dopravy a železničních zasilatelských (spedičních) služeb.

II.

Podle § 11 odst. 2 ve spojení s § 21h odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 360/2012 Sb., Úřad pro ochranu hospodářské soutěže jednáni popsána ve výroku I. tohoto rozhodnutí účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226, do budoucna **zakazuje**.

III.

Dle § 22 odst. 2 ve spojení s § 21a odst. 5 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 71/2007 Sb., Úřad pro ochranu hospodářské soutěže účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226, za porušení § 11 odst. 1

³ V době vydání rozhodnutí sídlící na adrese Hybešova 3041/6, Břeclav.

⁴ V době vydání rozhodnutí sídlící na adrese Ku Bratke 5, Levice, Slovenská republika.

téhož zákona a porušení čl. 82 Smlouvy o založení Evropského společenství popsaná ve výroku I. tohoto rozhodnutí, **ukládá pokutu v celkové výši**

15 648 000 Kč (slovy: patnáct milionů šest set čtyřicet osm tisíc korun českých).

Uložená pokuta je splatná do 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

IV.

Dle § 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, se účastníku řízení, společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226, ukládá **povinnost nahradit náklady řízení** paušální částkou

2 500 Kč (slovy: dva tisíce pět set korun českých).

Náklady jsou splatné ve lhůtě do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

ODŮVODNĚNÍ

I. Zahájení správního řízení a jeho dosavadní průběh

1. Úřad obdržel dne 16. 6. 2006 podnět společnosti SPEDIT-TRANS, a.s., se sídlem Břeclav, U Jánského dvora č.p. 3041, IČO 25066692 (dále též „**SPEDIT-TRANS**“), ve věci možného zneužití dominantního postavení společností České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, IČO 70994226 (dále též „**ČD**“ či „**účastník řízení**“). Předmětem podnětu bylo vypovězení smlouvy o centrálním zúčtování přepravného ze strany ČD a znemožnění sjednat smluvní ceny za železniční nákladní dopravu se společností ČD od 1. 1. 2006, čímž se cítila společnost SPEDIT-TRANS diskriminována oproti ostatním odběratelům služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD.
2. V rámci objektivizace skutečností uváděných stěžovatelem Úřad prověřoval nejen jednání společnosti ČD vůči společnosti SPEDIT-TRANS, ale rovněž celkovou cenovou politiku společnosti ČD uplatňovanou vůči jejím odběratelům služeb železniční nákladní dopravy.
3. Z informací obdržených v rámci šetření podnětu získal Úřad indicie na zneužití dominantního postavení ze strany společnosti ČD, a proto dne 2. 8. 2006 zahájil z moci úřední správní řízení sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP s účastníkem řízení 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**“, „**ZOHS**“ či „**zákon o ochraně hospodářské soutěže**“) ⁵ a možného porušení čl. 82 Smlouvy o založení Evropského společenství (dále též „**SES**“). Možné porušení § 11 odst. 1 zákona a čl. 82 SES Úřad spatřoval ve zneužití dominantního postavení ČD uplatňováním rozdílných podmínek ve smluvních vztazích týkajících se

⁵ Pokud je v textu zkratka „ZOHS“, „zákon“ a „zákon o ochraně hospodářské soutěže“ užívána pro konkrétní jiná znění zákona č. 143/2001 Sb., bude připojeno ke zkratce - např. „**ZOHS 360/2012**“ apod.

poskytování služeb železniční nákladní dopravy a přepravy odběratelům těchto služeb, a to bez objektivně ospravedlnitelných důvodů.

4. Úřad vydal dne 14. 7. 2008 rozhodnutí č. j. S220/06-13976/2008/830 (dále též „**první prvostupňové rozhodnutí**“ nebo „**napadené rozhodnutí**“), v jehož výroku I.A. deklaroval, že účastník řízení tím, že 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 znevýhodňování, a to na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů. Tímto jednáním porušil v období od 1. 1. 2003 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona a v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.*
5. Ve výroku I.B. prvního prvostupňového rozhodnutí Úřad deklaroval, že účastník řízení tím, že 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 objemu 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 znevýhodňování, 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 a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.*
6. Ve výroku I.C. prvního prvostupňového rozhodnutí bylo deklarováno, že účastník řízení tím, že v *době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 společnosti SPEDIT-TRANS a v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice, a.s.,⁶ 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 v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice bez objektivně ospravedlnitelných důvodů stanovil povinnost skládat 100% zálohy na jím poskytnuté služby železniční nákladní dopravy, a tím, že dopisy ze dne 5. 1. 2006 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vypověděl společnosti SPEDIT-TRANS*

⁶ Společnost ŠPED-TRANS Levice, a.s., se sídlem Mlynská 3, Levice, Slovenská republika, IČO 36536580 (dále též „ŠPED-TRANS Levice“).

Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662 ze dne 20. 12. 2004 a společnosti ŠPED-TRANS Levice 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 ŠPED-TRANS Levice 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 společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice a spotřebitelů, čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7. Takto popsané jednání Úřad účastníku řízení podle § 11 odst. 2 ve spojení s § 21a odst. 1 zákona zakázal a podle § 11 odst. 1 písm. c) zákona a čl. 82 písm. c) SES, ve spojení s § 22 odst. 2 a § 21a odst. 5 zákona mu uložil pokutu ve výši 270 000 000,-Kč. Kromě toho účastníku řízení podle § 79 odst. 5 správního řádu a podle § 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, uložil nahradit náklady řízení paušální částkou 2.500 Kč.
8. Účastník řízení podal proti prvnímu prvostupňovému rozhodnutí rozklad, na základě kterého předseda Úřadu toto rozhodnutí změnil svým rozhodnutím č. j. ÚOHS-R155/2005/01-5485/2009/310/MVr ze dne 6. 5. 2009 (dále též „**druhostupňové rozhodnutí**“) tak, že výrokem I.A. konstatoval, že účastník řízení tím, že *v období od 1. 5. 2004 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, porušil v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona a v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.*
9. Výrokem I.B. předseda Úřadu konstatoval, že účastník řízení tím, že *v době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 společnosti SPEDIT-TRANS a v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice 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 v době od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 společnosti ŠPED-TRANS Levice bez objektivně ospravedlnitelných důvodů stanovil povinnost skládat 100% 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 Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného číslo 41209662 ze dne 20. 12. 2004 a společnosti ŠPED-TRANS Levice Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného číslo 11214120 ze dne 31. 12. 2004, jejichž platnost skončila dne 28. 2. 2006, čímž znevýhodnil společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice 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 ŠPED-TRANS Levice a spotřebitelů, čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.

10. *Dále předseda Úřadu ve výroku I.C. vyřkl, že účastník řízení tím, že v období od 1. 1. 2004 do 30. 4. 2004 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 substrátu 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, porušil v období od 1. 1. 2004 do 30. 4. 2004 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona.*
11. *Předseda Úřadu popsané jednání účastníku řízení podle § 11 odst. 2 ve spojení s § 21a odst. 1 zákona zakázal a podle § 11 odst. 1 písm. c) zákona a čl. 82 písm. c) SES, ve spojení s § 22 odst. 2 a § 21a odst. 5 zákona mu uložil pokutu ve výši 254 000 000,-Kč. Kromě toho účastníku řízení podle § 79 odst. 5 správního řádu a podle § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělků, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, uložil náhradu nákladů řízení paušální částkou 2.500 Kč.*

II. Průběh řízení před soudy a další postup Úřadu

12. *Účastník řízení se s druhostupňovým rozhodnutím neztotožnil a dne 10. 7. 2009 proti němu podal žalobu ke Krajskému soudu v Brně (dále též „KS“). KS rozsudkem č. j. 62 Ca 37/2009 – 680 ze dne 21. 4. 2011 žalobu zamítl. KS se v tomto rozsudku v podstatě identifikoval se závěry předsedy Úřadu, na argumentaci Úřadu přistoupil a ve velké míře na závěry obsažené v rozhodnutí Úřadu odkázal. Rozsudek nabyl právní moci dne 4. 5. 2011.*
13. *Dne 17. 5. 2011 napadl účastník řízení shora citovaný rozsudek KS kasační stížností, o níž rozhodl Nejvyšší správní soud (dále též „NSS“) rozsudkem č. j. 7 Afs 57/2011 – 1255 ze dne 28. 8. 2014 tak, že rozsudek KS zrušil a věc tomuto soudu vrátil k dalšímu řízení.*

14. NSS se nejprve zabýval nepřezkoumatelností napadeného rozsudku, neboť v případě její důvodnosti se v rozsahu, v jakém by byl shledán napadený rozsudek nepřezkoumatelným, nemohl věcně vypořádat s námitkami, v nichž účastník řízení současně vytýkal KS nesprávné posouzení právní otázky. Přestože NSS v souladu s nálezem Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2004, sp. zn. II. ÚS 67/04, konstatoval, že z hlediska splnění náležitostí rozhodnutí není povinností soudu se v odůvodnění speciálně vyjadřovat ke všem jednotlivým argumentům účastníka řízení podporujícím jeho konkrétní a z hlediska sporu pouze dílčí tvrzení, pokud stanovisko k nim jednoznačně a logicky vyplývá ze soudem učiněných závěrů, vyhodnotil převážnou část otázek, které KS ve svém rozhodnutí řešil, jako nepřezkoumatelné.
15. Jako nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů označil NSS ty části rozsudku KS zabývající se důkazy provedenými mimo ústní jednání; nekonzistencí výroku a odůvodnění napadeného správního rozhodnutí; neurčitostí výroku; subjektivní stránkou deliktu; novým strukturováním vnitrostátního a komunitárního deliktu, vymezením relevantního trhu; otázkami, zda dominantní soutěžitel může být soutěžním právem nucen snížit ceny *en bloc*; konceptem „přijatelného cenového rozpětí“; naplněním znaků skutkové podstaty; vylučovacím efektem jednání účastníka řízení; směřováním materiálního znaku s újmou jiným soutěžitelům či spotřebitelům; nedoložením újmy jiným soutěžitelům či spotřebitelům; naplněním znaků skutkové podstaty podle § 11 odst. 1 písm. c) zákona v souvislosti s jednáním vůči společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice; zákonností přístupu Úřadu, že by účastník řízení byl nucen podporovat konkurenci; nezákonnou multiplikací deliktů.
16. K těm otázkám obsaženým ve stížních námitkách, které NSS neshledal nepřezkoumatelnými, se dále věcně vyjádřil. NSS dal za pravdu účastníku řízení, který zpochybnil závěry obsažené v posudku Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (dále též „CDV“), z důvodu zásadního procesního pochybení Úřadu při zadávání posudku. Podle NSS je však nutné vyhodnotit, zda i tehdy, odhlédne-li se od nezákonného důkazu, bude možné na základě ostatních důkazů provedených ve správním řízení učinit jednoznačný závěr o tom, že skutkový stav ob stojí.
17. K námitce účastníka řízení, že Úřad nedoložil uplatňování podnákladových cen, NSS uvedl, že závěr o uplatňování podnákladových cen nelze v kontextu celého druhostupňového rozhodnutí považovat za marginální a že tento závěr nelze od zbývajících částí odůvodnění a ani od výrokových částí separovat. Proto považoval tyto výhrady účastníka řízení za opodstatněné.
18. NSS neměl žádné výhrady k vymezení předmětu řízení. NSS dále nepřisvědčil námitkám účastníka řízení, že Úřad postupoval nezákonně v souvislosti s navrženými opatřeními a porušením zásady legitimního očekávání. Účastník řízení neobhájil ani své tvrzení, že KS připustil retroaktivitu v jeho neprospěch a porušil zásadu - není trestu bez zákona. V neposlední řadě se NSS vyjádřil k uložení pokuty a její výši. Odkázal na usnesení rozšířeného senátu č. j. 7 Afs 57/2011-1234 ze dne 24. 6. 2014. Soud zdůraznil, že rozhodný obrat, ze kterého Úřad vychází při výpočtu výše pokuty, by měl mít vztah k protisoutěžnímu jednání a době, ve které k němu došlo.
19. Přestože NSS dospěl v otázkách procesních vad a otázce právní kvalifikace protisoutěžní praktiky uplatňování podnákladových cen ke shodnému závěru jako KS, napadený rozsudek nepotvrdil, vzhledem k tomu, že převážnou část rozsudku KS považoval za

nepřezkoumatelnou pro nedostatek důvodů, rozsudek KS nakonec zrušil a věc soudu vrátil k dalšímu řízení.

20. KS jsa vázán právním názorem NSS vydal dne 1. 4. 2015 rozsudek č. j. 62 Af 96/2014-1401, jímž druhostupňové rozhodnutí zrušil a věc vrátil Úřadu k dalšímu řízení. Zrušující rozsudek KS odůvodnil procesními vadami při opatřování posudku CDV, a nedoložením uplatňování podnákladových cen.
21. Rozsudek KS napadl Úřad kasační stížností, o níž NSS rozhodl rozsudkem č. j. 7 As 91/2015-79 ze dne 25. 2. 2016 tak, že kasační stížnosti Úřadu vyhověl a napadený rozsudek KS č. j. 62 Af 96/2014-1401 ze dne 1. 4. 2015 zrušil a věc vrátil tomuto soudu k dalšímu řízení. Důvodem pro zrušení napadeného rozsudku bylo nevypořádání převažující části žalobních námitek KS.
22. KS jsa vázán právním názorem NSS vydal dne 13. 4. 2016 rozsudek č. j. 62 Af 96/2014-1464, jímž napadené rozhodnutí předsedy Úřadu opět zrušil a věc vrátil Úřadu k dalšímu řízení (dále též „**třetí rozsudek KS**“). Shodně jako v předcházejícím rozsudku ze dne 1. 4. 2015 KS odůvodnil své rozhodnutí zejména procesními vadami při opatřování posudku CDV, a nedoložením uplatňování podnákladových cen. Nad rámec těchto dvou důvodů se dále podrobněji zabýval žalobními námitkami, které vzhledem k procesním vadám v rozhodnutích Úřadu nemohly být jen akademickými úvahami.
23. Rozsudek KS z dubna 2016 napadl Úřad kasační stížností, o níž NSS rozhodl rozsudkem č. j. 7 As 69/2016-64 ze dne 14. 12. 2017 tak, že kasační stížnost Úřadu zamítl.
24. Předseda Úřadu v souladu se závěry KS a NSS v řízení o rozkladu účastníka řízení rozhodnutím č. j. ÚOHS-R155/2008-00301/2018/310/PRI ze dne 4. 1. 2018 (dále též „**druhé druhostupňové rozhodnutí**“) první prvostupňové rozhodnutí zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.
25. Předseda Úřadu se předně v druhém druhostupňovém rozhodnutí vyjádřil k vadnému provedení důkazu posudkem CDV, jehož závěry se promítají do právní kvalifikace jednání účastníka řízení, a tudíž se týkají všech výroků napadeného rozhodnutí. Předseda Úřadu proto prvostupňový orgán zavázal, aby přehodnotil doposud provedené dokazování, vyloučil ty důkazy, které jsou dle KS nezákonné, a případně doplnil dokazování opatřením nových důkazů tak, aby byl zjištěn skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Dle druhého druhostupňového rozhodnutí je tak Úřad povinen přistoupit nově k vymezení relevantního trhu, a to bez zahrnutí posudku CDV. Teprve poté se pak může Úřad zabývat zhodnocením postavení účastníka řízení na příslušném relevantním trhu z pohledu existence možného dominantního postavení.
26. Předseda Úřadu se dále zabýval otázkou uplatňování podnákladových cen účastníkem řízení. K tomu předseda Úřadu uvedl, že ze žádného podkladu rozhodnutí aplikace této praxe neplyne. Další postup prvostupňového orgánu tak může spočívat v doplnění dokazování, anebo v upuštění od koncepce využívající argumentaci ohledně podnákladových cen.
27. Předseda Úřadu se dále ztotožnil s názorem krajského soudu ohledně vlivu absence protokolu o provedení listinných důkazů na zákonnost rozhodnutí, když konstatoval, že taková vada nevyvolává nezákonnost napadeného rozhodnutí. Zároveň však Úřad zavázal, aby v tomto směru postupoval procesně konformním způsobem.

28. Naopak předseda Úřadu nepřisvědčil námitce ohledně neurčitosti vymezení předmětu řízení a vyhodnotil, že předmět řízení byl správním orgánem prvního stupně vymezen správně a zákonným způsobem. Za nedůvodnou zároveň předseda Úřadu označil námitku účastníka řízení týkající se nezákonnosti postupu Úřadu v souvislosti s navrženými opatřeními⁷ a porušením legitimního očekávání účastníka řízení.
29. Předseda Úřadu se dále obsáhle zabýval přezkoumáním právní kvalifikace jednání účastníka řízení. Pokud jde o naplnění pojmu srovnatelnosti transakcí, srovnatelnost obchodních případů je dle předsedy Úřadu nutno striktně posuzovat dle povahy zboží a služeb s nimi spojených. Předseda Úřadu proto nepovažuje za přesvědčivé, pokud Úřad z hlediska posuzování procentuální výše marže pohlížel na veškeré služby železniční nákladní dopravy spadající do téhož relevantního trhu jako na srovnatelné zboží, které by se mělo ziskově pohybovat v určitém přiměřeném rozmezí, a pokud Úřad nepovažoval konkrétní výši nákladů účastníka řízení pro porovnání výše marže za podstatnou.
30. Předseda Úřadu dále uvedl, že posouzení otázky, zda jednání účastníka řízení mělo diskriminační účinek a zda znevýhodňovalo jiné soutěžitele v hospodářské soutěži, je předně odvislé od toho, zda Úřad setrvá na konceptu, podle něhož účastník řízení diskriminoval ve snaze získat zákazníky (nebude se jednat o skutkovou podstatu uplatňování podnákladových cen). Jestliže prvostupňový orgán setrvá na dosavadní právní kvalifikaci, bude se muset dle druhého druhostupňového rozhodnutí důsledně zabývat naplněním všech znaků skutkové podstaty příslušného správního deliktu, především znaku znevýhodnění v hospodářské soutěži a rovněž naplněním materiální stránky správního deliktu (narušení soutěžního vztahu mezi odběrateli účastníka řízení), které v napadeném rozhodnutí doposud absentovaly. Dále předseda Úřadu zdůraznil potřebu opětovně vyhodnotit, zda byla obrana obchodních zájmů ze strany účastníka řízení v podobě vytýkaného jednání nepřiměřená a zda se ještě jednalo či nikoli o *fair* jednání.
31. Předseda Úřadu se rovněž vyjádřil k jednání účastníka řízení ve vztahu ke společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice. Předseda Úřadu předně odmítl námitku účastníka řízení, že měl Úřad posuzovat toto jednání jako odmítnutí dodávek a vyslovil souhlas s podřazením tohoto jednání pod skutkovou podstatu rozdílných podmínek. Vzhledem k potřebě znovu vymežit relevantní trh a postavení účastníka řízení na něm se předseda Úřadu nemohl relevantně vyjádřit k další právní kvalifikaci předmětného jednání.
32. Na doplnění předseda Úřadu upozornil na některá soudní rozhodnutí, která za uplynulá léta přinesla posun v otázkách, kterými je třeba se zabývat, při ukládání správní sankce.
33. V průběhu správního řízení Úřad v souladu se závěry soudních rozsudků a druhého druhostupňového rozhodnutí opětovně posuzoval jednotlivá jednání účastníka řízení z hlediska možného naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení. Úřad předně dospěl k závěru, že podklady obsažené ve správním spise nijak nesvědčí o uplatňování podnákladových cen vůči jeho odběratelům železniční nákladní dopravy v posuzovaném období, které by mohly vést k vyloučení konkurentů účastníka řízení na Úřadem vymezeném relevantním trhu. Dále Úřad posuzoval naplnění skutkové podstaty uplatňování rozdílných podmínek prostřednictvím uplatňování rozdílných cen včetně levelových a marží při poskytování služeb železniční nákladní dopravy odběratelům účastníka řízení. Přitom dospěl k závěru, že prokazatelný soutěžní vztah mezi odběrateli

⁷ Viz dopis dceřiné společnosti účastníka řízení - společnosti ČD Cargo, a.s., doručený Úřadu dne 21. 4. 2008, tedy po uplynutí zákonné lhůty pro podání návrhu opatření.

účastníka řízení, v jehož rámci by mohli být jednáním účastníka řízení znevýhodněni, existoval pouze mezi odběrateli z řad speditérů. Porovnáním cen a marží uplatňovaných účastníkem řízení vůči jednotlivým speditérům, které účastník řízení pro roky 2004 – 2006 poskytl k vybraným relacím a přepravám zboží, však Úřad neprokázal skutečné znevýhodnění určitých speditérů v hospodářské soutěži vůči jiným speditérům prostřednictvím uplatňování rozdílných cenových podmínek účastníkem řízení.

34. Vzhledem k tomu, že Úřad dospěl k závěru, že podklady obsažené ve správním spisu vedeného správního řízení a jemu předcházejícího šetření podnětu svědčí o možném zneužití dominantního postavení účastníka řízení pouze jeho jednáním vůči společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice, upřesnil dopisem č. j. ÚOHS-S0220/2006/DP-05930/2018/830/DKI ze dne 27. 2. 2018 předmět tohoto správního řízení.
35. Možné porušení § 11 odst. 1 zákona a/nebo čl. 82 SES Úřad spatřuje ve zneužití dominantního postavení společností ČD tím, že bez objektivně ospravedlnitelných důvodů v době od 1. 1. 2006 společnost SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice znemožnila uzavírat smlouvy o zákaznickém tarifu, stanovila jim povinnost skládat 100% zálohy na jí poskytované služby železniční nákladní dopravy, a že jim dopisy ze dne 5. 1. 2006 vypověděla smlouvy o centrálním zúčtování přepravného, jejichž platnost skončila dne 28. 2. 2006, čímž znevýhodnila společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice (tvořící koncern) oproti ostatním svým odběratelům železniční nákladní dopravy z řad speditérů. Toto jednání mohlo být způsobilé narušit hospodářskou soutěž na tuzemském trhu v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy a přepravy a zasilatelství (speditérských služeb) k újmě společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice a rovněž ovlivnit obchod mezi členskými státy.

III. Procesní postup Úřadu po vydání druhého druhostupňového rozhodnutí

36. Ve správním řízení Úřad obecně postupuje z hlediska procesního dle právního předpisu upravujícího správní řízení (*lex generalis*), jímž je správní řád, a dle procesních ustanovení obsažených v zákoně o ochraně hospodářské soutěže, jež jsou charakteru *lex specialis* ve vztahu ke správnímu řádu. Procesní úpravu správního trestání obsahuje rovněž zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále též „**přestupkový zákon**“), který nabyl účinnosti dne 1. 7. 2017.
37. V případě změny právních norem v průběhu řízení je třeba určit, kterým předpisem se bude řídit procesní postup Úřadu. Otázkou použitého znění relevantních právních norem se podrobně zabýval již předseda Úřadu v druhém druhostupňovém rozhodnutí. Obecně platí zásada, že nové procesní právo (jeho změny) platí ode dne nabytí účinnosti nové právní úpravy i pro řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti s tím, že právní účinky úkonů, které v řízení nastaly přede dnem nabytí účinnosti, zůstávají zachovány, pokud přechodné ustanovení nestanoví něco jiného.
38. Správní řízení bylo zahájeno dne 2. 8. 2006. Dne 14. 7. 2008 bylo vydáno první prvostupňové rozhodnutí, které bylo druhostupňovým rozhodnutím ze dne 6. 5. 2009 (s nabytím právní moci dne 11. 5. 2009) změněno. Pravomocné druhostupňové rozhodnutí bylo zrušeno třetím rozsudkem KS ze dne 13. 4. 2016, který byl potvrzen rozsudkem NSS ze dne 14. 12. 2017. Pokud se týká procesních ustanovení ZOHS, po zrušení pravomocného správního rozhodnutí soudem se postupuje procesně dle ZOHS platného ke dni právní moci zrušujícího rozsudku. Pokud v průběhu pokračujícího správního řízení nabude účinnosti další novela ZOHS, určí její přechodné ustanovení, dle

kteřé normy se řízení dokončí. Ke dni právní moci třetího rozsudku KS platil ZOHS ve znění zákona č. 360/2012 Sb. Následující novela – zákon č. 293/2016 Sb. - v čl. II Přechodná ustanovení stanovila, že se řízení, která nebyla pravomocně skončena přede dnem nabytí účinnosti této novely, dokončí podle dosavadních právních předpisů. V tomto správním řízení proto novelu provedenou zákonem č. 293/2016 Sb. nelze z hlediska procesního zohledňovat.

39. ZOHS byl dále novelizován zákonem č. 183/2017 Sb. a zákonem č. 262/2017 Sb., přičemž ustanovení těchto novel neuvádí specifická pravidla pro postup v probíhajících řízeních o možném porušení soutěžního práva zahájených podle předchozích zákonů. Předseda Úřadu v druhém druhostupňovém rozhodnutí uvedl, že zákon č. 183/2017 Sb., který nabytí účinnosti dne 1. 7. 2017, je primárně zákonem, který slaďuje jiné speciální předpisy týkající se správního trestání s novou právní úpravou správního trestání obsaženou v přestupkovém zákonu. Do § 112 odst. 4 přestupkového zákona⁸ je vtělena vůle zákonodárce, aby se procesní režim probíhajících řízení neměnil a neaplikovaly se na ně procesní postupy, které nový zákon přináší. Oba zákony, přestupkový zákon i zákon č. 183/2017 Sb., je proto dle předsedy Úřadu třeba v souladu se zásadou racionálního zákonodárce a principem jednoty právního řádu vykládat ve vzájemné souvislosti. Pokud zákon č. 183/2017 Sb. adaptuje procesní předpisy zvláštních zákonů pro aplikaci nového přestupkového zákona, pak je aplikace těchto změn přímo propojena také s aplikací procesních pravidel vyplývajících z aplikace nového přestupkového zákona. Jinými slovy je třeba výkladově překlénout vznikající nelogičnost (je totiž nesmyslné aplikovat výjimky z obecného předpisu, který se na věc vůbec neaplikuje). V případě ZOHS dochází právě k takové situaci. Zákon č. 183/2017 Sb. přináší procesní pravidla, která jsou přímo navázána na účinnost nového přestupkového zákona.
40. Pokud jde o dosud poslední novelizaci ZOHS provedenou zákonem č. 262/2017 Sb., jednalo se o změny provedené v souvislosti s přijetím zákona o náhradě škody v oblasti hospodářské soutěže, kdy v ZOHS se změnila ustanovení o spisu a nahlížení do něj a zpřístupnění informací obsažených ve spisu. Jinými slovy se tak jedná o drobné změny, které se procesně zásadně nedotýkají předmětného správního řízení.
41. Vzhledem k výše uvedenému, je tedy řízení dále vedeno podle procesních ustanovení ZOHS ve znění zákona č. 360/2012 Sb. (při zohlednění zákona č. 262/2017 Sb.), nikoli zákona č. 183/2017 Sb. (jeho části 113 týkající se změny ZOHS), neboť se neaplikují procesní pravidla nového přestupkového zákona ani výjimky z nich.
42. Co se týká správního řádu, ke dni 13. 4. 2016 (tj. nabytí právní moci třetího rozsudku KS) byl účinný ve znění zákona č. 250/2014 Sb. K dnešnímu dni byl správní řád novelizován zákonem č. 243/2016 Sb., č. 298/2016 Sb., č. 183/2017 Sb. a č. 225/2017 Sb. V prvních třech novelách absentují speciální přechodná ustanovení a tedy, vzhledem k platnosti principu nepravé procesní retroaktivity těchto novel, nic nebrání postupovat podle správního řádu ve znění těchto novel. Poslední novela správního řádu, zákon č. 225/2017 Sb., účinná od 1. 1. 2018, obsahuje v čl. XLII odst. 1 – Přechodná ustanovení, dle kterého se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních právních předpisů. Použití této k dnešnímu dni poslední novely správního

⁸ Dle tohoto ustanovení se zahájena řízení o přestupku, resp. o správním deliktu, s výjimkou řízení o disciplinárním deliktu, která nebyla pravomocně skončena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, dokončí podle dosavadních zákonů.

řádu je tedy v předmětném správním řízení vyloučeno a správní řád je proto aplikován ve znění zákona č. 183/2017 Sb.

43. Z pohledu procesně právních norem lze tak shrnout, že se v tomto správním řízení nyní postupuje podle ZOHS 360/2012 (s přihlédnutím k zákonu č. 262/2017 Sb.) při subsidiárním použití správního řádu ve znění zákona č. 183/2017 Sb.

IV. Charakteristika účastníka řízení

44. Společnost ČD byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 8039 dne 1. 1. 2003. Společnost ČD vznikla k tomuto datu na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**zákon o ČD**“), jako právní nástupce státní organizace České dráhy.
45. Zakladatelem společnosti ČD je Česká republika (která je zároveň jejím jediným akcionářem), jejímž jménem jedná Ministerstvo dopravy. Ke dni vzniku společnosti ČD na ni 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.
46. 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 společnosti ČD je představenstvo a dozorčí rada.
47. Předmětem podnikání účastníka řízení je především provozování železniční dopravy. Společnost ČD může 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 (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů].
48. Účastník řízení předně poskytuje služby osobní železniční dopravy na celé síti železniční dopravní cesty v České republice (vyjma některých regionálních drah⁹), což je dáno jeho historickým postavením jediného tuzemského železničního dopravce před započítáním liberalizačního procesu týkajícího se železniční dráhy a železniční drážní dopravy. Do založení dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s., (1. 12. 2007) poskytoval i služby nákladní železniční dopravy (viz dále bod 51). Společnost ČD se dále účastní dalších činností souvisejících s železniční dopravou prostřednictvím svých dceřiných společností, jež jsou podrobeny jejímu jednotnému řízení a s nimiž tvoří koncern.¹⁰
49. Jedná se především o společnosti ČD Cargo, a.s.,¹¹ která provozuje železniční nákladní dopravu, Výzkumný Ústav Železniční, a.s.,¹² který se zaměřuje na výzkum, vývoj a zkušebnictví v oblasti kolejových vozidel a infrastrukturních zařízení, DPOV, a.s.,¹³ který se zabývá prohlídkami, opravami, modernizací a rekonstrukcí železničních kolejových

⁹ Např. společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., je provozovatelem železniční osobní dopravy na úzkorozchodných tratích Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň.

¹⁰ Viz internetové stránky www.ceskedrahy.cz.

¹¹ ČD Cargo, a.s., se sídlem Praha 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c, IČO 28196678.

¹² Výzkumný Ústav Železniční, a.s., se sídlem Praha 4 - Braník, Novodvorská 1698, IČO 27257258.

¹³ DPOV, a.s., se sídlem Přerov, Husova 635/1b, IČO 27786331.

vozel, Dopravní vzdělávací institut, a.s.,¹⁴ jehož předmětem činnosti je zejména výuka a vzdělávání v oblasti dopravy, ČD – Informační Systémy, a.s.,¹⁵ a ČD – Telematika a.s.¹⁶ poskytující telekomunikační služby, software a poradenství či společnost ČD travel, s.r.o.,¹⁷ která nabízí služby cestovní kanceláře a prodeje jízdenek. Účastník řízení má taktéž významný podíl v dalších společnostech jako např. ve společnosti JLV, a.s.,¹⁸ zajišťující zejména cateringové služby pro železniční společnosti, ubytovací a restaurační služby.

50. Společnost ČD po svém vzniku rovněž zajišťovala provozování železniční dopravní cesty ve vlastnictví státu, její provozuschopnost, modernizaci a rozvoj ve veřejném zájmu na základě smluv uzavřených se státní organizací Správa železniční dopravní cesty¹⁹ (dále též „SŽDC“) pro období let 2003 – 2005 a 2006 – 2008. Od 1. 7. 2008, kdy došlo k převedení funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu ze společnosti ČD na SŽDC (s účinností od 1. 7. 2008 byla převedena část podniku „Provozování dráhy“ ze společnosti ČD na SŽDC), byla působnost řízení provozu dráhy upravena Smlouvou o obsluze dráhy uzavřenou mezi společnostmi ČD a SŽDC, která stanovila společnosti ČD roli „operátora obsluhy dráhy“. Tuto činnost společnost ČD vykonávala až do 31. 8. 2011. Po tomto datu přešly veškeré činnosti související s obsluhou dráhy ze společnosti ČD na SŽDC (od 1. 9. 2011 byla převedena část podniku „Obsluha dráhy“ ze společnosti ČD na SŽDC).²⁰
51. Co se týče železniční nákladní dopravy, tu provozovala přímo společnost ČD do vzniku své dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s. 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 1222,²¹ IČO 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 společnosti ČD Cargo došlo na základě usnesení Vlády ČR č. 1195 ze dne 22. 10. 2007 nepeněžitým vkladem části podniku společnosti ČD dne 31. 10. 2007. Společnost ČD Cargo má tříčlenné představenstvo a sedmičlennou dozorčí radu. Ke dni vzniku společnosti ČD Cargo na ni přešly veškeré majetkové hodnoty a závazky související s částí podniku vyčleněnou do nové dceřiné společnosti ČD. Společnost ČD Cargo tak mj. vstoupila do všech smluvních vztahů týkajících se železniční nákladní dopravy a od 1. 12. 2007 ji provozuje ve skupině ČD výlučně ČD Cargo.

V. Zjištěné skutečnosti

V.1. Právní rámec železniční nákladní dopravy

52. Oblast železniční dopravy byla a je upravena především zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o dráhách“), který mj. stanoví

¹⁴ Dopravní vzdělávací institut, a.s., se sídlem Praha 8 – Karlín, Prvního pluku 621/8a, IČO 27378225.

¹⁵ ČD – Informační Systémy, a.s., se sídlem Praha 3 - Žižkov, Pernerova 2819/2a, IČO 24829871.

¹⁶ ČD – Telematika a. s., se sídlem Praha 3, Pernerova 2819/2a, IČO 61459445.

¹⁷ ČD travel, s.r.o., se sídlem Praha 1, Staré Město, 28. října 372/5, IČO 27364976.

¹⁸ JLV, a.s., se sídlem Praha 4 - Michle, Chodovská 228/3, IČO 45272298.

¹⁹ Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, IČO 70994234.

²⁰ Viz výroční zprávy společnosti ČD přístupné na internetových stránkách - <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-26610/>.

²¹ V současné době společnost sídlí již na jiné adrese (viz výše).

podmínky provozování drážní dopravy na železničních dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené.

53. Na základě zákona o dráhách 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.
54. Železniční dopravu lze provozovat pouze na základě platné licence, kterou uděluje Drážní úřad, či na základě licence udělené úřadem členského státu Evropské unie (dále též „EU“).²² 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.

V.2. Cenotvorba společnosti ČD v oblasti železniční nákladní dopravy

55. Na místním šetření provedeném dne 24. 10. 2006 v sídle společnosti ČD převzal Úřad několik interních dokumentů společnosti ČD, které upravovaly její 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 společnosti ČD 2005-2007, Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu pro období 2005-2007).²³ Z těchto dokumentů vyplynuly následující skutečnosti.
56. Cenová politika v nákladní dopravě ČD se odvíjela ve dvou rovinách, a to v obchodních cenách - zákaznický tarif (dále též „ZT“) a smlouva 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 - tarif vozových zásilek (dále též „TVZ“) pro ostatní zákazníky. Základními kritérii pro určení individuální ceny při vyjednávání se zákazníkem byly dle podnikatelského plánu [..obchodní tajemství..]. Jako mimořádné opatření byla akceptována možnost stanovit individuální cenu [..obchodní tajemství..].
57. K tomu účastník řízení konstatoval, že společnost ČD jako veřejný dopravce je povinna zveřejnit ceny, za které se doprava uskutečňuje. Tyto veřejné ceny jsou uvedeny v TVZ a jsou měněny pouze v případě ovlivnění nákladové složky inflací a zvýšení cen vstupů. Na základě TVZ je oprávněn u společnosti ČD poptávat přepravu jakýkoli subjekt, nicméně za ceny stanovené v TVZ se realizuje pouze [..obchodní tajemství..] přeprav uskutečněných ze strany společnosti ČD. Naprostá většina přeprav se uskutečňuje za smluvní ceny, které jsou sjednávány individuálně s každým jednotlivým zákazníkem na základě jeho poptávky a nabídky společnosti ČD.

²² Pozn. Úřadu: dříve Evropské společenství (dále též „ES“).

²³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list. 283 a násl.

58. Smluvní cena za dopravu byla zákazníkovi poskytována 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.
59. 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 společnosti ČD, vozy jiných železničních dopravců či vozy soukromé), řadu vozu, způsob odbavení – 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 vlcích bylo 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).
60. 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 společnosti 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.
61. Ke konkrétnímu výpočtu smluvní ceny sloužil obchodním manažerům *[...obchodní tajemství...]*. K jeho fungování se v rámci svědecké výpovědi vyjádřil zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD, který uvedl, že jednotliví obchodní manažeři zadávají u konkrétního obchodního případu *[...obchodní tajemství...]* vstupní parametry přepravy, které ovlivňují výši nákladů *[...obchodní tajemství...]*. Na základě takto zadaných vstupních parametrů *[...obchodní tajemství...]* vygeneroval u konkrétního obchodního případu výši nákladů a minimální smluvní cenu. Obchodní manažer byl oprávněn sjednat smluvní cenu v rozmezí ceny stanovené dle TVZ a minimální smluvní ceny vykalkulované *[...obchodní tajemství...]*, která odpovídala ceně dle TVZ *[...obchodní tajemství...]*, zároveň však muselo být splněno, že taková cena je vždy *[...obchodní tajemství...]* nad úroveň úplných vlastních nákladů (dále též „**ÚVN**“).
62. Povolit a vyhlásit smluvní cenu *[...obchodní tajemství...]* byl oprávněn vedoucí komoditní skupiny. Vedoucí oddělení obchodu odboru nákladní dopravy a přepravy byl oprávněn vyhlásit smluvní cenu *[...obchodní tajemství...]* za současného splnění podmínky *[...obchodní tajemství...]* nad úroveň přímých nákladů (dále též „**PN**“). Ostatní ceny musely

být projednány v obchodní radě ČD (dále též „**obchodní rada**“). Žádosti o projednání výjimky v obchodní radě předkládali vedoucí komoditních skupin. V případě kladného rozhodnutí obchodní rady byla pro smluvní cenu vytvořena výjimka, která platila do konce kalendářního roku, případně do konce realizace přeprav, jichž se týkala.²⁴

63. V interních pokynech společnosti ČD pro tvorbu cen byla dále uvedena další kritéria pro stanovení smluvních cen, přitom základem pro jejich stanovení pro následující rok byly [...*obchodní tajemství*...]. Konečná cena pro rok následující však nesměla v případě realizovaných přeprav poklesnout pod úroveň ceny roku běžného (s výjimkou přeprav, pro něž byla udělena výjimka obchodní radou). Dalšími kritérii byly, [...*obchodní tajemství*...], což umožňovalo částečné snížení cen za přepravu v přímých ucelených vlacích (nutné posouzení dle konkurenčního hlediska), [...*obchodní tajemství*...]. Před sjednáním smluvní ceny bylo přitom vždy nutno posoudit platební morálku plátce přepravného, cenu poskytovanou plátcí přepravného v minulém období, vztah k cenám a objemu přepravy u jiných plátců přepravného, vozové kapacity v daném období roku a riziko převzetí přeprav konkurenčními dopravci. Na základě veškerých stanovených kritérií vypracoval obchodní manažer pro zákazníka cenovou nabídku, jejíž platnost byla omezena maximálně na dobu tří měsíců ode dne vytvoření.
64. 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 Odúčtovnu přepravních tržeb ČD (dále též „**OPT**“), která prováděla fakturaci.
65. Co se týče typů smluv uzavíraných společnostmi ČD s odběrateli služeb nákladní železniční dopravy, účastník řízení uvedl,²⁵ že základní smlouva je ZT, který má konkrétní číslo, které je uváděno v nákladních listech pro další zpracování OPT Olomouc. Další smlouvou je smlouva o centrálním zúčtování přepravného (dále též „**smlouva o centrálním zúčtování**“), kterou za společnost ČD uzavírá se zákazníkem OPT. Uzavření smlouvy je podmíněno vyhodnocením podstatných údajů o smluvním partnerovi společnosti 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). Účastník řízení dále uvedl, že smlouvu o centrálním zúčtování mají uzavřenu pouze někteří zákazníci, ostatní hradí cenu jednotlivých přeprav zvlášť na základě vystavených faktur.

V.3. Jednání účastníka řízení ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice

66. Společnost SPEDIT-TRANS podnikala 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 věcí 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

²⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list. 137.

²⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list. 138.

dovozného zúčastněným železnicím či zprostředkování dalších služeb (zastupování v celním řízení, činnost celních deklarantů) apod.

67. Ve svém původním podnětu ze dne 15. 6. 2006²⁶ společnost SPEDIT-TRANS uvedla, že od roku 1996 spolupracovala v rámci své podnikatelské činnosti se společností ČD a jako dlouhodobý odběratel služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD uzavírala se společností ČD od roku 1998 jednoleté smlouvy o centrálním zúčtování, na jejichž základě prováděla OPT fakturaci služeb nákladní dopravy odběrateli. Zároveň byly každoročně uzavírány smlouvy upravující ZT.
68. Dle sdělení stěžovatele zahájila společnost ČD v závěru roku 2005 se společností SPEDIT-TRANS jednání o prodloužení délky trvání Smlouvy o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662 uzavřené dne 20. 12. 2004 s účinností od 1. 1. 2005 do 31. 12. 2005.²⁷ K tomu stěžovatel doložil e-mail zasláný dne 31. 10. 2005 od [...jméno...] (odborná referentka OPT), na SPEDIT-TRANS ve věci: Informace o spolupráci v roce 2006, v němž se společnost ČD dotazuje, zda SPEDIT-TRANS bude přepravovat i nadále své zboží prostřednictvím společnosti ČD a bude mít zájem prodloužit na příští rok Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662. V e-mailu 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.“²⁸

69. Dopisem ze dne 1. 11. 2005 poté společnost ČD zaslala společnosti SPEDIT-TRANS dodatek č. 1 ke Smlouvě o centrálním zúčtování přepravného č. 41209662, kterým se prodlužovala její účinnost do 31. 12. 2006 (dodatek smlouvy byl uzavřen dne 7. 11. 2005).²⁹ Následně SPEDIT-TRANS požádal společnost ČD o cenovou nabídku na zajištění železniční dopravy pro společnost [...obchodní tajemství...]³⁰ v roce 2006, kterou od společnosti ČD obdržel dne 28. 11. 2005. K pokračování účasti společnosti SPEDIT-TRANS na poptávkovém řízení³¹ vyhlášeném společností [...obchodní tajemství...] však již dle sdělení společnosti SPEDIT-TRANS nedošlo, neboť ČD dopisem ze dne 16. 12. 2005 vypověděly společnosti SPEDIT-TRANS „smluvní ceny“. K tomu společnost SPEDIT-TRANS doložila kopii dopisu společnosti ČD ze dne 16. 12. 2005 adresovaného společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice (mateřská společnost SPEDIT-TRANS) ve věci: Výpověď smluvních cen; v němž se uvádí:

„...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

²⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list. 1 a násl.

²⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 10 a násl.

²⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 14.

²⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 15 a 16. Pozn. Úřadu: Ve smlouvě byla stanovena 50% výše zálohové platby a lhůta splatnosti vystavených faktur v daném kalendářním měsíci byla poslední den následujícího kalendářního měsíce.

³⁰ Nyní [...obchodní tajemství...].

³¹ Pozn. Úřadu: tzv. hromadná poptávka.

vedené v dopise nebudete chápat jako akt nepřátelství vůči vaší společnosti, ale jako nutnou ochranu zájmů naší společnosti ČD Cargo³² na dopravním trhu.“³³

70. Dopisem ze dne 5. 1. 2006³⁴ společnost ČD vypověděla společnosti SPEDIT-TRANS 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 dopisem ze dne 5. 1. 2006 vypovězena rovněž společnosti ŠPED-TRANS Levice.³⁵ Dle názoru společnosti SPEDIT-TRANS došlo k výpovědi smlouvy v návaznosti na nabídku společnosti SPEDIT-TRANS na zajištění dopravy zboží společnosti *[...obchodní tajemství...]*, kterou společnost ČD vnímala jako ohrožení své pozice.
71. Společnost SPEDIT-TRANS uvedla, že se výše popsáním jednáním společnosti ČD cítí být poškozena, neboť ČD vůči ní uplatňuje 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 velkoobchodní dopravu na středních a dlouhých tratích.
72. Společnost SPEDIT-TRANS ve svém podání dále uvedla, že k nestandardnímu postupu v obchodních vztazích ze strany společnosti ČD došlo již na počátku roku 2005, a to ve vztahu k přepravám realizovaným pro společnost *[...obchodní tajemství...]*. Společnost SPEDIT-TRANS obdržela dne 25. 11. 2004 od obchodního oddělení společnosti ČD nabídkové ceny pro tyto přepravy ve vývozu z Ostravy Kunčic s platností od 1. 1. 2005 až do 31. 12. 2005. Tyto nabídkové ceny byly v rámci výběrového řízení na železniční přepravy nabídnuty společnosti *[...obchodní tajemství...]* a společnost SPEDIT-TRANS byla vybrána. Společnost ČD na žádost společnosti SPEDIT-TRANS vystavila zákaznický tarif s platností od 1. 1. 2005, nicméně jeho součástí nebyly relace, které se týkaly vývozu z Ostravy Kunčic pro společnost *[...obchodní tajemství...]*. Po urgenci zařazení těchto relací do zákaznického tarifu společnost ČD vystavila dodatek k předmětnému zákaznickému tarifu s platností od 25. 1. 2005, který obsahoval ceny, jež byly oproti původní nabídce navýšeny o *[...obchodní tajemství...]* Kč/tunu přepravovaného zboží a na jedné relaci byla navíc užitá cena dle TVZ. Společnost SPEDIT-TRANS k tomu uvedla, že navýšení ceny o *[...obchodní tajemství...]* Kč/t se týkalo dle její znalosti pouze jí. Navýšení ceny na úroveň TVZ (tj. *[...obchodní tajemství...]* Kč/t) se týkalo relace Ostrava Kunčice – Mosty u Jablunkova, st. hr., pro vybrané stanice určení, zejména stanice Rijeka v Chorvatsku (jednalo se o přepravu, kterou společnost ŠPED-TRANS Levice získala ve výběrovém řízení vypsáném společností *[...obchodní tajemství...]*). Společnost SPEDIT-TRANS k tomu konstatovala, že toto navýšení bylo platné i pro ostatní soutěžitele, nicméně ti neměli za takové ceny zájem přepravovat zboží přes tento přechod do stanice Rijeka. Společnost SPEDIT-TRANS k tomu sdělila, že se domnívá, že důvodem navýšení cen na úroveň TVZ bylo upřednostnit jinou spediční firmu na relaci Ostrava Kunčice – Rijeka, která používala jinou dopravní trasu než přes přechodovou stanici Mosty u Jablunkova.

³² Pozn. Úřadu: Jedná se o nepřesné vyjádření, neboť v době vyhotovení přípisu společnost ČD Cargo ještě neexistovala.

³³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 17.

³⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 18; pozn. Úřadu: na dopise je chybně uvedeno datum 5. 1. 2005.

³⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list. 1047.

73. Společnost SPEDIT-TRANS dále k žádosti o poskytnutí doplňujících informací uvedla,³⁶ že v roce 2004 a 2005 využívala přepravních služeb společnosti ČD na relacích Ostrava Kunčice – Bohumín, st. hr.; Ostrava Kunčice – Břeclav, st. hr.; Ostrava Kunčice – Lanžhot, st. hr.; Ostrava Kunčice – Petrovice, st. hr.; Ostrava Kunčice – Mosty u Jablunkova, st. hr.; s konečnou stanicí určení Rijeka v Chorvatsku, a to zejména pro komodity železo, ocel a výrobky ze železa.
74. Za účelem objasnění šetřeného jednání společnosti ČD vůči společností ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS provedl Úřad dne 27. 11. 2006 ústní jednání za účelem poskytnutí informací se společností SPEDIT-TRANS³⁷ a vyžádal písemně informace od společnosti ŠPED-TRANS Levice.³⁸ Obě společnosti uvedly, že kromě sdělení uvedeného ve výpovědi smluvních cen ze dne 16. 12. 2005 (viz výše) jim nebyly ze strany společnosti ČD sděleny žádné důvody pro výpověď smluv a znemožnění uzavření smluvních cen pro rok 2006. Dle sdělení společnosti SPEDIT-TRANS dostali obchodní manažeři společnosti ČD po výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování zákaz komunikovat se společností SPEDIT-TRANS. Dále společnosti uvedly, že pro rok 2006 jim nebylo umožněno uzavřít smluvní ceny za nákladní dopravu se společností ČD. Společnost SPEDIT-TRANS dále sdělila, že v roce 2006 neodebírala služby železniční nákladní dopravy od společnosti ČD a prostřednictvím jiných spedičních společností odebírala pouze drobné přepravy s tím, že se domnívá, že by jí společnost ČD přepravní služby poskytla 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.
75. K možnosti realizovat železniční nákladní dopravu prostřednictvím jiných železničních dopravců společnost SPEDIT-TRANS konstatovala, že nikdy neodebírala služby železniční nákladní dopravy od jiného železničního dopravce než od společnosti ČD a že možnost nahrazení služeb nákladní dopravy poskytovaných ze strany společnosti ČD službami jiných železničních dopravců byla v roce 2006 velmi slabá, jelikož dopravci disponovali kapacitou dopravních prostředků na úrovni 3 – 4 % objemu celkové realizace přeprav, neboť neměli dostatek vozů, technické zázemí, personál apod. Společnost SPEDIT-TRANS dále na ústním jednání uvedla, že veškeré její zakázky realizované železniční nákladní dopravou přešly ke konkurenci, neboť přepravu nebylo možné realizovat ani prostřednictvím silniční dopravy (hromadné přepravy uzpůsobené pro železniční přepravu v důsledku postavených nakládacích a vykládacích zařízení). K dotazu Úřadu, zda společnost SPEDIT-TRANS poptávala u jiných dopravců služby železniční nákladní dopravy, tato společnost konstatovala, že některé drobné dopravy poptávala, nicméně ke dni ústního jednání k žádným realizacím doprav nedošlo.
76. Společnost ŠPED-TRANS Levice uvedla, že se společností ČD spolupracovala od roku 1995 a nejvýznamnější přepravy zboží, které realizovala v letech 2004 a 2005, se týkaly železných výrobků, uhlí, chemie a rudy. Společnost ŠPED-TRANS Levice uzavírala každoročně se společností ČD smlouvu o centrálním zúčtování, kde byla stanovena záloha ve výši [...obchodní tajemství...] % a splatnost faktur byla 30 dní. Zároveň poskytovala společnost ČD společnosti ŠPED-TRANS Levice smluvní ceny na jednotlivé přepravy. V době poskytnutí informací Úřadu společnost ŠPED-TRANS Levice uvedla, že v důsledku

³⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 31 a násl.

³⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1030 a násl.

³⁸ Odpověď společnosti ŠPED-TRANS Levice ze dne 1. 12. 2006 viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1044 a násl.

postupu společnosti ČD od ní neodebírání žádné služby nákladní dopravy a pouze část služeb realizuje prostřednictvím spedičních společností, např. ARGO TRANS s.r.o.³⁹ a DHL Express (Czech Republic) s.r.o.⁴⁰ (přepravní služby neodebírání ani od jiných dopravců) s tím, že její přepravní výkony prostřednictvím železniční nákladní dopravy realizované společností ČD se v roce 2006 snížily cca na 10 % přepravních výkonů v roce 2004 a v roce 2005. Ke svému přípisu společnost ŠPED-TRANS Levice mj. doložila výpověď Smlouvy o centrálním zúčtování přepravného č. 11214120, kterou jí společnost ČD zaslala dopisem ze dne 5. 1. 2006.⁴¹

77. Obě společnosti dále sdělily, že jim není známo, že by existovaly mezi nimi a společností ČD spory ohledně plnění smluvních podmínek. Společnost ŠPED-TRANS Levice uvedla, že byla hodnocena jako dlouhodobý a bonitní zákazník společnosti ČD (na Slovensku je jedním z největších přepravců) a neměla žádné neuhrazené faktury. Stejně tak společnost SPEDIT-TRANS sdělila, že neměla žádné dlouhodobé finanční problémy.
78. Úřad požádal v rámci ústního poskytnutí informací⁴² společnost ČD o vyjádření k jí poskytovaným službám společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice. K tomu zástupce společnosti 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 s tím, že zákaznické tarify na uvedené relaci byly zrušeny i všem ostatním partnerům společnosti 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 dle účastníka řízení 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 společnosti ČD, který byl pro vývoz hutních výrobků z Ostravy do Rijeki a Koperu vytvořen společně se železničními přepravci 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. V roce 2006 nebyly dle účastníka řízení zákaznické tarify na relaci Ostrava – Mosty u Jablunkova pro přepravu hutního materiálu obnoveny a nákladní doprava ČD se zde uskutečňovala pouze dle cen v TVZ, nicméně z důvodu vyšších cen zde nebyly přepravy poptávány.
79. Dále zástupce společnosti ČD uvedl, že na zrušení ZT na výše uvedené relaci reagovala společnost ŠPED-TRANS Levice tak, že nabízela zákazníkům společnosti ČD přepravy hutních výrobků z Ostravy na hraniční přechod Mosty u Jablunkova prostřednictvím železničních konkurentů společnosti ČD. Z důvodu poptávky přeprav zboží u konkurenčních dopravců společnosti ČD učiněných v roce 2005 nebyly v roce 2006 se společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS uzavřeny žádné ZT a současně jim byly vypovězeny smlouvy o centrálním zúčtování, přičemž tyto společnosti mohly služby železniční nákladní dopravy od společnosti ČD poptávat výhradně za ceny stanovené dle TVZ. Rovněž bylo stanoveno, že obě společnosti byly v roce 2006 povinny případně

³⁹ Společnost se sídlem Jeremenkova 221/28, Olomouc, IČO 25844652; nyní ORBI TRANS s.r.o.

⁴⁰ Společnost se sídlem Nádražní 2967/93, Ostrava (dříve nám. Sv. Čecha 3, čp. 516, Ostrava - Přívoz), IČO 25683446.

⁴¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1047. Pozn. Úřadu: na dopise chybně uvedeno datum 5. 1. 2005.

⁴² Protokol o poskytnutí informací ze dne 4. 7. 2006 – viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 135 a násl.

- přepravy realizované prostřednictvím společnosti ČD hradit se složením 100% zálohy z důvodu rizika vzniku pohledávek. Uvedené rozhodnutí společnosti ČD bylo učiněno obchodní radou. Dle účastníka řízení se jednalo o ojedinělý postup vyvolaný negativními kroky, které obě společnosti učinily v neprospěch společnosti ČD v průběhu roku 2005.
80. Úřad se v rámci správního řízení dále zabýval důvody, pro něž došlo ze strany účastníka řízení vůči společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice k vypovězení smluv 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.
 81. V interním materiálu společnosti ČD – Pokyny pro tvorbu smluvních cen ve vnitrostátní přepravě, dovozu a vývozu pro období 2005 – 2007 byly stanoveny podmínky, za kterých bylo možno uzavřít s odběratelem ZT. K těmto podmínkám [...obchodní tajemství...]. Porušení těchto podmínek podmiňujících vyhlášení ZT mohlo být důvodem k pozastavení platnosti ZT nebo k jeho odvolání.
 82. V rámci svědecké výpovědi zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD dne 31. 10. 2006 se Úřad svědka dotázal, zda a jaké podmínky pro stanovení ZT (vyjmenované ve výše uvedeném interním dokumentu ČD) nespĺnily společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS, 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 společnost ČD vytvářela přímý vlak z Ostravy do přístavu Rijeka, což znamenalo obstarat vozy, zajistit vybavení přístaviště apod. s tím, že na podobném projektu pracovala rovněž společnost ŠPED-TRANS Levice, jejíž snahou bylo pro něj zajistit zboží. Projekt společnosti 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 společnosti ŠPED-TRANS Levice bylo odklonit přepravu tohoto zboží z relace Ostrava – Lanžhot, státní hranice, na Slovensko a převézt je spolu se zbožím z Polska do Rijeky. Svědek dále sdělil, že tyto kroky společnosti ŠPED-TRANS Levice chápala společnost ČD jako jakési zdegradování investic společnosti ČD do produktu, tj. přepravy zboží přímým vlakem z České republiky do Rijeky. Společnost ŠPED-TRANS Levice se dle sdělení svědka postavila do role dopravce, tedy do konkurenčního postavení proti společnosti ČD, přestože jde o speditéra. Svědek konstatoval, že se domnívá, že důvodem výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS mohlo být neetické chování (neboť se stavěly do role konkurenta ČD) nebo to, že společnost ČD na počátku roku 2005 přijala 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 společnosti 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 společnosti ČD (snažila se získat přepravu uhlí z hnědouhelných dolů a některé další přepravy, např. chemického zboží).
 83. K dotazu Úřadu, zda společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS v roce 2006 realizovaly přepravy prostřednictvím společnosti ČD, zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy ČD uvedl, že tyto společnosti v roce 2006 přímo od společnosti ČD přepravní služby nenakupovaly a že se domnívá, že je nakupovaly prostřednictvím jiné

spediční společnosti. Svědkovi bylo známo, že na počátku roku 2006 byly tyto společnosti (případně některá z nich) plátcem přepravného vůči společnosti ČD, nicméně nevěděl, zda se nejednalo o platby za služby uskutečněné v roce 2005.

84. Úřad 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.⁴³ V případě společností ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS 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 bylo *nestandardní chování společnosti vedoucí ke krácení tržeb ČD*. Úřad rovněž požadoval upřesnit výši pohledávek, které nebyly uhrazeny společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS. K tomu účastník řízení poskytl informaci, že dlužná částka k únoru 2006 byla u společnosti SPEDIT-TRANS ve výši *[...obchodní tajemství...]* Kč (5 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 (3 faktury).⁴⁴ 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 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.
85. Ke specifikaci nestandardního chování ze strany společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS se účastník řízení podrobněji vyjádřil ve svém přípisu ze dne 8. 2. 2007,⁴⁵ v němž uvedl, že se především jednalo o soustavné pozdní hrazení faktur vystavených účastníkem řízení těmto společnostem, a to i přes skutečnost, že oběma uvedeným společnostem byla ze strany společnosti ČD udělena nadstandardní výjimka, na základě které jim byla prodloužena běžná splatnost faktur z 15 dnů na 30 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 účastník řízení sdělil, že v návaznosti na toto neplnění smluvních závazků a včasné nehrazení závazků mu nezbylo, než aby oběma společnostem smlouvy o centrálním zúčtování vypověděl dne 5. 1. 2006.
86. K doložení svého tvrzení účastník řízení předložil přehled všech faktur vystavených ze strany společnosti 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 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 až 13 denním prodlením bylo uhrazeno *[...obchodní tajemství...]* % z celkového počtu faktur. K delšímu prodlení došlo u společnosti SPEDIT-TRANS 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

⁴³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 963 a násl.

⁴⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1143.

⁴⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1278 a násl.

úhrady v roce 2005) uhrazeno ve lhůtě splatnosti. Po lhůtě splatnosti (max. do 5 dnů) bylo uhrazeno [...obchodní tajemství...] % faktur a v prodlení od 6 do 36 dnů bylo uhrazeno zbývajících [...obchodní tajemství...] % faktur. K delšímu prodlení (79, 48 a 43 dní) došlo v roce 2006 opět poté, co byla vypovězena smlouva o centrálním zúčtování.

87. Úřad v rámci správního řízení ověřoval, zda prodlení v obdobném rozsahu bylo obvyklé i u ostatních odběratelů železniční nákladní dopravy od společnosti ČD a zda mělo 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...] % - [...obchodní tajemství...] % z celkových ročních úhrad. Účastník řízení nebyl schopen dodat údaje o délce jednotlivých prodlení ve dnech.⁴⁶ Dále účastník sdělil, že u žádného z odběratelů nebylo prodlení důvodem k přijetí jakýchkoli negativních opatření.⁴⁷ Existenci prodlení potvrdili i někteří další oslovení odběratele, např. [...obchodní tajemství...] (prodlení v roce 2005 v délce 1 – 56 dní s částkou představující [...obchodní tajemství...] % celkově uhrazených plateb), aniž by společnost ČD přijala v důsledku prodlení jakákoli opatření.⁴⁸
88. 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 společnosti ŠPED-TRANS Levice. O tomto záměru informovala účastníka řízení společnost Sokolovská uhelná, a.s., dopisem ze dne 31. 1. 2005. Dle sdělení účastníka řízení společnost ŠPED-TRANS Levice, využívajíc zákaznických výhod udělovaných ze strany společnosti 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 společnosti ČD tu nejlukrativnější část služeb pro společnost [...obchodní tajemství...], (tvorba uceleného vlaku), přičemž zbylé služby (např. doprava na dalších kolejích mimo vlečku) by zajišťovala společnost ČD, což by ve svém důsledku značně poškodilo společnost ČD. K tomu účastník řízení dále doplnil, že jestliže by nakupovala společnost SPEDIT-TRANS služby od jiného dopravce na území České republiky, neznamenal by to vůči společnosti ČD ještě konkurenční vystupování, ale pakliže nabízela společnost ŠPED-TRANS Levice konkurenční produkty vůči společnosti ČD jako dopravce (doloženo projektem nabízeným společností Sokolovská uhelná, a.s.), znamenalo to pro účastníka řízení přímou konkurenci.⁴⁹
89. Účastník řízení taktéž uvedl, že jako velmi nestandardní chování obou společností (popř. prostřednictvím dceřiných společností) bylo třeba posoudit jejich postup při výběrových řízeních vyhlašovaných zájemci o přepravu určitého zboží prostřednictvím spedičních společností a realizovaných vozy železničních společností (mj. i společnosti ČD). Prostřednictvím těchto zadavatelů se společnost ČD dle svého sdělení již několikrát dozvěděla o tom, že se dané společnosti účastnily výběrových řízení s nabídkou takových

⁴⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1985 a násl.

⁴⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2654.

⁴⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2213-2216.

⁴⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1481.

cen za danou přepravu, které byly vždy o poznání nižší než nabídkové ceny ostatních soutěžitelů, a přitom takové ceny neměly se společností ČD jako nutnou partnerskou společností pro realizaci konkrétní přepravy v takové výši dohodnuty.

90. Účastník řízení se v průběhu řízení rovněž vyjádřil k navýšení zákaznického tarifu o *[...obchodní tajemství...]* Kč/t pro zajištění přeprav pro *[...obchodní tajemství...]* v roce 2005 na relacích Ostrava Kunčice jako výchozí stanice s místem určení Bohumín, st. hr., Břeclav, st. hr., Lanžhot, st. hr., Petrovice, st. hr., a Mosty u Jablunkova, st. hr., pro společnost SPEDIT-TRANS. Uvedl, že navýšení cen od 25. 1. 2005 bylo provedeno jako opatření proti konkurenčnímu produktu slovenských železnic, kdy zásilky místo vlakem společnosti ČD – Adria odjížděly na Slovensko. Navýšení o *[...obchodní tajemství...]* Kč/t bylo zvoleno jako částka, která se zdála být postačující pro toto opatření. Později se ukázalo, že tato částka byla nedostačující a byla zvolena varianta tarifní ceny. Ceny byly navýšeny pouze pro zásilky jedoucí v exportu do vyjmenovaných stanic. U ostatních zásilek jedoucích do stanic na Slovensku byly ceny ponechány v původní výši.⁵⁰
91. 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 společnosti ČD) uvedl, že aby měl zákazník uzavřeno ZT, musí mít nejdříve uzavřeno 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 stihnutelné. Pokud není se stanicí uzavřena smlouva, platí se v hotovosti na stanici, což se ale společnost ČD snaží eliminovat z důvodu nepraktičnosti manipulace s hotovými penězi.⁵¹ Dále svědek *[...jméno...]* (obchodní manažer společnosti ČD) sdělil, že s novým zákazníkem společnosti 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 že nesměl se společností SPEDIT-TRANS uzavřít smlouvu o ZT, nicméně mu nejsou známy důvody výpovědi smlouvy o centrálním zúčtování.⁵² Rovněž oba zástupci společností *[...obchodní tajemství...]* (odběratelé služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD) - poskytující spediční služby - uvedli, že jim není známo, že by bylo možné odebírat služby železniční nákladní dopravy od společnosti ČD za smluvní ceny, aniž by byla uzavřena smlouva o centrálním zúčtování.⁵³
92. Ve smlouvách o centrálním zúčtování přepravného uzavřených se společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS pro rok 2005 bylo stanoveno, že k úhradě plateb za přepravní služby skládá plátce přepravného měsíční splátku ve výši minimálně 50 % z předpokládaného měsíčního objemu plateb na účet společnosti ČD. K důvodům stanovení 100% výše záloh pro společnosti ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS v roce 2006 pak svědek (zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD) uvedl, že pokud nemá zákazník smlouvu o centrálním zúčtování, má stanovenou zálohu i *[...obchodní tajemství...]* %, neboť se již musel v minulosti prohrěšit. U zákazníků

⁵⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1480.

⁵¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 890 a násl.

⁵² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 45 a násl.

⁵³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1058 a 1063.

s dobrou bonitou jsou naproti tomu navrhovány obvykle dvě splatnosti, buď je stanovena nízká záloha ([...obchodní tajemství...] % z ceny) současně s kratší splatností (21 dní) nebo [...obchodní tajemství...] % záloha z ceny s 30 denní lhůtou splatnosti.

93. Úřad se dále zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD dotázal, jaký význam má hodnocení bonity zákazníků. K tomu svědek uvedl, že fluktuační velkých zákazníků je malá. Společnost ČD monitoruje cca [...obchodní tajemství...] zákazníků, přitom prvních [...obchodní tajemství...] zákazníků představuje zhruba [...obchodní tajemství...] % tržeb dosahovaných společnostmi ČD z železniční nákladní dopravy a prvních [...obchodní tajemství...] zákazníků je v přehledu dle bonity, přitom zákazník s nejvyšší bonitou je ten, který platí pravidelně včetně zálohových plateb, vozí pravidelný objem zboží, případně toto zboží vlastní.⁵⁴ Bonita ovlivňuje možnost získat nadstandardy (např. uzavření smlouvy o centrálním zúčtování).
94. Za účelem časového vymezení jednání účastníka řízení vůči společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice si Úřad vyžádal informace od obou společností, zda v průběhu roku 2007 nedošlo ze strany společnosti ČD k obnovení smluvních vztahů za standardních obchodních podmínek. K tomu společnost SPEDIT-TRANS uvedla, že dne 17. 9. 2007 uzavřela se společností ČD Smlouvu o centrálním zúčtování přepravného č. 71309662⁵⁵ 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 byly zároveň ceny za železniční nákladní dopravu stanovovány na základě poptávky SPEDIT-TRANS, na kterou reagovala společnost ČD svou nabídkou, přičemž na konci roku 2007 se pracovalo na nových cenách mezi společnostmi SPEDIT-TRANS a ČD.
95. Společnost ŠPED-TRANS Levice Úřadu zaslala dne 10. 12. 2007 vyjádření, v němž uvedla, že dosud nemá uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování přepravného se společností ČD, ale na podnět obchodního zástupce společnosti ČD na Slovensku již započala poptávat ceny na jednotlivé destinace, na něž dostává cenové nabídky. Dále společnost ŠPED-TRANS Levice uvedla, že předpokládá dořešení problémů ohledně spolupráce se společností ČD pro rok 2008.⁵⁶ Za účelem vyjasnění tohoto vyjádření požádal Úřad dopisem ze dne 3. 1. 2008 společnost ŠPED-TRANS Levice o sdělení, zda byly obchodní vztahy se společností ČD jakkoli obnoveny (uzavření smlouvy o centrálním zúčtování, poskytnutí smluvních cen apod.). K tomu společnost ŠPED – TRANS Levice dopisem ze dne 10. 1. 2008 sdělila, že pro rok 2007 nemá uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování, ani jí nebylo její uzavření společností ČD nabídnuto. Teprve na rok 2008 bylo ze strany generálního zástupce společnosti ČD na Slovensku požádáno o vyhotovení smlouvy o centrálním zúčtování na rok 2008 s tím, že na počátku roku 2008 společnost ŠPED-TRANS Levice čekala na uzavření této smlouvy, a do té doby jí dle jejího vyjádření nemohla společnost ČD poskytovat smluvní ceny.⁵⁷
96. K obnovení obchodních vztahů mezi společnostmi ŠPED-TRANS Levice a SPEDIT-TRANS se dopisem ze dne 25. 3. 2008 vyjádřila společnost ČD Cargo, která uvedla, že pro obě

⁵⁴ Účastník řízení předložil přehled svých TOP 100 zákazníků dle výše přepravného v Kč a dle objemu přepravených tun v roce 2005. Společnost SPEDIT-TRANS se dle obou přehledů umístila zhruba na [...obchodní tajemství...] místě. Společnost ŠPED – TRANS Levice byla v roce 2005 v porovnání TOP 100 zákazníků dle přepravného na [...obchodní tajemství...] místě.

⁵⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2720 a násl.

⁵⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2695.

⁵⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2741.

společnosti byly vytvořeny smlouvy o centrálním zúčtování. Se společností SPEDIT-TRANS byla smlouva uzavřena s účinností od 17. 9. 2007 a smlouva se společností ŠPED-TRANS Levice měla být uzavřena s účinností od 1. 1. 2008, nicméně z informací obchodního oddělení společnosti ČD Cargo (OPT) vyplývá, že smlouva o centrálním zúčtování byla v lednu 2008 odeslána k podpisu společnosti ŠPED-TRANS Levice,⁵⁸ nicméně nebyla vrácena s podpisem zpět do společnosti ČD Cargo. Zároveň společnost ČD Cargo uvedla, že pro rok 2008 byly již poskytnuty zákaznické tarify i společnosti ŠPED-TRANS Levice.⁵⁹

VI. Vymezení relevantního trhu

97. K tomu, aby mohl Úřad věc posoudit, je předně potřebné vymezit relevantní trh,⁶⁰ na kterém se projevují účinky jednání účastníka řízení. Relevantní trh je definován jako trh zboží⁶¹, 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.
98. Při vymezování relevantního trhu z hlediska věcného a geografického postupuje Úřad v rámci své rozhodovací praxe analogicky jako Evropská komise (dále též „**Komise**“), která za tím účelem zveřejnila kritéria rozhodná pro definici relevantního trhu.⁶²
99. Věcné vymezení relevantního trhu 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 zboží, a platí, že zboží, které je zastupitelné jen částečně, netvoří součást relevantního trhu.
100. Pro geografické vymezení relevantního trhu platí, že dvě geografická místa náleží ke dvěma rozdílným relevantním trhům, pokud v každém z těchto míst probíhá vztah nabídky a poptávky za homogenních podmínek, ale současně dostatečně odlišných od podmínek panujících v místě druhém. Jedním z vodítek pro vymezení relevantního trhu z hlediska území je tedy zřetelná odlišnost podmínek vztahu nabídky a poptávky na dvou trzích.
101. 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 dráhách, 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 poskytující přepravní služby pro třetí osoby, kdy předmětem přepravy je vedle přepravy osob i přeprava věcí (zboží).

⁵⁸ K tomu společnost ČD Cargo přiložila přípis společnosti ČD Cargo ze dne 29. 1. 2008, jímž byl společnosti ŠPED-TRANS Levice zaslán návrh smlouvy o centrálním zúčtování s platností od 1. 1. 2008 do konce roku 2008.

⁵⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 3232 a násl.

⁶⁰ Srov. § 2 odst. 2 zákona.

⁶¹ Legislativní zkratka „zboží“ je konkretizována v § 1 odst. 1 zákona, kde se pod ní rozumí výrobky a služby.

⁶² Viz Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství; [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997Y1209(01)&from=EN).

102. Přepravy osob a přepravy věcí se vyznačují odlišnými podmínkami a vykazují zcela jiné charakteristické znaky. 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 společnosti ČD v oblasti přepravy osob není předmětem vedeného správního řízení, Úřad se podmínkami týkajícími se přepravy osob dále nezabýval.
103. Jelikož je třeba při vymezení relevantního trhu vyjít z výchozího produktu, jímž je účastníkem řízení nabízené zboží, jedná se v nyní posuzované věci o službu přepravy zboží (věcí) poskytovanou účastníkem řízení prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Vzhledem k období, ve kterém je posuzováno možné protisoutěžní jednání účastníka řízení, Úřad pro vymezení relevantního trhu, resp. ověření postavení společnosti ČD na něm, zjišťoval a hodnotil tržní podmínky v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy v letech 2004–2007 (dále též „**posuzované období**“).
104. Přepravu zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy mohli zákazníci poptávat buď sjednáním přepravy přímo s dopravci, nebo prostřednictvím zasilatelských společností (spedičních firem), které samotnou přepravu zprostředkují s využitím dopravců nebo prostřednictvím vlastních/pronajatých dopravních prostředků.⁶³ Společnosti poskytující služby přepravy zboží se většinou neomezovaly jen na samotné zajištění přepravy zboží, ale poskytovaly 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 patřil rovněž 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.
105. Přeprava zboží byla uskutečňována jednak jako přeprava vnitrostátní, jednak jako přeprava mezinárodní (zahrnující vývoz, dovoz, tranzit). Prakticky byla jako mezinárodní přeprava v posuzovaném období označena taková přeprava, kdy dopravci přepravovali zboží do pohraničních přechodových stanic sousedních států, tzn. zabývali se jak přejímáním vlaků na hranicích České republiky od zahraničních dopravců, tak jejich předáváním těmto dopravcům.

⁶³ V posuzovaném období se přepravou zboží rozumělo přemístění zboží dopravcem pro konečného zákazníka, a to dopravními prostředky, které jsou v dispozici dopravce (vlastnictví, pronájem apod.), vlastním jménem dopravce – viz § 601 a násl. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Zasilatelství bylo vymezeno stejným právním předpisem jako odborná zprostředkovatelská činnost, jejímž 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. poskytují i vlastní přepravní služby), anebo ve spolupráci s třetími subjekty (dopravci) na základě smlouvy o přepravě zboží, přičemž způsob přepravy volí zprostředkovatel. Dle právní úpravy platné v posuzovaném období má zasilatel, neodporuje-li to smlouvě a nezakáže-li to příkazce, možnost tzv. samovstupu, přičemž využije-li zasilatel této možnosti, plní zároveň i funkci dopravce. V daném případě se tak rovněž stává soutěžitelem působícím v oblasti poskytování služeb přepravy.

106. Zákazníci dopravců (vlastníci zboží nebo zasílatelské společnosti) poptávající služby přepravy zboží z místa odeslání do místa určení pak mohli volit mezi přepravou po železnici, silnici, dále pak prostřednictvím vodní nebo letecké dopravy. Dalším druhem dopravy byla kombinovaná přeprava (též intermodální přeprava), jakožto úzká výšeč 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.
107. Ze statistiky Ministerstva dopravy (dále též „**MD**“) týkající se mezioborového srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy v letech 2004–2007 vyplývá, že největší objem přepraveného zboží (cca 80 %) byl realizován prostřednictvím silniční nákladní dopravy, který však až do roku 2006 vykazoval klesající tendenci. V případě železniční nákladní dopravy došlo k nárůstu objemu přepravy zboží již po roce 2005, přičemž jejím prostřednictvím bylo přepraveno cca 18 % z celkového objemu přepraveného zboží. Tento trend souvisel s celkovým oživením ekonomiky, kdy byla mj. příznivá situace především na trhu s hutnickými výrobky a železem v důsledku rozmachu hutnictví na Ostravsku. Ostatní druhy dopravy vykazovaly zanedbatelný podíl na celkovém objemu přepraveného zboží.

Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy (v tis. tun)

Rok	2004	2005	2006	2007
Železniční doprava	88 843	85 613	97 491	99 777
Silniční doprava	466 034	461 144	444 574	453 537
Vnitrozemská vodní doprava	1 275	1 956	2 032	2 242
Letecká doprava	21	20	22	22
Přeprava ropovody	9 192	11 305	10 875	10 131
Přeprava věcí celkem	565 365	560 037	554 994	565 708

Zdroj: MD

108. Je tedy zřejmé, že zákazníci pro přepravu zboží preferovali v posuzovaném období především silniční a železniční nákladní dopravu. Ostatní druhy dopravy nedosahovaly významných přepravních výkonů. To souviselo s absencí vhodné a dostatečné kapacity říčních cest v případě vodní dopravy, s nepříznivým umístěním letišť situovaných mimo průmyslové zóny v případě letecké dopravy či s úzkým komoditním zaměřením přepravy ropovody. Úřad tedy tyto druhy dopravy nebral v úvahu a dále se zabýval zastupitelností silniční a železniční nákladní dopravy při přepravě zboží.

VI.1. Věcný relevantní trh

VI.1.1. Zastupitelnost přepravy zboží prostřednictvím železniční a silniční nákladní dopravy

109. Úřad se v otázce zastupitelnosti jednotlivých druhů nákladní dopravy při přepravě zboží v posuzovaném období obrátil jak na zákazníky, tak na dopravce (provozující jak železniční, tak silniční nákladní dopravu), oslovil sdružení dopravců či vycházel z vyjádření a podkladů samotného účastníka řízení. Z takto shromážděných podkladů a informací vyplynula kritéria, na jejichž základě oslovené subjekty volily přepravu zboží buď prostřednictvím silniční, nebo prostřednictvím železniční nákladní dopravy.

Vyjádření účastníka řízení

110. Z vyjádření účastníka řízení, resp. jeho zástupců či zaměstnanců (jako svědci byli vyslechnuti zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD a obchodní manažeři) zabývajících se železniční nákladní dopravou a přepravou, vyplynulo, že z celkového objemu zboží přepravovaného prostřednictvím účastníka řízení bylo nejméně 50 % přeprav možno realizovat kamiony, a to při **přepravě jednotlivých zásilek. Silniční nákladní doprava** byla považována za zastupitelnou především v případě přepravy **lehkých substrátů** a u **zboží s vyšší přidanou hodnotou**.
111. Dle dalšího vyjádření se **konkurence se železničními nákladními dopravci** vyskytovala nejvíce v nejlukrativnější oblasti, což byla **tvorba ucelených vlaků**. Jejich prostřednictvím, tedy při přepravě zboží jako jednotlivá **zásilka v ucelených vlacích**, bylo přepravováno zejména zboží označené jako tzv. **hromadné substráty** (k vymezení termínu hromadné substráty – viz níže body 134 - 135). U těchto přeprav prostřednictvím železniční nákladní dopravy byla spatřována **obtížná zastupitelnost** silniční nákladní dopravou, byť bylo účastníkem řízení uvedeno, že 70 % těchto přeprav dokáží realizovat kamiony a otázka je pouze množství nasazených kamionů; při přepravě hromadných substrátů by však rychlost obrátkovosti kamionů byla přibližně dvojnásobná oproti vlakům a navíc bylo dle účastníka řízení nutno zohlednit i operativnost silniční dopravy. Ačkoli bylo tedy podotknuto, že silniční doprava by se mohla stát konkurentem i při přepravě hromadných substrátů, bylo konstatováno, že *samozřejmě ne všechno zboží lze převézt prostřednictvím silniční nákladní dopravy*. Jako specifické znaky **železniční nákladní dopravy** bylo dále označeno **využití velkého počtu vozů** a **pravidelnost** přepravy.⁶⁴
112. Skutečnosti, že účastník řízení se v závislosti na určitých specifikách přepravy konkurenčně střetával buď s železničními, nebo silničními nákladními dopravci, svědčí např. i obchodní výjimky udělované zákazníkům v posuzovaném období obchodní radou účastníka řízení.⁶⁵ Z těchto udělených výjimek plyne, že konkurenční střet mezi účastníkem řízení a **silničními dopravci** se odehrával v případě přeprav **jednotlivých zásilek**, naproti tomu v případě přeprav formou **ucelených vlaků** se účastník řízení střetával v naprosté většině případů s **dpravci železničními**.⁶⁶
113. Obdobně např. ve výroční zprávě společnosti ČD za rok 2006 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**.

Vyjádření Úřadem oslovených subjektů

114. Uvedené skutečnosti se odrážejí i v názorech dalších Úřadem oslovených subjektů. Např. dle názoru Sdružení železničních společností (dále jen „**Sdružení**“) byla v posuzovaném období přímá konkurence mezi silniční a železniční nákladní dopravou relativně malá, a to vzhledem k **rozdělení trhu** podle **objemů** přeprav a jejich **technickým možnostem** (železniční doprava přepravovala v převážné míře substráty a po silnici byly přepravovány zejména kusové zásilky), přičemž k možnému přesunu na železnici by mohlo dojít spíše z kapacitních, nikoli z konkurenčních důvodů. Sdružení také uvedlo, že po silnici nelze, s ohledem na **hmotnost** a zejména **množství**, přepravovat ve větším množství **substráty**

⁶⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 43, 48 a 899.

⁶⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 578–663.

⁶⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, např. list. 646, 647, 659–660.

(uhlí, písky, vápenec a další), kdy důvodem byla omezená kapacita silniční dopravy, zejména silniční infrastruktury.

115. Rovněž dle stanoviska společnosti DKV ČESMAD, s.r.o. (dále jen „**ČESMAD**“)⁶⁷ měl každý druh přepravy svá specifika, která úzce vymezovala oblast jejího použití. Jednalo se zejména o rychlost, cenu a dostupnost dopravní infrastruktury. **Železniční nákladní doprava** měla být výhodná v případě, kdy bylo místo nakládky a vykládky napojeno na železniční síť **vlečkou**, dále pokud byla přepravní trasa delší než 300 km, pro přepravovanou komoditu bylo možné nabídnout vhodné dopravní prostředky, jednalo se o přepravy **většího objemu zboží** a přepravovaná **komodita** byla **vhodná** pro přepravu po **železnici**. V uvedeném stanovisku bylo rovněž konstatováno, že v posuzovaném období docházelo k navracení některých komodit zpět na železnici jako reakce na zvyšující se ceny silniční dopravy, kongesce a nedostatek volných kapacit v kamionové přepravě, přičemž stále více zákazníků nahlíželo na železnici jako na ekologickou dopravu, která měla navíc i nižší nehodovost. Železniční nákladní doprava měla v posuzovaném období dle názoru společnosti ČESMAD z komoditního 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.
116. Obdobně se vyjádřil i zástupce nákladního dopravce, když konstatoval, že požadavky na dopravce vycházely vždy z požadavků zákazníků, přičemž **zákazníci** využívající služeb **železničních** nákladních dopravců **byli jiní** než **zákazníci** využívající služeb **silničních** nákladních dopravců.⁶⁸ Tomu odpovídalo i působení jednotlivých (dceřiných) společností náležejících danému dopravci, které si nekonkurovaly, pokud se jednalo o provozování železniční a silniční nákladní dopravy; nepatrná část přepravy byla realizována kamionovou dopravou, a to zejména u zákazníků, kteří neměli vlastní železniční vlečku.
117. V této souvislosti by bylo možné za relevantní pokládat rovněž stanovisko zástupce dopravce, 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, přičemž celkového vysokého objemu přepravovaného zboží je dosaženo tím, že jezdí jeden vlak za druhým.⁶⁹ Obdobně lze zmínit vyjádření zástupce dalšího soutěžitele, podle něhož byla konkurence železničních nákladních dopravců omezená na celovlakové zásilky (**ucelené vlaky**); operátoři se orientovali na to, co bylo **velké, jednoduché**.⁷⁰
118. Podobně se vyjadřovali i další **železniční nákladní dopravci**, kteří jako rozhodný parametr pro nezastupitelnost železniční nákladní dopravy silniční dopravou z hlediska ekonomického i ekologického uváděli přepravu **velkých objemů zboží** realizovanou **ucelenými vlaky, charakter zboží** (nezastupitelnost při přepravě tzv. hromadných

⁶⁷ Hlavní činností společnosti ČESMAD, působící na trhu od roku 1991, byla silniční doprava a komplexní služby s ní spojené.

⁶⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1065.

⁶⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1065.

⁷⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1056 a násl.

substrátů – paliva, rudy, nerosty, ropné produkty apod.), přičemž přednosti tohoto druhu dopravy se měly výrazně projevit u delší přepravní vzdálenosti.⁷¹

119. Z vyjádření společností provozujících silniční nákladní dopravu vyplynulo, že z hlediska ekonomického i ekologického by bylo výhodnější přepravovat hromadné substráty (nerostné suroviny, výrobky ze železa, oceli atd.) prostřednictvím železniční nákladní dopravy, přičemž by se muselo jednat o **velké objemy** přepravovaného zboží (v řádu **ucelených vlaků**) a na delší vzdálenosti. Dle jejich názorů byla železniční nákladní doprava používána také tam, kde existovalo pro příjem nebo odeslání zboží **technologické vybavení** (vlečka atd.). Bylo rovněž uvedeno, že u zboží, které nepodléhá zkáze a které má nižší přidanou hodnotu, se od určitého množství a nad určitou vzdálenost vyplatí jeho přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Většinou však oslovení soutěžitelé nebyli schopni (v důsledku nedostatku informací o parametrech železniční nákladní dopravy, kterou se nezabývali) jednoznačně definovat objem, resp. vzdálenost svědčící pro přepravu zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy.⁷²

Shrnutí k parametrům přepravy zboží prostřednictvím silniční a železniční nákladní dopravy

120. Ze shora podaných vyjádření lze dovodit, že každý druh nákladní dopravy se vyznačoval určitými znaky, které vedly ke zvolení a upřednostnění konkrétní přepravy zboží daným druhem dopravy, resp. byly uvedeny určité charakteristiky přepravy (objem a druh zboží apod.), které indikovaly nezastupitelnost železniční nákladní dopravy.
121. V případě **silniční nákladní dopravy** byla jako kritéria svědčící jejímu upřednostnění zmíněna finanční výhodnost přepravy **malých tonáží** (jako cenově nevýhodné byly uvedeny přepravy nevytíženým železničním vozem či překročení ložných míst). Silniční nákladní doprava byla uvedena jako vhodnější také v případě, kdy by **nebyla preferována hromadnost přepravy**, nebo se **nejednalo** o přepravu zboží **velkých objemů**. K upřednostnění silniční nákladní dopravy docházelo dále v případě, pokud byla ze strany zákazníků požadována **přeprava s daným termínem/hodinou dodání** nebo se jednalo o **přepravu kamionem do více míst vykládky**, také pokud byla požadována **rychlost a spolehlivost** přepravy zboží a přepravní vzdálenost byla do 100 km. Silniční doprava byla tedy poptávána pro přepravu zboží zejména menších objemů při současném využití výhod tohoto druhu dopravy, jakými byla hlavně flexibilita, dostupná infrastruktura, rychlost, spolehlivost, přesnost, možnost dodávek JIT (systém Just-in-time) či přeprava z domu do domu.
122. Přeprava **menších objemů zboží** jako jednotlivá zásilka však byla typická i pro **železniční nákladní dopravu**. Její výhodnost se ale mohla projevit spíše v případě přepravy na delší vzdálenosti, přičemž zboží bylo vhodné pro takovou přepravu a u odesílatele a příjemce existovala příslušná technická infrastruktura. Nadto byl v mnohých případech tento druh dopravy oproti silniční nákladní dopravě pokládán za ekologický; případný růst silniční nákladní dopravy by totiž vyvolal další negativa, a to zvýšení kongescí či další omezení kapacity silniční sítě přetížené silnou kamionovou dopravou atd.
123. Lze tedy uzavřít, že **přeprava zboží** zejména **menších objemů** by mohla být v posuzovaném období realizovaná jak železniční, tak silniční nákladní dopravou a její

⁷¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 118, 134.

⁷² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, např. listy 1462, 1605, 1642.

využití bylo odvislé zejména od konkrétních potřeb zákazníků poptávajících přepravu zboží (cena přepravy, rychlost, dodací lhůty, operativnost dodávky, technologické přizpůsobení míst nakládky a vykládky zboží apod.). Uvedenému svědčí rovněž tvrzení účastníka řízení, dle kterého silniční nákladní doprava představovala v tomto ohledu, tj. při přepravě zboží menších objemů, významného konkurenta železniční nákladní dopravě. **Železniční nákladní doprava** při přepravě zboží **menších** objemů by tak mohla být v posuzovaném období **zastupitelná silniční nákladní dopravou**.

VI.1.2. Zvláštní specifika přepravy zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy

124. **Přeprava zboží ve velkých objemech** prostřednictvím **železniční nákladní dopravy** byla společně s dalšími parametry uváděnými oslovenými subjekty označena za nezastupitelnou silniční dopravou či zastupitelnou jen obtížně. Nezastupitelnost železniční nákladní dopravy silniční dopravou v posuzovaném období uváděli zejména zákazníci, jejichž produkce byla založena na dodávce a/nebo expedici zboží, pro které byla **technologicky vybavena místa nakládky a vykládky** zboží a byla **přizpůsobena pro železniční dopravu**, což souviselo s potřebou dovážet zboží do výrobních podniků zákazníků či vyvážet jejich produkci, přičemž se jednalo o zboží přepravované ve **velkých objemech**, svým **charakterem vhodné** pro **železniční nákladní dopravu** a přeprava zboží se **opakovala** v určitých časových intervalech.
125. Jako další důvody přepravy zboží ve velkých objemech po železnici byly zmíněny výhodnější finanční aspekty (příznivější cena za přepravu po železnici – větší tonáž přepravitelná v jednom železničním voze v porovnání s jedním silničním vozem), využití vlastních železničních vozů pro přepravu některých komodit, náklady vyplývající z vlastnictví a výkonů železničních vleček, plynulost dodávky a v neposlední řadě i nižší ekologická zátěž.
126. V neprospěch silniční nákladní přepravy tito zákazníci v posuzovaném období zmínili **nedostatečnou silniční infrastrukturu** z hlediska **dostupnosti závodů** zákazníků **po silnici**, změny a kolísavost trhu pohonných hmot omezující sjednání dlouhodobých podmínek silniční nákladní dopravy, nedostatečnou dostupnost kvalifikovaných řidičů silničních nákladních vozidel a vyšší ekologickou zátěž. Případný **přechod** na silniční nákladní přepravu by dle nich vedl **k nárůstu počtu vozů** (kamionových souprav) a s tím souvisejícímu **výraznému zvýšení nákladů** a samozřejmě k vyšší zátěži životního prostředí. Rovněž by bylo nezbytné **zvýšit vykládací kapacity** u výrobních závodů, včetně **rekonstrukcí zařízení** a provedení dalších **souvisejících investic**, a to v **nikoliv krátkém časovém období**.

VI.1.3. Technologie míst pro nakládku a vykládku zboží

127. Nezastupitelnost železniční nákladní dopravy silniční dopravou při přepravě zboží ve velkých objemech byla konstatována s ohledem na technické možnosti nakládky a vykládky zboží. Technologie přizpůsobená pro využití železniční nákladní dopravy byla jako hlavní anebo jedno z hlavních kritérií uváděna většinou zákazníků i dopravců. Vybudování zařízení uzpůsobeného pro příjem či expedici zboží po železnici bylo přitom dáno historicky, většinou od samotného založení výrobních podniků zákazníků.
128. Dle vyjádření jednoho ze zákazníků měly v posuzovaném období všechny jeho výrobní závody vybudovány **vlastní železniční vlečky** a na nich rovněž jak vykládací, tak nakládací zařízení. Stejně tak většina jeho dodavatelů měla vybudovanou **expedici po železnici**.

Daný zákazník tak železniční nákladní dopravu při **nákupu surovin** (jednalo se o strusku, vápenec, sádrovec, uhlí, mleté uhlí, popílek, kormul, mazut a tekutá alternativní paliva) přepravovaných ve velkých objemech na vzdálenost delší než 100 km uvedl za **nezastupitelnou**.⁷³

129. Další zákazník rovněž uvedl **technologické možnosti plnění surovin** u jeho dodavatelů za hlavní kritérium pro využití železniční nákladní dopravy, a to zejména při dovozu surovin (dehet, chemikálie, oleje), neboť jeho **dodavatelé** byli z historického hlediska **přízpůsobeni** plnit suroviny do **železničních vozů**.⁷⁴
130. Obdobně se vyjádřil další zákazník, logistika jehož podniku byla z historických podmínek zaměřena na železniční nákladní dopravu. V případě dovozu byla železniční nákladní doprava označena za **nezastupitelnou**, a to pro charakter dovážených surovin nebo jejich velikost (surové železo, ocelový šrot a vápno), případně za **částečně zastupitelnou** při přepravě dalších surovin (feroslitiny a koks), avšak za předpokladu **zvýšení vykládacích kapacit v podniku**, včetně rekonstrukcí vykládacích ramp a dalších souvisejících investic.⁷⁵
131. **Přízpůsobení konstrukce pro železniční vozy** (technické zázemí a technologie) při zpracování vstupů (železná ruda, uhlí, koks, vápno, vápenec, ocelový šrot, přísady – feroslitiny, chemikálie – kyseliny, louhy, síra – a topné oleje), resp. obdobně při výstupech (dehet, benzol, ocelové polotovary – předvalky, ocelový plech válcovaný za tepla ve svitcích a tabulích, profilová ocel, tyčová ocel, drát, silniční svodidla, trubky, odlitky, strojírenské výrobky a granulovaná struska) označil další zákazník za **limitující** v úvahách o **zastupitelnosti** železniční nákladní dopravy jiným druhem dopravy. Dle jeho vyjádření nebylo možné za těchto podmínek v plné míře využívat např. cenové kritérium, otázky služeb, délku přepravy apod.⁷⁶
132. Jako **nezastupitelnou** železniční nákladní dopravu jiným druhem dopravy označil další zákazník, a to nejen s ohledem na objem přepravovaného zboží (energetické uhlí, sorbenty – vápno, vápenec, vápenný hydrát – a vedlejší energetické produkty), ale právě i s ohledem na **technické řešení jednotlivých vykládacích míst**, resp. řešení komplexní logistiky přepravy.⁷⁷ Obdobně se vyjádřil další zákazník, pro kterého byla volba přepravy velkých objemů substrátů a zachování plynulé návaznosti přepravy **jednoznačně preferována** mj. i v souvislosti s tím, že jeho příjemci byli vybaveni především **železničními vlečkami** pro příjem zboží.⁷⁸
133. Výše uvedené skutečnosti dokládají i další údaje, které si Úřad vyžádal od společnosti ČD. Jednalo se zejména o určení podílu přepravy zboží, která byla uskutečňována mezi vlečkami, případně mezi vlečkami a všeobecně vykládkovými a nakládkovými kolejemi, z celkového objemu přepravovaného zboží prostřednictvím společnosti ČD. Tento podíl dosahoval v posuzovaném období hodnot ve výši cca 90 %.

VI.1.4. Druh a charakter přepravovaných komodit

⁷³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 73.

⁷⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 81.

⁷⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 89.

⁷⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 125.

⁷⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 162.

⁷⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 76.

134. Dále se Úřad zabýval druhem a charakterem komodit, jejichž přeprava (společně s dalšími kritérii, tj. technickým přizpůsobením míst vykládky a nakládky železniční nákladní dopravy a velkým objemem přepravovaného zboží) prostřednictvím železniční nákladní dopravy byla označena za nezastupitelnou silniční dopravou, a definicí pojmu *hromadné substráty*, neboť většina oslovených společností, včetně samotného účastníka řízení, tento termín ve svých vyjádřeních používala.
135. Dle stanoviska účastníka řízení neexistovala podle jemu známých a dostupných informací žádná oficiální definice hromadných substrátů. Nicméně uvedl, že pojem **hromadný substrát** se postupně vyvinul z praxe během mnoha desetiletí, kdy **kritériem** pro zařazení určité komodity pod tento termín byl především **požadavek na minimální objem přepravovaného zboží** (umožňující vytvoření jednoho uceleného vlaku). Za konkrétní druhy zboží spadající pod termín hromadný substrát bylo možné dle názoru účastníka řízení 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.⁷⁹ Tomu odpovídaly podklady zasláné účastníkem řízení ohledně objemu přeprav hromadných substrátů za posuzované období. Největší objem dosahovaly přepravy hnědého uhlí (cca 35 %), černého uhlí (cca 24 %) a koksu (cca 5 %); společně se tedy tato **pevná paliva** podílela více než 60 % na celkovém objemu přeprav hromadných substrátů realizovaných účastníkem řízení formou ucelených vlaků. Další významné komodity přepravované formou ucelených vlaků byly **rudy a strusky** (cca 20 %), **nerostné suroviny a ostatní stavební materiál** (cca 7 %).⁸⁰
136. Obdobně se k termínu hromadný substrát vyslovily i společnosti poskytující železniční nákladní přepravu, resp. tuto přepravu v rámci své spediční činnosti zprostředkovávající. V případě zástupce jednoho dopravce bylo uvedeno, že druhy zboží, které by bylo možné zařadit pod pojem hromadné substráty, byly vyjmenovány v dříve u nás platném tarifu MTT – mezinárodní tranzitní tarif⁸¹ (v posuzovaném období nahrazen průvozním tarifem). Pod uvedený pojem bylo možné dle názoru zástupce dopravce zahrnout vše, *co je tekuté nebo se sype*, tzn. uhlí, koks, mazut, naftu, surové dřevo, písky, štěrky, rudy atd. Jednalo se převážně o komodity, které se převážely ve **velkých objemech**, řádově 100 tisíc tun až miliony tun ročně.⁸²
137. Zástupce dalšího dopravce sdělil, že jako hromadné substráty by bylo možné označit např. železnou rudu, uhlí, koks, vápence, vápno, písky, přičemž se především jednalo o přepravu **v ucelených vlacích** – 1 000 tun materiálu v jednotlivé přepravě.⁸³ Za druhy zboží označené termínem hromadné substráty zástupce jiného dopravce vyjmenoval uhlí, stavebniny, železo a produkty ze železa, velkotonážní chemii, rudu, jejichž přeprava vykazovala určitá specifika (např. pro uhlí byly připraveny zásobníky, kam se zboží

⁷⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 974–975.

⁸⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 962 a 4553.

⁸¹ Dle § 32 odst. 1 MTT označeného jako *Přeprava hromadného zboží* byly 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.

⁸² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1060.

⁸³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1065.

nasypávalo, přístupové cesty atd. a **objem produkce** dosahoval ročně řádově 100 tis. tun.).⁸⁴ Jako hromadné substráty, jejichž přeprava železniční nákladní dopravou byla označena za nezastupitelnou jinou dopravou, byla dalším dopravcem označena paliva, rudy, nerosty, ropné produkty apod.⁸⁵

138. Zákazníci využívající železniční nákladní dopravu pak její nezastupitelnost silniční dopravou či obtížnou zastupitelnost, resp. jako optimální způsob dopravy spatřovali při přepravě komodit, jakými byly pevná paliva (černé a hnědé uhlí – mleté i popílek, koks), železná ruda, surové železo, ocelový šrot, struska, vápno, vápenec, sádrovec, kormul, mazut, tekutá alternativní paliva, kameniva, feroslitiny, koks, chemikálie (kyseliny, louhy, síra) či topné oleje (srov. výše).
139. Úřad se dále zabýval i tím, které druhy **komodit** byly v posuzovaném období **přepřavovány 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 se vztahují k celkovému objemu zboží přepravovanému prostřednictvím jednotlivých druhů nákladní dopravy, tedy bez rozlišení, zda a v jaké výši byly objemy daných komodit přepraveny formou jednorázové přepravy, tedy zda se jednalo o přepravu zboží realizovanou ucelenou vlakovou soupravou, nebo vícenásobnou přepravou (několika jednotlivými železničními vozy, kamiony). Tyto informace týkající se konkrétních komodit, resp. množství zboží přepravovaného prostřednictvím jednotlivých druhů dopravy, lze však podpůrně použít jako podklad pro určení těch komodit, pro které je právě s ohledem na jejich charakter železniční nákladní doprava neoptimálnější.
140. Z těchto statistických údajů vyplynulo, že v posuzovaném období jednoznačně převažovala železniční nákladní doprava při přepravě **pevných paliv**. Podíl přepravy této komodity prostřednictvím železniční nákladní dopravy z celkově přepravovaného množství všemi druhy dopravy dosahoval v jednotlivých letech posuzovaného období vysokých hodnot, a to ve vývozu cca 95 %, u dovozu 95–99 %, resp. v případě vnitrostátní dopravy 74–87 % přeprav. Další komoditou přepravovanou zejména železniční nákladní dopravou byla **ropa, ropné produkty a plyn** (vývoz 80–90 %, dovoz 71–93 %), dále **železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot** (vývoz cca 65 %, dovoz cca 90 %) a také **hutní výrobky** (vývoz 56–73 %, dovoz 52–73 %).
141. S ohledem na výše uvedené lze jako komodity, jejichž přeprava prostřednictvím železniční nákladní dopravy byla vzhledem k velkým přepravovaným objemům či za současného přizpůsobení míst příjmu a expedice těchto komodit označena v posuzovaném období za nezastupitelnou jinou dopravou či obtížně zastupitelnou, určit zejména **pevná paliva** (hnědé uhlí, černé uhlí, koks), **rudy, strusky, tekutá a plynná paliva, nerostné suroviny a stovebniny**. Jedná se o komodity, jejichž objemy byly dle statistiky MD nejvíce přepravovány prostřednictvím železniční nákladní dopravy, a které účastník řízení přepravoval převážně formou ucelených vlaků pod označením hromadné substráty. S ohledem na charakter takto vyjmenovaných komodit by bylo rovněž možné shrnout, že se jednalo o **nesoudržné, kapalné nebo plynné materiály**, v železničních vozech **volně**

⁸⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1034.

⁸⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 138.

ložené, nebalené, nepodléhající vedlejším vlivům (zejména výkyvům počasí); obecně se jednalo o zboží s relativně nízkou přidanou hodnotou sloužící většinou jako základní surovina pro další výrobu.

142. Takto definovaný soubor charakteristických vlastností výše vyjmenovaných komodit vhodných pro přepravu železniční nákladní dopravou odrážel základní a určující kritéria, která vedla zákazníky poptávající dopravu určité komodity k volbě železniční nákladní dopravy, resp. k jejímu označení za nezastupitelnou jinou dopravou. Jelikož se zákazníci při této volbě řídili v podstatě totožnými hledisky a úvahami, není dle názoru Úřadu nutné dále členit nákladní dopravu v závislosti na konkrétním druhu přepravované komodity. Úřad proto pro účely nyní vedeného správního řízení zahrnuje shora vyjmenované komodity s popsány charakteristickými vlastnostmi pod pojem **substráty**.

VI.1.5. Přeprava substrátů ve velkých objemech

143. Pro tvrzení ohledně nezastupitelnosti či obtížné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy jinou dopravou, resp. pro označení železniční dopravy jako neoptimálnějšího druhu dopravy, oslovení odběratelé ve většině případů konkrétně nespecifikovali objem substrátů přepravený v rámci jedné zásilky, resp. zmínili množství substrátů (nakoupené, vyprodukované, expedované) přepravované v jednom roce. Úřad proto přistoupil ke zpřesnění termínu *velký objem přepravovaného zboží*.
144. Dle vyjádření společnosti ČD bylo možné zařadit zboží pod pojem **substráty**, pokud byl splněn **požadavek na minimální objem přepravovaného zboží**. Dle názoru účastníka řízení bylo možné tento kvantitativní požadavek stanovit v minimální výši 800 tun přepravovaného zboží, s čímž souvisela i skutečnost, že takové množství zboží bylo přepravováno v **drtivé většině případů** formou tzv. **uceleného vlaku**, a obdobně bylo velmi časté, že zboží bylo převáženo s určitou **pravidelností** a dodávky konkrétního zboží se v těchto objemech **opakovaly** v jistých časových **intervalech**.⁸⁶ K tomu je možné odkázat na příslušné ustanovení TVZ, dle kterého jeden ucelený vlak představoval soupravu s minimálním počtem *[...obchodní tajemství...]* vozů ve vlaku nebo s hmotností obsahu vozových zásilek ve výši minimálně *[...obchodní tajemství...]* tun, nebylo-li ve smlouvě uvedeno jinak. Mimo takto zveřejněného TVZ byl v případě stanovení smluvní ceny za přepravu jako ucelený vlak považován i vlak o minimálním počtu *[...obchodní tajemství...]* vozů nebo hmotnosti vozových zásilek minimálně ve výši *[...obchodní tajemství...]* tun.⁸⁷
145. V této souvislosti oslovil Úřad zákazníky a dopravce za účelem ověření, zda při přepravě zboží, které pro jednotlivou přepravu ve svém celkovém objemu překračovalo hmotnost 600 tun (**jednorázová přeprava** zboží formou **ucelených vlaků**), využívali jiný typ nákladní dopravy než železniční. Oslovené subjekty potvrdily, že pokud přepravu daných parametrů v posuzovaném období realizovaly, neuskutečnily ji jiným typem dopravy než železniční nákladní dopravou.⁸⁸
146. Lze tak shrnout, že **velký objem přepravovaného zboží**, který náležel mezi základní kritéria pro posuzování nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy při přepravě substrátů, je možné definovat jeho **minimální hmotností** ve výši **600 tun**, tj. přeprava

⁸⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 974–975.

⁸⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 479 a 314.

⁸⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1823, 1831, 1841, 1949 a 2153.

takového objemu substrátů byla jako jednotlivá zásilka realizována zpravidla formou **uceleného vlaku**.

VI.1.6. Převážná vzdálenost

147. Předně Úřad uvádí, že oslovení soutěžitelé či zákazníci, pokud převážná vzdálenost zmiňovali, toto kritérium uváděli většinou pro obecné posouzení zastupitelnosti silniční a železniční nákladní dopravy s tím, že pro přepravu zboží na delší vzdálenost byla jako výhodnější uvedena železniční nákladní doprava.
148. Vzhledem ke specifickým znakům přepravy substrátů ve velkých objemech prostřednictvím železniční nákladní dopravy, která byla označena za nezastupitelnou jinou dopravou či zastupitelnou obtížně, bylo potřebné ověřit, zda právě při takto daných parametrech přepravy byla brána v úvahu i převážná vzdálenost.
149. ČD ve svém stanovisku (k přepravě hromadných substrátů) konstatovaly, že vzdálenost je částečně omezujícím parametrem u přepravy hromadných substrátů prostřednictvím silniční dopravy a uvedly, že při přepravě hromadných substrátů silniční dopravou jsou výhodné spíše kratší a střední vzdálenosti (do 200 km), ale také, že by s tím souvisel vysoký kilometrický proběh prázdného automobilu, vysoká obrátkovost tohoto vozidla a problémy s výměnou řidičů a jejich odpočinkem. ČD současně uvedly, 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.
150. Oslovení **zákazníci převážná vzdálenost** jako rozhodné **kritérium** pro přepravu substrátů ve velkých objemech prostřednictvím železniční nákladní dopravy rovněž **neoznačili**. Podstatná pro ně naopak byla existence příslušných technických vybavení míst odeslání a určení přizpůsobených pro železniční dopravu (tj. pro příjem nebo expedici zboží vlastnili odpovídající technické vybavení, tzn. vlečky apod. – viz výše).⁸⁹
151. Z vyjádření **železničních dopravců** lze rovněž seznat, že **převážná vzdálenost nebyla zmíněna** jako **kritérium** při přepravě substrátů ve velkých objemech. Nezbytnost a nevyhnutelnost železniční nákladní dopravy byla konstatována např. při přepravě uhlí formou ucelených vlaků pro velkoodběratele, nebo při přepravě substrátů či dalšího zboží ve velkých objemech, aniž by byla převážná vzdálenost jakkoliv zmíněna jako podstatné kritérium.⁹⁰
152. V této souvislosti lze rovněž odkázat na obchodní výjimky udělované obchodní radou, které dokládaly dle názoru Úřadu konkurenční střet mezi železničními nákladními dopravci především při přepravě zboží formou ucelených vlaků. Z těchto výjimek udělených v posuzovaném období při konkurenčním střetu s železničními dopravci vyplynulo, že se při přepravě substrátů ve velkých objemech týkaly i kratších převážných vzdáleností (cca 60 km⁹¹ nebo do 150 km⁹²).

⁸⁹ Převážná vzdálenost uvedená jediným zákazníkem při přepravě nakupovaných substrátů ve velkých objemech (více než 100 km) pouze blíže specifikovala parametry samotné přepravy, které byly daným zákazníkem realizovány, aniž by však byla převážná vzdálenost považována za podstatné kritérium pro volbu přepravy substrátů ve velkých objemech prostřednictvím železniční nákladní dopravy.

⁹⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 121 a 138.

⁹¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 578–580.

153. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že **přepravní vzdálenost** při přepravě substrátů ve velkých objemech **nehrala** ve vztahu k zastupitelnosti železniční a silniční nákladní dopravy **významnou roli**.

VI.1.7. Cenový test

154. K ověření existence možné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy jinou dopravou při přepravě substrátů ve velkých objemech oslovil Úřad zákazníky s dotazem, zda by při hypotetickém trvalém zvýšení ceny železniční nákladní přepravy zboží ucelenými vlaky (resp. přepravy zboží o minimální hmotnosti 600 tun jako jednotlivá zásilka) cca o 5–10 % nadále využívali pro přepravu svého zboží železniční nákladní dopravu či by využili jiný druh nákladní dopravy, tedy jinými slovy, jaká by byla reakce spotřebitelů na hypoteticky malé, avšak trvalé zvýšení ceny za železniční nákladní přepravu substrátů ve velkých objemech.⁹³
155. Z odpovědí některých oslovených zákazníků nevyplýval jednoznačný závěr, resp. nebylo možné dovodit skutkové zjištění o zaměnitelnosti železniční nákladní dopravy s jiným druhem dopravy. Podle těchto vyjádření by v případě, kdyby k takovému cenovému nárůstu došlo, byla nejdříve provedena analýza možností způsobu přepravy zboží (hledisko ceny a času), dle které by bylo dále rozhodnuto. Jako o způsobu řešení cenového navýšení bylo uvažováno např. o korekci objemů přepravovaných jednotlivými dopravci, popř. o rozšíření jejich počtu, až případně o možnosti neuskutečnění obchodu. Naopak na uvedené cenové navýšení by nereagovali někteří zákazníci,⁹⁴ čímž bylo potvrzeno i jejich předchozí stanovisko ve věci nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy s jiným druhem dopravy při přepravě substrátů ve velkých objemech, a to i s ohledem na technické řešení jednotlivých vykládacích míst.
156. Odpovědi oslovených zákazníků v celkovém souhrnu jednoznačně nevedly k závěrům o zastupitelnosti či nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy s jiným druhem dopravy při přepravě substrátů ve velkých objemech. Nicméně nikdo ze zákazníků se nevyjádřil, že by při přepravě substrátů o minimální hmotnosti 600 tun jako jednotlivá zásilka byla železniční nákladní doprava zastupitelná dopravou silniční.

VI.1.8. Rozhodnutí Komise a dalších národních soutěžních úřadů

157. Jak Komise, tak zahraniční soutěžní úřady přistupovaly k vymezení relevantního trhu nákladní dopravy mírně odlišným způsobem, přičemž pro učinění závěru ohledně nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy byly brány v úvahu komodity vhodné pro tento druh přepravy (komodity příkladmo vyjmenované a/nebo konkretizované jejich charakteristickými rysy), příp. přepravovaný velký objem a hmotnost. Je také zřejmé, že nebylo vždy použito hledisko přepravní vzdálenosti.
158. Na tomto místě pokládá Úřad za vhodné zmínit, že závěry plynoucí ze zahraniční rozhodovací praxe mohou mít pro vymezení relevantního trhu

⁹² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 587–589.

⁹³ K relevanci cenového testu při vymezení relevantních trhů srov. např. bod 17 *Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství*.

⁹⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1832, 1841 a 2073.

v posuzovaném případě význam spíše indikativní, byť některé závěry týkající se věcného vymezení relevantního trhu svědčily Úřadem zjištěným skutečnostem i v nyní řešeném případě. Tomu svědčí rovněž závěry vyplývající ze soudního přezkumu v tomto správním řízení a Úřad k relevantnosti níže uvedených vymezení relevantních trhů v rozhodovací praxi jiných soutěžních orgánů a jejich spíše podpůrnému významu odkazuje na třetí rozsudek KS (str. 27), který uvádí, že (cit.): „*Ani rozhodovací praxe zahraničních soutěžních úřadů přitom jako dostatečný návod pro produktové vymezení relevantního trhu posloužit nemůže; může jít pouze o hledisko velmi podpůrné, neboť skutková zjištění zahraničních soutěžních úřadů se mohou odlišovat na základě zjištění zcela specifických okolností především ohledně zákaznických preferencí v místě a čase.*“

159. Z rozhodnutí zahraničních soutěžních orgánů členských států ES⁹⁵, které se v posuzovaném období rovněž zabývaly jednáním nákladních dopravců, plyne, že trhy byly vymezeny jako trh **poskytování železniční nákladní dopravy** s tím, že byly většinou rovněž specifikovány další parametry přepravy; jednalo se o přepravu **hromadných substrátů, velkých objemů** komodit, případně dále **konkrétně vyjmenovaných komodit** (např. pevná paliva, rudy, železný šrot, stavebniny, zeminy, ropné produkty, chemie, stavebniny a hutnické výrobky) či uvedení jejich charakteru (sypké, kapalné nebo plynné materiály, volně ložené atd.) V ojedinělých případech byla rovněž pro nezastupitelnost železniční nákladní dopravy jinou dopravou uvažována i přepravní vzdálenost (150–200 km). Silniční nákladní doprava nebyla při takto zamýšlených parametrech přepravy uvažována jako součást vymezeného trhu, protože nebyla dostatečným substitutem.⁹⁶
160. Definicí relevantních trhů se zabývala rovněž Komise. V posuzovaném období se však jednalo o hodnocení dopadů spojení spojujících se soutěžitelů působících v oblasti nákladní dopravy a přepravy. Otázka užšího vymezení relevantního trhu tak byla ponechána otevřenou. Komise ve svých rozhodnutích dospěla např. 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. Další možné členění trhu Komise uvažovala dle **druhu dopravy** (železniční, silniční), včetně dalšího členění silniční dopravy. V jiných případech se také zabývala možným **členěním nákladní dopravy** do dalších segmentů, a to dle druhu přepravovaného zboží (např. velkoobjemové zásilky, přeprava těžkého zboží, **sypkých materiálů a kapalin**, kusového a spotřebního zboží), rychlosti přepravy (expresní či běžné přepravy) a druhu přepravy (pozemní, lodní, letecká). 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**.⁹⁷

VI.1.9. Doplnění dokazování v pokračujícím správním řízení

161. Vzhledem k tomu, že ve třetím rozsudku KS bylo uvedeno, že pohledy Úřadem oslovených zákazníků samy o sobě na produktové vymezení relevantního trhu odpověď neposkytují

⁹⁵ Nyní EU.

⁹⁶ Viz např. rozhodnutí Protimonopolního úřadu Slovenské republiky č. 2006/DZ/R/2/055 ze dne 12. 5. 2006 a č. 2006/DZ/2/1/067 ze dne 3. 6. 2006 – Železničná spoločnosť, a.s., dále maďarského soutěžního úřadu Case Vj-22/2005 – Magyar Államvasutak ZRt (Hungarian State Railways), německého soutěžního úřadu No. B9-50/05 – Railion/RBH.

⁹⁷ Např. rozhodnutí Komise M.1585 *DFDS/FLS Industries/Dan Transport*, M.1170 *Dan Transport/Inter Forvard*, M.2905 *Deutsche Bahn/Stinnes* nebo M.1056 *Stinnes/BTL*.

(nejednoznačné odpovědi s ohledem na zastupitelnost železniční nákladní dopravy dopravou silniční ve vazbě na kritéria druhu a povahy zboží, objemu zboží a přepravní vzdálenosti), bylo třeba v tomto směru doplnit dokazování a na jeho základě, pokud bude relevantní, přehodnotit vymezení trhu a na něm následně stanovit postavení účastníka řízení.

162. Dokazování se tak zaměřilo na ověření zastupitelnosti segmentu železniční nákladní dopravy, a to přepravy substrátů ve velkých objemech, neboť v případě přepravy zboží odlišných parametrů (zejména přeprava zboží menších objemů) dospěl Úřad k závěru, že železniční nákladní doprava je zastupitelná dopravou silniční (viz výše bod 123).
163. Úřad v této souvislosti vyžádal podklady a informace relevantní v dané věci od dříve oslovených zákazníků či železničních dopravců. Tyto subjekty oslovil za účelem zejména přesné konkretizace komodit a jejich charakteru přepravovaných v posuzovaném období prostřednictvím železniční nákladní dopravy, sdělení (minimálních) objemů komodit přepravovaných jako jednotlivá zásilka, pro jejíž přepravu byla využívána železniční nákladní doprava, pokud tomu tak bylo, a přepravní vzdálenosti (minimální), pakliže byla při takto zadaných parametrech relevantní. Dále se dotazoval, zda byla v posuzovaném období realizována přeprava zboží, které pro jednotlivou přepravu ve svém celkovém objemu překračovalo hmotnost 600 tun, a pokud ano, sdělení druhu zboží, jeho charakteru a kritérií rozhodných pro zvolený druh nákladní dopravy.
164. S ohledem na značný časový odstup, kdy ve věci relevantní podklady a informace již nebyly k dispozici (skartace nákladních listů, odchody zaměstnanců odpovědných v posuzovaném období za správu dané oblasti, absence elektronické evidence požadovaných dat), bylo pro některé oslovené subjekty obtížné poskytnout přesné odpovědi vztahující se k posuzovanému období a data dle Úřadem požadované struktury. Nicméně z jejich vyjádření, pokud bylo relevantní, vyplynulo následující.
165. Zákazník, který **nezastupitelnost** železniční nákladní dopravy uvedl mj. v souvislosti s přepravovaným objemem,⁹⁸ označil jako substráty přepravované ve **velkých objemech** (jednotlivá přeprava, která ve svém celkovém objemu **překračovala hmotnost 600 tun**) **surový dehet, surový benzol, pyrolýzní olej, naftalenový koncentrát a těžké topné oleje** (jednalo se o vstupní suroviny) a **benzen a smolu** (expedované výrobky). Tyto substráty byly charakteristické tím, že byly ve skupenství tekutém nebo granulovaném a přepravované jako **volně ložené materiály**. Jako kritéria, která sehrála roli ve volbě přepravy prostřednictvím železniční nákladní dopravy, byla **opětovně** uvedena **technologie míst nakládky a vykládky** (u zákazníka a jeho dodavatelů i odběratelů). Dalším kritériem byla **cena přepravy**, která byla pro přepravu zboží zadaných parametrů označena za vždy výhodnější u železniční nákladní dopravy. Přepravní **vzdálenost** jako kritérium uvedena **nebyla**, nicméně k žádosti Úřadu bylo odhadnuto **50 km** jako **minimální vzdálenost**, na kterou byly výše uvedené **substráty ve velkých objemech** přepravovány; přeprava takto daných parametrů byla realizována **vždy** formou **železniční nákladní dopravy**.⁹⁹
166. Zákazník, jenž v původním vyjádření konstatoval **nezastupitelnost** železniční nákladní dopravy z důvodu **přepravy velkých objemů** v případě **nákupu** jím uvedených **konkrétních surovin**, a k důvodům využívání železniční přepravy uvedl **existenci**

⁹⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 81.

⁹⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4407–4408.

příslušného technického vybavení,¹⁰⁰ specifikoval v rámci doplnění podkladů (minimální) objemy jím jednotlivě vyjmenovaných druhů zboží přepravovaných prostřednictvím železniční nákladní dopravy jako jednotlivá zásilka a přepravní vzdálenosti (minimální). Z daného vyplynulo, že formou **ucelených vlaků** (jednotlivá přeprava zboží o celkovém objemu **překračujícím hmotnost 600 tun**) byly v posuzovaném období a na minimální vzdálenost přepravovány v případě nakupovaných surovin **struska** (21 km), **sádrovec** (65 km), **vápenec** (34 km), **popílek** (176 km), **uhlí** (172 km) a **mazut** (152 km) a v případě expedice vyrobeného materiálu **cement** (34 km), přepravovaný jako volně ložená surovina.¹⁰¹

167. Z vyjádření dalšího zákazníka, který dříve jako kritéria využívání železniční nákladní dopravy uvedl mj. komoditní skladbu přepravního objemu, charakter a délku dopravní cesty, vyplynulo, že při přepravě zásilky **nad 600 tun** se jednalo především o komodity ze skupiny **nerostná paliva, železo, ocel, rudy, strusky a popely, sůl, síra, zeminy a kameny, vápno, cement**. Tyto komodity byly přepravovány jako volně ložený (sytký) materiál, příp. pod označením ostatní všeobecný náklad. **Přepravní vzdálenost** byla v případě takto uvedených přeprav pokládána za **nerrelevantní**. Uvedené přepravy byly realizovány **pouze** prostřednictvím **železniční nákladní dopravy**, nikoliv jiným druhem dopravy.¹⁰²
168. Další oslovený zákazník nyní upřesnil, že formou **ucelených**, příp. **rozptylových vlaků** (ojedinele formou skupiny vozů) bylo přepravováno zejména **uhlí, vápenec** a **vedlejší energetické produkty** (jako volně ložené materiály), jejichž přepravu prostřednictvím **železniční nákladní dopravy** uvedl dříve jako **nezastupitelnou** jiným druhem dopravy, a to s ohledem mj. na objem přepravovaného zboží a technické řešení jednotlivých vykládacích míst.¹⁰³ Jako zásadní kritéria pro volbu přepravy strategických surovin pro zásobování výroben zákazníka prostřednictvím železniční nákladní dopravy byly **opět** zmíněny **objemy** přepravovaného zboží (přepravy pomocí jednotlivých zásilek prakticky nebyly využívány), zajištění **plynulosti** zásobování výroben potřebnými surovinami v množství a čase a **technické možnosti vykládky** jednotlivých druhů dodávek.¹⁰⁴
169. Jako druhy komodit, jejichž přeprava železniční nákladní dopravou byla dalším zákazníkem označena za neoptimálnější s ohledem na **velké celkové objemy** přepravované komodity a zachování plynulé návaznosti přepravy, resp. v souvislosti s **vybavením příjemců železničními vlečkami** pro příjem materiálu,¹⁰⁵ byly uvedeny **uhlí** a **koks**, tedy komodity zařazené zákazníkem pro svou povahu pod termín hromadné substráty. Jako hodnotící **kritéria**, která v posuzovaném období sehrála roli při volbě **přepravy zboží**, které bylo **o minimální hmotnosti 600 tun** jednorázově přepravováno prostřednictvím železniční nákladní dopravy, byla uvedena optimální **cena**, celkové náklady nakládky, **vlečkový provoz příjemce** a roční objem dodavatelské smlouvy na zboží.¹⁰⁶

¹⁰⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 73.

¹⁰¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4441 a násl.

¹⁰² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4528 a násl.

¹⁰³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 162.

¹⁰⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4534 a násl.

¹⁰⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 76.

¹⁰⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4418.

170. V rámci upřesnění další oslovený zákazník¹⁰⁷ uvedl, že formou **uceleného vlaku**, resp. formou **ucelené skupiny vozů**, tj. přeprav **zboží o hmotnosti více než 600 tun**, byly v posuzovaném období přepravovány **plechy, profily, štětovnice**, a to jako volně ložený materiál. Přepravy byly realizovány z Ostravy v rámci České republiky, ale i do zahraničí. Jako druh dopravy při přepravě vyjmenovaných komodit o takto zadaných parametrech (jednotlivá zásilka o hmotnosti vyšší než 600 tun) byla vedle železniční nákladní dopravy zmíněna i říční a námořní, nikoliv však doprava silniční. Ve vztahu k předchozí odpovědi, kdy zákazník uváděl nezastupitelnost železniční nákladní dopravy při přepravě tekutého železa či ocelového šrotu, a to pro charakter těchto komodit nebo hmotnost, lze z jeho současného vyjádření vzhledem k přepravní vzdálenosti doplnit, že tyto přepravy byly realizovány výhradně v rámci Ostravy, kde má zákazník výrobní závody.¹⁰⁸
171. Ohledně objemů komodit přepravovaných prostřednictvím železniční nákladní dopravy bylo dalším zákazníkem¹⁰⁹ upřesněno, že v případě přepravy **uhlí** se jednalo v převážné míře o přepravu **ucelenými vlaky** (nad 600 tun), kdežto v případě koksu převažovaly skupiny vozů (do 600 tun) a jednotlivé vozové zásilky; tato skutečnost byla vyvolána požadavky zákazníků. Uhlí bylo přepravováno jako volně ložený (sypaný) materiál. Oslovený zákazník ke kritériím podstatným pro volbu přepravy zboží takto **zadaných parametrů** (nad 600 tun) prostřednictvím železniční nákladní dopravy mj. uvedl, že **železniční přeprava** je, při absenci lodní přepravy, **jedinou a vyhovující variantou**, která ve vnitrozemí nabízí odpovídající řešení jak po stránce **ekonomické**, tak po stránce **logistické** (dobře vytvořená síť) a **ekologické**. Případný přesun přepravy na silniční nákladní dopravu by znamenal zhoršení životního prostředí v důsledku rapidního nárůstu počtu a frekvence jízd nákladních automobilů, ale také rychlejší opotřebení povrchu vozovek, jejich znečištění přepravovaným materiálem. Překážkou takového přesunu je ale neexistující adekvátní volný potenciál silničních nákladních přepravních, který by se dal v krátké době aktivizovat, chybějící technické zázemí a vybavenost prostředky pro nakládku a vykládku auta či časová náročnost nakládky.¹¹⁰
172. Další oslovený zákazník formou **uceleného vlaku** přepravoval **uhlí**, tedy volně loženou komoditu¹¹¹ s tím, že minimální přepravní vzdálenost byla individuální v závislosti na dodavateli. Právě druh takto přepravovaného zboží u zásilek překračujících hmotnost 600 tun pokládal za vhodný pro železniční přepravu.¹¹²
173. K žádosti Úřadu ohledně volby druhu dopravy při přepravě zboží **o hmotnosti minimálně 600 tun** se vyjádřil i oslovený **dopravce**. Ten sdělil, že v posuzovaném období byla při takto zadaných parametrech přepravy realizována přeprava **hnědého energetického uhlí** určeného pro zásobování hnědouhelných elektráren, větších hnědouhelných tepláren a větších průmyslových podniků (dále též „**HEU**“). HEU, jakožto surovina pro výrobu tepla a/nebo elektrické energie, byla přepravována ve formě volně loženého nerostu. **Nejmenší vzdálenost**, na kterou bylo v posuzovaném období **HEU** formou **uceleného vlaku** přepravováno, tedy z odbytového místa do místa určení odběratelem, byla **72 km**. Jako

¹⁰⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 89.

¹⁰⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4494 a násl.

¹⁰⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1841.

¹¹⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4505 a násl.

¹¹¹ Další jím uvedené komodity přepravované formou uceleného vlaku nespádaly pod termín substráty, tj. nejednalo se o vstupní či výstupní suroviny, resp. zboží nižší přidané hodnoty.

¹¹² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4498 a násl.

kritéria, pro která bylo **HEU** přepravováno jako jednotlivá zásilka **o minimální hmotnosti 600 tun**, byla opět uvedena **technologie nakládky a vykládky** (výklopu) zboží (stavby, stroje a zařízení, jež byla technickým a funkčním uspořádáním určena k nakládce vytěženého HEU do železničních vagonů a situována na vnitropodnikové vlečce a k jeho vykládce ze železničních vagonů přímo v příkopovém zásobníku, ze kterého je HEU po pasech dopravováno na skládku nebo přímo do spotřeby), dále **přepravní náklady** a **plynulost zásobování** odběratelů (v řadě případů jsou dodávky HEU určeny pro přímou spotřebu v energetickém zařízení dodavatele anebo snižují náklady a časovou náročnost na manipulaci s dodaným zbožím). Dopravce rovněž uvedl, že **technologie míst** nakládky a vykládky **HEU neumožňuje** v takovém množství a se srovnatelnými náklady **využít silniční nákladní dopravu**, resp. že změna způsobu nakládky a vykládky zboží by si vyžádala **značné investiční náklady**. Teoreticky uvažovaná přeprava HEU při zadaných parametrech silniční nákladní dopravou by vedla také ke zvýšení přepravních nákladů (časová, technologická a logistická náročnost nakládky a vykládky zboží, využití několika nákladních silničních souprav v průběhu jednoho dne, nepřiměřené a všeobecně komplikované zatížení dopravní infrastruktury, včetně negativních vlivů na životní prostředí a životní podmínky občanů v obcích, jimiž prochází dopravní infrastruktura). Dopravce sdělil, že výběr železniční nákladní dopravy pro přepravu HEU (jehož přeprava jako jednotlivá zásilka překračovala ve svém celkovém objemu hmotnost 600 tun) v posuzovaném období byl ovlivněn právě shora uvedenými kritérii, která již ve své podstatě, **existovala-li** možnost dopravy do místa určení po **železnici, vylučovala** možnost přepravovat toto zboží s využitím **silniční nákladní dopravy**.¹¹³

174. Další Úřadem oslovený **dopravce**, který dříve zmínil **nezastupitelnost** železniční nákladní dopravy při přepravě **hromadných substrátů**,¹¹⁴ nově uvedl, že přirozenou výhodou železniční nákladní dopravy před jinými druhy dopravy je hromadnost přepravovaného zboží, velká vzdálenost a velké množství zboží v rámci jedné konkrétní přepravy, přičemž **nezastupitelnost železniční nákladní dopravy** je **dána** spíše **technologickými návaznostmi** na straně producentů a příjemců a jejich návaznou technologií. Byl uveden příklad producenta uhlí s denní nákládkou přes 20 000 tun, u kterého bylo v zásadě nemožné realizovat tento objem silniční dopravou. Obdobně byl zmíněn příjemce historicky vybavený technologií na vykládku vozů s přímým vstupem do výrobního řetězce a konkrétně uvedena taková technologická provázanost z dolů do koksoven v Ostravě, kdy byla železnice přirozenou technologií; i když vzdálenost těchto dvou provozů byla necelých 30 km a po železnici (celostátní dráze) byl realizován jen jeden kilometr této přepravy. Z předložených podkladů dále vyplynulo, že oslovený dopravce v letech 2005–2007 přepravoval formou **ucelených vlaků** zejména **pevná paliva, šrot, strusku, kámen, vápenec a energosádrovec**, a to na vzdálenosti do **50 km**.¹¹⁵
175. Rovněž další **dopravce** potvrdil své dřívější vyjádření o nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy jiným druhem dopravy při přepravě **hnědého uhlí** formou **ucelených vlaků**.¹¹⁶ Uvedl, že hnědé uhlí, jehož hmotnost v rámci jednotlivé přepravy **překračovala 600 tun**, přepravoval **výlučně** prostřednictvím **železniční nákladní dopravy** a právě množství přepravované komodity bylo dle jeho názoru rozhodujícím kritériem pro volbu

¹¹³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4447 a násl.

¹¹⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 138.

¹¹⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4420 a násl.

¹¹⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 121.

způsobu přepravy uhlí v posuzovaném období (při zohlednění **provozních podmínek** na straně odběratele i producenta). Přeprava hnědého uhlí v objemu překračujícím 600 tun byla **zásadně** realizována **železniční nákladní** dopravou, nikdy dopravou silniční. **Přepravní vzdálenost** při takto realizovaných přepravách hnědého uhlí o hmotnosti překračující 600 tun v jednotlivé zásilce prostřednictvím železniční nákladní dopravy **nebyla** v posuzovaném období považována za **rozhodné kritérium** (přeprava byla realizována na vzdálenost 16 km).¹¹⁷

176. Lze shrnout, že Úřad na základě doplnění dokazování má za postavené na jisto, že **železniční nákladní doprava** byla v posuzovaném období **nezastupitelná** s jinými druhy nákladní dopravy v případě, kdy bylo pro produkci výrobních závodů zákazníků potřeba přepravovat komodity o **velkých objemech**, přičemž **minimální hmotnost** jedné přepravy dosahovala **600 tun**; většinou se jednalo o přepravu **formou ucelených vlaků**. Jako komodity takto přepravované byly uvedeny **pevná paliva, železo, rudy, strusky, šrot, chemické výrobky** či **stavební materiály**, přičemž byly přepravovány jako materiály **volně ložené**. Vyjmenované komodity tak splňovaly Úřadem určenou definici substrátů (srov. bod 141 a 142). Pro takovou přepravu substrátů ve velkých objemech bylo rovněž typické, že byla požadována její **plynulost** a především, že pro **příjem** či **expedici** zboží měly výrobní podniky zákazníků vybudována **zařízení přizpůsobená** právě **železniční nákladní dopravě**. Rovněž je zřejmé, že přepravní vzdálenost nehrála roli pro tvrzení o nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy jinou dopravou.

VI.1.10. Závěr Úřadu k vymezení relevantního trhu z hlediska věcného

177. Úřad při vymezení relevantního trhu vycházel z vyjádření a stanovisek oslovených subjektů a samotného účastníka řízení. V rámci svých úvah tedy zohlednil ve věci relevantní stanoviska dopravců (železničních i silničních) i Sdružení, ve kterých byla uvedena specifika typická pro silniční a železniční nákladní dopravu při přepravě zboží, resp. uvedena kritéria svědčící nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy jinou dopravou. Dále bral v úvahu podklady a vyjádření samotného účastníka řízení ohledně obtížné zastupitelnosti železniční nákladní dopravy při přepravě substrátů formou ucelených vlaků (sdělení obsažená ve výroční zprávě společnosti ČD a názory jejich zástupců), což bylo potvrzeno jeho cenovou politikou (mj. obchodní výjimky). Svůj závěr o vymezení relevantního trhu Úřad opřel i o zjištění vyplývající z doplněného dokazování provedeného v pokračujícím správním řízení (srov. výše bod 176). Primárně tedy Úřad vycházel z názorů zákazníků – největších odběratelů přepravních služeb, jejichž mínění má dle Úřadu ve vztahu k definici relevantního trhu nejvyšší relevanci.
178. Na základě všech výše uvedených skutečností a poznatků dospěl Úřad k závěru, že v posuzovaném období existovala určitá **specifika**, pro která byla **železniční nákladní doprava** při přepravě substrátů ve velkých objemech **nezastupitelná** jinou dopravou.
179. Úřad považuje za prokázané, že nezastupitelnost železniční nákladní dopravy je dána v přípravě **substrátů** přepravovaných ve velkých objemech, přičemž jako substráty lze uvažovat zejména **hnědé a černé uhlí, koks, rudy, strusky, nerostné suroviny, chemické výrobky, stavebniny a paliva**. Jedná se o zboží **nesoudržného charakteru, nižší přidané hodnoty**, užívané většinou jako vstupní surovina pro další zpracování a nepodléhající zkáze. Tyto substráty byly přepravovány železničními vozy tomu přizpůsobenými ve stavu

¹¹⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4541 a násl.

sytkém, volně loženém či **kapalném**. Dále má Úřad za prokázané, že objem přepravy v rámci jednotlivé zásilky, který činí železniční nákladní dopravu při přepravě substrátů nezastupitelnou, dosahuje **hmotnosti minimálně 600 tun**, tzn. přepravy substrátů byly realizovány formou **ucelených vlaků**. Nezastupitelnost železniční nákladní dopravy při přepravě substrátů ve velkých objemech souvisí rovněž s tím, že většina zákazníků poptávajících takovou přepravu, která se většinou pravidelně opakovala, měla pro příjem či vykládku substrátů za tím účelem vybudována, většinou z historických důvodů, příslušná **technická zařízení** a využívala **technologie přizpůsobené železniční nákladní dopravě**.

180. Pro tyto zákazníky tak byla železniční nákladní doprava při přepravě substrátů ve velkých objemech v posuzovaném období nezastupitelná s jiným druhem nákladní dopravy. Částečná zastupitelnost či přechod na jiný druh nákladní dopravy by s sebou nesl vysoké investice na vybudování, resp. úpravu míst odeslání a určení, což bylo navíc možné realizovat v nikoliv krátkém časovém období. Nelze v této souvislosti rovněž odhlédnout od nedostatečné silniční infrastruktury a jejího stavu, případně nedostatečné dostupnosti kvalifikovaných řidičů, zvýšení negativních dopadů na životní prostředí způsobené nárůstem silniční nákladní dopravy apod.
181. Úřad s ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti, kdy zohlednil a konkretizoval komodity vhodné pro železniční nákladní dopravu, jejich charakter, přepravovaný objem a přizpůsobení míst pro jejich nakládku či vykládku, a dospěl při jejich přepravě k nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy s jiným druhem nákladní dopravy, vymezil pro účely vedeného správního řízení z hlediska **věcného** relevantní trh, na kterém posuzoval dominantní postavení účastníka řízení, jako **trh železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech**.

VI.2. Geografický relevantní trh

182. Při vymezování relevantního trhu z hlediska geografického vycházel Úřad ze skutečnosti, že na území České republiky byla obecně železniční nákladní doprava v posuzovaném období provozována na celostátní a regionálních tratích, a to dle podmínek daných především zákonem o ČD a zákonem o dráhách. Provozovat drážní dopravu na dráze mohla právnická nebo fyzická osoba na základě platné licence udělené Drážním úřadem, přidělené kapacity dopravní cesty, platného osvědčení dopravce a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy, nebyla-li provozovatelem dráhy a dopravcem jedna osoba. Na území České republiky bylo v posuzovaném období dále možné provozovat drážní dopravu rovněž na základě licence udělené úřadem členského státu ES.

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

183. Úřad se dotázal Drážního úřadu, kterým subjektům byla v posuzovaném období udělena licence pro provozování železniční nákladní dopravy a které subjekty působily na území České republiky na základě licence vydané jiným úřadem členského státu ES. K tomu Drážní úřad uvedl, že na území České republiky neprovozovaly v posuzovaném období drážní dopravu žádné právní subjekty, které by měly udělenou stejnou licenci k provozování drážní dopravy příslušným úřadem v jiném členském státě ES. Společnost Elektrizácia železníc, Kysak, akciová spoločnosť, byla v posuzovaném období jediným zahraničním dopravcem, který provozoval železniční nákladní dopravu v České republice (kde měl umístěnu organizační složku), a to na základě licence udělené Drážním úřadem.

184. V dalším doplnění týkajícím se možných bariér pro vstup na trh České republiky v posuzovaném období bylo Drážním úřadem sděleno, že dopravci vedle již zmíněné licence museli být držiteli osvědčení o bezpečnosti vydávaného příslušným národním bezpečnostním úřadem a potvrzujícím uznání systému zajišťování bezpečnosti v rámci ES. Při vydání tohoto osvědčení mohly vznikat problémy v oblasti použití různých typů kolejových vozidel v tom smyslu, že nevyhovovaly příslušným vnitrostátním předpisům nebo technické specifikaci interoperability. Problémovou oblastí mohla být dle sdělení Drážního úřadu i odborná způsobilost zaměstnanců v oblasti provozování drážní dopravy. Drážní úřad sdělil, že žádný zahraniční dopravce neuplatnil v posuzovaném období použití zahraniční licence na provozování drážní dopravy na území České republiky.
185. Obdobně se k výše uvedené problematice provozování drážní dopravy na území České republiky v posuzovaném období 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) bylo vydáváno v každém členském státě zvlášť, přičemž tyto požadavky se mezi jednotlivými členskými státy lišily v závislosti na míře odlišnosti historického vývoje jednotlivých národních železničních sítí; postupnými kroky však docházelo na úrovni ES k harmonizaci těchto požadavků.
186. Z Úřadem provedeného šetření dále vyplynulo, že stejně jako nezajížděli dopravci ze zahraničí na území ČR, rovněž ČD v posuzovaném období nezajížděly na území cizích států. To potvrdili i další dopravci, kteří se, pokud spolupracovali v mezinárodním měřítku, věnovali přejímání a předávání vlaků zahraničním dopravcům na hraničních přechodech České republiky. V praxi byla tedy mezinárodní železniční nákladní doprava v posuzovaném období realizována tak, že se na ní podílelo více dopravců působících na příslušných územích států (národní dopravci), kde každý přepravoval zboží pouze na území svého státu k hraničním přechodům, na kterých vlakovou soupravu předával dalšímu národnímu dopravci, který převzal soupravu, přidal k ní vlastní lokomotivu a dále převážel zboží vlastním jménem. Dopravci se pak dělili o celkovou zaplacenou cenu za přepravu. Rovněž smlouvy s odběrateli služeb nákladní železniční dopravy, které uzavíraly ČD, byly v posuzovaném období vždy uzavírány pouze na relace v rámci území České republiky i v případě, že cílová stanice přepravovaného zboží byla v zahraničí.
187. 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 byla v posuzovaném období realizace přepravy národním dopravcem na území jiných států možná při splnění legislativních a technických podmínek, přičemž neregistrovala v případě provozování železniční nákladní dopravy na území České republiky zásadní bariéry. V posuzovaném období však uvedená společnost nerealizovala železniční nákladní dopravu na území jiného členského státu; tato oblast podnikání byla v posuzovaném období ve stádiu zvažování jako jedna z možností vývoje obchodní strategie společnosti.

VI.2.2. Závěr Úřadu k vymezení relevantního trhu z hlediska geografického

188. Úřad uzavírá, že podmínky pro provozování železniční nákladní dopravy, resp. **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech**, byly v posuzovaném období dány platnou legislativou a vyžadovaly splnění v ní uvedených předpokladů.

Uvedená legislativa teoreticky nevytvářela bariéry pro vstup železničních nákladních dopravců z jiných států. Nicméně, i přes stálé sblížování a harmonizaci těchto podmínek umožňujících vstup železničním dopravcům a provozování nákladní železniční dopravy na území České republiky, existovaly v posuzovaném období jisté bariéry (technické, jazykové apod.), pro které nedošlo v té době ke vstupu zahraničních dopravců na území České republiky a naopak tuzemských dopravců na území jiných členských států.

189. Z tohoto důvodu na území České republiky působili v posuzovaném období zejména tzv. domácí dopravci (ČD a další menší soutěžitelé), kteří poskytovali služby železniční nákladní dopravy, resp. přepravovali **substráty ve velkých objemech**, pouze na tomto území, přičemž nezajížděli na území sousedních států.
190. S ohledem na výše uvedené vymezil Úřad pro účely vedeného správního řízení relevantní trh z hlediska **geografického** jako **území České republiky**, na kterém byly v posuzovaném období soutěžní podmínky dostatečně homogenní a odlišitelné od sousedících území.
191. Obdobně jako trhy národní byly z hlediska geografického vymezeny v posuzovaném období i relevantní trhy týkající se železniční nákladní dopravy v rozhodnutích dalších zahraničních soutěžních orgánů, včetně Komise (k tomu Úřad odkazuje na bod 157 a násl. tohoto rozhodnutí).

VII. Postavení účastníka řízení na relevantním trhu

192. 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.
193. Při definici pojmu dominantní postavení Úřad dále vychází z rozhodovací praxe Komise a Soudního dvora EU,¹¹⁸ ze které vyplývá, že dominantní postavení podle článku 82 SES 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 a/nebo působit i újmu spotřebitelům.
194. Dominantní postavení určitého subjektu samo o sobě nevyklučuje 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

¹¹⁸ Dříve označován jako Evropský soudní dvůr; v textu rozhodnutí dále jen „**Soudní dvůr**“. Např. rozsudek Soudního dvora 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.

trhu rozvine. Přitom faktory nasvědčující existenci subjektu v dominantním postavení jsou obdobné jako v případě § 10 zákona.

195. Na trhu **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech** působili v posuzovaném období na nabídkové straně vedle účastníka řízení – ČD – i další soutěžitelé, kteří měli k provozování železniční nákladní dopravy udělenou licenci. Pro vyčíslení tržního podílu účastníka řízení na relevantním trhu v posuzovaném období vycházel Úřad z údajů poskytnutých účastníkem řízení a vztahujících se k přepravě jím definovaných hromadných substrátů, jejichž přeprava byla v drtivé většině realizovaná prostřednictvím ucelených vlaků, resp. z údajů, které účastník řízení k žádosti Úřadu nyní doplnil a nově vyčíslil pouze k přepravě hromadných substrátů formou ucelených vlaků pro roky 2006 a 2007. Úřad vycházel dále z údajů poskytnutých ostatními soutěžiteli působícími na relevantním trhu a z veřejně dostupných materiálů MD.
196. Ze shromážděných podkladů vyplynulo, že na relevantním trhu vedle společnosti ČD jako větší soutěžitelé dále v posuzovaném období působily další společnosti jako např. OKD, Doprava, akciová společnost, VIAMONT a.s. a UNIPETROL DOPRAVA, a.s. (společnosti uvedené pod obchodní firmou platnou v posuzovaném období). Dalšími soutěžiteli na uvedeném trhu byly menší společnosti, které nezářídka provozovaly přepravu zboží převážně pro vlastní potřebu.
197. Na základě získaných informací lze konstatovat, že tržní podíl účastníka řízení na vymezeném relevantním trhu **železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech** dosahoval v posuzovaném období (tj. v letech 2004–2007) velmi vysokých hodnot překračujících (v některých letech i podstatně) výši 70 %. Další soutěžitelé působící na uvedeném trhu zaujímali výrazně nižší tržní podíly, než byl podíl společnosti ČD. Tržní podíl společnosti ČD na vymezeném relevantním trhu tedy vykazoval vysoký odstup od nejbližších konkurentů (zaujímajících maximálně 6 %), kteří mohli stěžejí vykonávat vůči účastníkovi řízení zásadní konkurenční tlak.¹¹⁹

Tržní podíl účastníka řízení na vymezeném relevantním trhu

Rok	2004	2005	2006	2007
v mil. Kč	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]
	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]
v mil. tun	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]
	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]	[...obchodní tajemství ...]

¹¹⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4566; roční výše obrátů společnosti ČD odpovídaly jejím obrátům (ve finančním a množstevním vyjádření) z železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech realizovaných formou ucelených vlaků.

198. Po vyčíslení tržních podílů se Úřad zabýval posouzením i dalších ukazatelů rozhodných pro hodnocení dominantního postavení účastníka řízení na relevantním trhu v posuzovaném období.
199. Předně Úřad poukazuje na skutečnost, že v posuzovaném období došlo k určitému zlepšení podmínek pro rozvoj konkurenčního prostředí, neboť od 1. 5. 2004 byl umožněn vstup na trh i mezinárodním dopravcům (licence k provozování železniční nákladní dopravy z kteréhokoli členského státu ES – s přístupem na vybranou síť tratí celostátní dráhy). Ačkoliv však existovaly v posuzovaném období předpoklady k dalšímu otevírání železničního trhu v České republice, a to koordinovaně s vývojem v ostatních členských státech ES, Úřad shledal, že pozice účastníka řízení na relevantním trhu byla v posuzovaném období stále silná; ČD tedy nebyly v posuzovaném období výrazně ohroženy vstupem dalších potenciálních soutěžitelů na trh a podíl účastníka řízení, i přes vstup nových soutěžitelů, byl na trhu relativně stabilní.
200. Tomuto faktu koresponduje i zjištění Úřadu, že přes neexistenci legislativních bariér pro vstup nových soutěžitelů z jiných členských států ES na území České republiky nedocházelo v posuzovaném období k výraznějším vstupům na uvedený trh, a to v důsledku jiných bariér, zejména technických a jazykových překážek.
201. Úřad vzal rovněž v úvahu hospodářskou a finanční sílu účastníka řízení (výše ročních tržeb z nákladní přepravy společnosti ČD dosahovaly v posuzovaném období hodnot cca 15 mld. Kč), danou v posuzovaném období jednak jeho velikostí, rozložením sítí po celé České republice nebo vztahem k zahraničním železničním dopravcům (vyplývajícím ze spolupráce v minulém období). S ohledem na historický vývoj vlastnily ČD také většinu vozového parku (lokomotiv i vozů), přičemž počet dopravních prostředků konkurentů společnosti ČD (jimi vlastněných či pronajímaných) byl podstatně nižší (odhadovaný počet jejich vozidel představoval pouze 3–4 % z celkového množství).
202. Dále Úřad odkazuje na fakt, že účastník řízení v posuzovaném období na základě smluv provozoval pro SŽDC železniční dopravní cestu a zajišťoval její provozuschopnost ve veřejném zájmu, včetně její modernizace a rozvoje (ve vlastnictví SŽDC byla celostátní a většina regionálních drah); ČD řídily provoz na železniční síti, tj. řídily provoz vlaků svých konkurentů. Účastník řízení poskytuje a poskytoval rovněž další služby související s železniční dopravou prostřednictvím koncernu ČD (např. výzkum a vývoj, opravy a modernizace kolejových vozidel apod.) a byl tak významným vertikálně integrovaným soutěžitelem, což posilovalo jeho význačnou pozici na trhu, která byla dána historicky jeho existencí jako jediného tuzemského železničního dopravce v České republice.
203. 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 SES, zaujímaly v posuzovaném období 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 Soudního dvora, na jejichž rozhodovací praxi bylo odkazováno v části odůvodnění relevantního trhu v tomto rozhodnutí.

VIII. Trh dotčený jednáním účastníka řízení

204. Úřad se po provedeném dokazování, kdy dospěl k závěru, že účastník řízení zaujímal v posuzovaném období dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy

substrátů přepravovaných ve velkých objemech, dále zabýval trhem, na kterém se projevují účinky jeho jednání. Tímto trhem dotčeným jednáním společnosti ČD je navazující trh poskytování zasílatelských (spedičních) služeb, kdy zasílatel obvykle poskytuje širší odborné služby, a zajišťuje tak pro svého příkazce v přepravním řetězci vše potřebné k tomu, aby se zásilka dostala od odesílatele k příjemci bez nutnosti jakéhokoliv dalšího vstupu příkazce. Jak už bylo uvedeno výše (srov. body 66 a 104), zasílatelstvím se rozumí zprostředkování přepravy věci z určitého místa do místa určení a činnosti s tím spojené, zejména uzavření smluv o přepravě věcí 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. Spediční firmy, na něž se zákazníci poptávající přepravu zboží obrací, pak vedle poskytování zmíněných souvisejících doplňkových služeb zajišťují samotnou přepravu zboží buď samy (prostřednictvím vlastních/pronajatých dopravních prostředků), nebo tuto zprostředkovávají s využitím nákladních dopravců.

205. Obdobně jako v případě nákladní dopravy je možné i oblast zasílatelských služeb dále členit, a to dle způsobu přepravy a použitého dopravního prostředku (např. silniční, železniční, letecká, lodní nebo potrubní přeprava) či dle území realizované přepravy (vnitrostátní a mezinárodní přeprava), resp. i v závislosti na charakteru přepravovaných komodit.¹²⁰
206. V nyní řešeném případě, kde předcházejícím trhem je železniční nákladní doprava, bylo by možné v případě posouzení účinků jednání účastníka řízení na navazujícím trhu uvažovat jen o segmentu trhu zasílatelských služeb, který lze definovat jako trh poskytování železničních zasílatelských služeb, neboť přeprava substrátů ve velkých objemech je s ohledem na závěry plynoucí z provedení dokazování realizovaná právě prostřednictvím železniční nákladní dopravy. Uvedené obdobně koresponduje i s vyjádřením zástupce nákladního dopravce, který v posuzovaném období působil rovněž jako poskytovatel zasílatelských služeb, a který konstatoval odlišnost zákazníků poptávajících služby železničních nákladních dopravců od zákazníků využívajících služeb silničních nákladních dopravců (srov. bod 116).
207. Z hlediska geografického vymezení trhu lze trh poskytování železničních zasílatelských služeb vymezit na národní úrovni, a to s ohledem na obvyklou praxi v posuzovaném období, že zákazník poptávající zasílatelské služby se v první řadě obrací na poskytovatele železničních zasílatelských služeb sídlícího na území téhož státu. Dalším důvodem jsou zejména technické a administrativní odlišnosti železniční infrastruktury historicky budované na národním principu.

¹²⁰ Při vymezení navazujícího trhu vycházel Úřad ze skutečností shromážděných ve správním řízení a přiměřeně přihlédl ke své rozhodovací praxi vztahující se k posuzovanému období, resp. rozhodovací praxi Komise (např. rozhodnutí Úřadu č. j.: ÚOHS-S117/2009/KS-12044/2009/840 ze dne 16. 9. 2009 ve věci *BXR Logistics B.V./Čechofracht a.s.* nebo č. j.: ÚOHS-S279/2009/KS-14860/2009/840 ze dne 16. 11. 2009 ve věci *ČD Cargo, a.s./ČD Logistics a.s.*, resp. rozhodnutí Komise M.5480 *Deutsche Bahn/PCC Logistics*).

208. Pro doplnění Úřad uvádí, že na navazujícím trhu poskytování železničních zasílatelských služeb působila v posuzovaném období na území České republiky jak samotná společnost ČD prostřednictvím své organizační složky ČD Spedice, tak další spediční společnosti. Jednalo se např. o subjekty pod obchodními názvy (platnými v posuzovaném období) Čechofracht a.s., NH-TRANS, SE, Kühne + Nagel, spol. s r.o., ARGO BOHEMIA s.r.o., a řadu dalších, přičemž jejich individuální tržní podíly nedosahovaly hodnot překračujících hranici 40 %; nejvýznamnější zasílatelskou společností v posuzovaném období s tržním podílem ve výši 25–35 % na trhu poskytování železničních zasílatelských služeb byla společnost Čechofracht a.s. Společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice současně náležely mezi významné zasílatele působící jak na území České republiky, tak i na území Slovenské republiky (srov. níže body 232 a 241). Hospodářskou soutěž na trhu poskytování železničních zasílatelských služeb lze v posuzovaném období hodnotit jako poměrně intenzivní.

IX. Právní hodnocení

IX.1. Legislativní a judikatorní východiska

209. Zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), nabyl účinnosti dne 1. 7. 2001 a od počátku své účinnosti do současnosti prošel několika novelizacemi. Protiprávnost určitého jednání se posuzuje dle právní normy platné v době spáchání deliktu, není-li pozdější právní úprava pro účastníka řízení příznivější. Za dobu spáchání deliktu se pak považuje okamžik jeho dokonání.
210. Posuzované jednání ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice je trvajícím deliktem (resp. dvěma trvajícími delikty – viz níže) a účastník řízení se jej dopouštěl do 16. 9. 2007. V době spáchání deliktů tak byl v platnosti a účinnosti zákon č. 143/2001 Sb., ve znění zákona č. 71/2007 Sb. (účinnost od 1. 5. 2007). Následující zákonné novely, a to zákon č. 296/2007 Sb., zákon č. 155/2009 Sb., zákon č. 188/2011 Sb., zákon č. 360/2012 Sb., zákon č. 135/2016 Sb., zákon č. 293/2016 Sb., zákon č. 183/2017 Sb. a zákon č. 262/2017 Sb. nabyly účinnosti až po spáchání posuzovaných deliktů.
211. Zákon č. 296/2007 Sb. upravil v ZOHS pouze názvosloví v souvislosti se změnou insolvenčního zákona. Zákon č. 155/2009 Sb. představuje zásadnější novelu ZOHS, která kromě změn týkajících se zakázaných dohod, spojení soutěžitelů a procesních ustanovení, rozčlenila protiprávní jednání na přestupky fyzických osob a správní delikty právnických osob a podnikajících osob, zpřesnila maximální výměry pokut u deliktů, kritéria, k nimž Úřad přihlíží při ukládání pokut, nově upravila institut promlčení protisoutěžních jednání; počátek běhu lhůt byl zachován, avšak vztahoval se k zahájení správního řízení o domnělém přestupku nebo deliktu; současně byly zrušeny promlčecí lhůty pro ukládání pokut; zavedla objektivní odpovědnost za správní delikt právnické osoby s možností vyvinění (dle předchozí právní úpravy byla možnost uložit pokutu pouze při naplnění subjektivní stránky deliktu). Žádná z těchto změn přitom nepřináší pro účastníka řízení příznivější posouzení jeho deliktu, naopak se jedná o zpřísnění podmínek odpovědnosti za delikt (viz např. objektivní odpovědnost). Zákon č. 188/2011 Sb. přinesl naproti tomu nepatrné změny v názvosloví v souvislosti se změnou zákona o kolektivním investování.
212. Rozsáhlejší novelu ZOHS představuje zákon č. 360/2012 Sb., který by z hlediska hmotněprávní úpravy odpovědnosti a ukládání sankcí za zneužití dominantního postavení mohl představovat příznivější úpravu pouze z hlediska možného snížení pokuty v rámci

tzv. procedury narovnání (§ 22ba odst. 2). K tomu Úřad uvádí, že institut narovnání běžně ve své správní praxi aplikoval pro jeho nepopiratelný přínos v dosažení procesních úspor, a tím i pro efektivnější prosazování soutěžního práva, i před jeho výslovným zakotvením do zákona o ochraně hospodářské soutěže. Aplikoval jej před touto novelou též se všemi výhodami, jaké z tohoto institutu plynou pro účastníky řízení i v současné době, včetně snížení výše pokuty o 20 %. Úřad ve své dosavadní rozhodovací praxi vždy při stanovení výše pokuty zohledňoval případné polehčující okolnosti. Zákonné zakotvení institutu narovnání proto nepřineslo faktickou změnu v již dříve aplikované správní praxi Úřadu. Uvedená novela dále rozšířila v § 22b odst. 2 větě druhé kritéria pro ukládání pokut, kdy Úřad nově přihlédne k jednání právnické osoby v průběhu řízení před Úřadem a její snaze odstranit škodlivé následky správního deliktu. K tomu Úřad uvádí, že i dle předchozí právní úpravy zohledňoval řadu polehčujících okolností, včetně okolností obdobného charakteru a stejný postup uplatnil i v tomto řízení. Zákon č. 143/2001 Sb. ve znění zákona č. 360/2012 Sb. tedy nepředstavuje pro účastníka řízení příznivější právní úpravu.

213. Zákon č. 135/2016 Sb. novelizoval toliko jediné ustanovení zákona č. 143/2001 Sb., a to v souvislosti s přijetím zákona o zadávání veřejných zakázek, přičemž tato změna byla zrušena následující novelou zákonem č. 293/2016 Sb., který zpřesnil některá ustanovení týkající se spojování soutěžitelů, správních deliktů orgánů veřejné správy, nakládání s právem chráněným tajemstvím, nově upravil možnost využívání údajů z informačních systémů veřejné správy apod. s tím, že se nijak nedotknul hmotněprávní úpravy zneužití dominantního postavení ani výše sankce a nemá tak vliv na hodnocení jednání účastníka řízení. Stejně tak poslední novela provedená zákonem č. 262/2017 Sb. se nijak nedotkla hmotněprávní úpravy zákona o ochraně hospodářské soutěže, neboť se týká pouze procesní problematiky nahlížení do spisu a rozsahu zpřístupnění informací obsažených ve spise.
214. Naproti tomu novela provedená zákonem č. 183/2017 Sb.¹²¹ (dále též „**předposlední novela zákona**“) se dotkla oblasti trestnosti a sankcí zásadnějším způsobem; nabyla účinnosti dne 1. 7. 2017¹²² a byla přijata v souvislosti s nabytím účinnosti přestupkového zákona, který je při posuzování příznivosti právní úpravy třeba rovněž vzít v úvahu. Přestupkový zákon s účinností od 1. 7. 2017 dosavadní jiné správní delikty zahrnul mezi přestupky s tím, že tento zákon upravuje podmínky odpovědnosti za přestupek, druhy správních trestů a ochranných opatření a zásady pro jejich ukládání, postup před zahájením řízení o přestupku a postup v řízení o přestupku. V přechodných ustanoveních přestupkového zákona se konkrétně stanoví, že na přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona hledí jako na přestupky podle tohoto zákona. Odpovědnost za přestupky a dosavadní jiné správní delikty, s výjimkou disciplinárních deliktů, se posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; podle přestupkového zákona se posoudí jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější.¹²³ Na určení druhu a výměry sankce za dosavadní přestupky a jiné správní

¹²¹ Část 113 zákona č. 183/2017 Sb. - Změna zákona o ochraně hospodářské soutěže, část 252 – účinnost od 1. 7. 2017.

¹²² Viz část 252 zákona č. 183/2017 Sb.

¹²³ Viz § 112 odst. 1 přestupkového zákona.

delikty se ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona použijí ustanovení o určení druhu a výměry správního trestu, je-li to pro pachatele výhodnější.¹²⁴

215. Vzhledem k tomu, že přestupkový zákon zavedl společnou hmotněprávní i procesní úpravu jak pro dosavadní přestupky fyzických osob nepodnikatelů, tak pro dosavadní jiné správní delikty právnických osob a fyzických osob podnikatelů, a tudíž nový přestupkový zákon dopadá rovněž na jednání účastníka řízení posuzované v tomto správním řízení, je Úřad povinen zkoumat, zda hmotněprávní úprava obsažená v přestupkovém zákoně spolu s předposlední novelou zákona (která nabyla účinnosti současně s přestupkovým zákonem) není právní úpravou pro účastníka řízení příznivější než právní úprava zákona č. 143/2001 Sb., ve znění zákona č. 71/2007 Sb. Jako základní východisko pro posouzení je třeba vzít v úvahu, že přestupkový zákon je v postavení subsidiarity ve vztahu k zákonu o ochraně hospodářské soutěže, a proto je třeba posuzovat jednotlivá ustanovení přestupkového zákona v korektivu předposlední novely zákona, která např. aplikaci některých ustanovení přestupkového zákona vylučuje či upravuje odlišně (viz např. promlčecí doba).
216. Rozhodujícím kritériem pro zodpovězení otázky, zda by bylo použití pozdější právní úpravy pro účastníka řízení příznivější, je celkový výsledek z hlediska trestnosti, jehož by bylo při aplikaci předpisu platného v době spáchání deliktu či aplikaci pozdější právní úpravy reálně pro účastníka řízení dosaženo, s přihlédnutím ke všem právně rozhodným okolnostem konkrétního případu. Použití nového práva je pro účastníka řízení příznivější tehdy, pokud jeho ustanovení ve svém celku skýtají výsledek příznivější než právo dřívější.¹²⁵ Při hodnocení příznivosti pozdější právní úpravy lze vycházet z trestněprávní teorie a judikatury, neboť přestupkový zákon v tomto ohledu vychází z trestněprávní úpravy. Ústavní soud v této souvislosti uvedl, že *trestnost pachatele je důsledkem jeho trestní odpovědnosti. Základem trestní odpovědnosti je pachatelovo deliktní jednání, jež naplňuje po materiální i formální stránce skutkovou podstatu trestného činu. Jednání, za které pachatel může být uznán vinným a uložen mu trest, tedy musí být posouzeno podle souhrnu všech trestněprávních norem, které jsou relevantní pro výrok o vině a o trestu.*¹²⁶ Je tak třeba zejména porovnávat zákonná ustanovení upravující protiprávnost jednání, skutkovou podstatu, subjektivní stránku, okolnosti vylučující protiprávnost, přísnost sankce, podmínky pro určení druhu a výměry sankce a ustanovení o zániku trestnosti (např. účinnou lítostí nebo promlčením trestního stíhání).
217. Úřad konstatuje, že skutková podstata zneužití dominantního postavení nedoznala dle pozdější právní úpravy žádné změny. Podmínky deliktní odpovědnosti (nyní odpovědnosti za přestupek) a podmínky zproštění se deliktní odpovědnosti (v daném případě se jedná o odpovědnost objektivní) nelze považovat za příznivější úpravu s ohledem na předchozí odpovědnost subjektivní. Dle § 22b odst. 8 předposlední novely zákona nelze na postup Úřadu podle ZOHS aplikovat ustanovení § 24 až § 27 přestupkového zákona týkající se okolností vylučujících protiprávnost. Ke změně nedošlo ani v druzích trestů, které lze účastníkovi uložit (viz možnost přestupkového zákona uložit trest napomenutí, jenž je obecně pro obviněné trestem nejmírnějším, která je předposlední novelou zákona vyloučena z aplikace v řízeních dle zákona o ochraně hospodářské soutěže). Úřad v souladu s § 22b odst. 8 předposlední novely zákona nemůže využít ani institutů

¹²⁴ Viz § 112 odst. 3 přestupkového zákona.

¹²⁵ Srov. náleží Ústavního soudu IV. ÚS 158/2000 ze dne 22. 1. 2001 (N 12/21 SbNU 91).

¹²⁶ Srov. náleží Ústavního soudu IV. ÚS 158/2000 ze dne 22. 1. 2001 (N 12/21 SbNU 91).

přestupkového zákona upuštění od uložení správního trestu či podmíněného upuštění od uložení správního trestu, jako právní úpravu pro účastníka řízení příznivější (i tato ustanovení přestupkového zákona jsou vyloučena z aplikace v řízeních dle zákona o ochraně hospodářské soutěže).

218. Předposlední novela zákona přinesla taktéž objektivně konstruovanou promlčecí dobu, když dle § 23 předposlední novely zákona činí promlčecí doba 10 let, počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku a přerušuje se z důvodů stanovených v § 23 odst. 4 tamtéž (v případě jejího přerušení odpovědnost zanikne nejpozději uplynutím 14 let od spáchání přestupku). Naproti tomu § 22 odst. 5 zákona č. 143/2001 Sb., ve znění zákona č. 71/2007 Sb. stanovil, že pokuty podle odstavců 1 až 3 lze uložit nejpozději do 3 let ode dne, kdy se o porušení zákazu nebo nesplnění povinnosti stanovených tímto zákonem Úřad dozvěděl, nejpozději však do 10 let, kdy k porušení zákazu nebo nesplnění povinnosti došlo. Z uvedeného je zjevné, že v posuzovaném případě promlčecí doba dle předposlední novely zákona dosud neuplynula (lhůta po dobu řízení před soudy neběžela). Vzhledem k tomuto zjištění nevede předposlední novela zákona k příznivějšímu posouzení deliktního jednání účastníka řízení Úřadem. V rámci komplexního posouzení, zda některá pozdější právní úprava, jež nabyla účinnosti po spáchání deliktu, bude pro posouzení jednání účastníka řízení úpravou příznivější, lze uzavřít, že žádná pozdější právní úprava, která nabyla účinnosti po spáchání deliktu, není pro účastníka řízení příznivější (její aplikací nedojde ke zmírnění pozice účastníka řízení z hlediska jeho správně právní odpovědnosti či výše sankce), a Úřad proto protiprávnost jednání účastníka řízení posuzoval dle zákona č. 143/2001 Sb., ve znění zákona č. 71/2007 Sb. (dále též „**ZOHS 71/2007**“).
219. Ve světle aplikované hmotněprávní úpravy ZOHS 71/2007 se Úřad nejprve zabýval možnou prekluzí práva Úřadu postihnout účastníka řízení za protisoutěžní jednání. K tomu Úřad odkazuje zejména na druhé druhostupňové rozhodnutí, které se touto otázkou podrobně zabývá.¹²⁷ Protisoutěžní jednání, jež je popisováno v tomto rozhodnutí, má charakter trvajících deliktů, který byl **dokonán dne 16. 9. 2007**. Toto datum je pak rozhodné pro počátek běhu subjektivní i objektivní lhůty k uložení pokuty.¹²⁸
220. Pro posouzení otázky promlčení je nutné uvést základní údaje mající vliv na běh lhůty dle § 22 odst. 5 ZOHS 71/2007.¹²⁹ Předně je třeba vzít v úvahu, že dle § 41 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů, stanoví-li zvláštní zákon ve věcech správních deliktů lhůty pro zánik odpovědnosti, popřípadě pro výkon rozhodnutí, tyto lhůty po dobu řízení před soudem podle tohoto zákona neběží. Z běhu lhůty dle § 22 odst. 5 ZOHS 71/2007 je proto v předmětném správním řízení potřeba vyčlenit období, kdy probíhalo řízení před správními soudy. Rozhodná data pro výpočet běhu promlčecích lhůt jsou následující: Předmětné správní řízení Úřad zahájil z moci úřední dne 2. 8. 2006 a to na základě podnětu, který obdržel dne 16. 6. 2006. Prvostupňové rozhodnutí bylo vydáno dne 14. 7. 2008, druhostupňové následně dne 6. 5. 2009, přičemž obě tato rozhodnutí nabyla právní moci dne 11. 5. 2009. Proti druhostupňovému rozhodnutí podal

¹²⁷ Srov. body 49 – 51 druhého druhostupňového rozhodnutí.

¹²⁸ K tomu srov. např. rozsudek KS č. j. 62 Af 39/2016-115 ze dne 14. 10. 2016, cit.: „*lhůta počítaná ode dne, kdy se žalovaný „dozvěděl“ o porušení zákazu, nemohla začít plynout dříve, než byl takový zákaz porušen.*“

¹²⁹ Dle § 22 odst. 5 ZOHS 71/2007 lze pokuty uložit nejpozději do 3 let ode dne, kdy se o porušení zákazu nebo nesplnění povinnosti stanovených tímto zákonem Úřad dozvěděl, nejpozději však do 10 let, kdy k porušení zákazu nebo nesplnění povinnosti došlo.

dne 10. 7. 2009 účastník řízení žalobu ke KS. KS vydal dne 21. 4. 2011 rozsudek, č. j. 62 Ca 37/2009 – 680, který byl Úřadu doručen dne 4. 5. 2011. Právní moci nabyt dne 6. 5. 2011. Proti tomuto rozsudku podal účastník řízení dne 17. 5. 2011 kasační stížnost, o které bylo rozhodnuto rozsudkem NSS ze dne 28. 8. 2014, č. j. 7 Afs 57/2011 – 1255, tak, že rozsudek KS zrušil a věc tomuto soudu vrátil k dalšímu řízení. KS vydal dne 1. 4. 2015 další rozsudek č. j. 62 Af 96/2014-1401, který byl Úřadu doručen téhož dne a právní moci nabyt dne 13. 4. 2015. Proti tomuto rozsudku podal Úřad dne 10. 4. 2015 kasační stížnost, o které bylo rozhodnuto rozsudkem NSS č. j. 7 As 91/2015-79 ze dne 25. 2. 2016 tak, že rozsudek KS zrušil a věc tomuto soudu vrátil k dalšímu řízení. KS vydal dne 13. 4. 2016 poslední rozsudek č. j. 62 Af 96/2014-1464, který byl Úřadu téhož dne doručen a rovněž nabyt právní moci. Proti tomuto rozsudku podal Úřad dne 15. 4. 2016 kasační stížnost, o které bylo rozhodnuto rozsudkem NSS č. j. 7 As 69/2016-64 ze dne 14. 12. 2017, který byl Úřadu doručen dne 20. 12. 2017. Z uvedeného přehledu plyne, že ke dni právní moci posledního rozsudku NSS (tj. ke dni 20. 12. 2017) ze subjektivní i objektivní promlčecí lhůty dosud uplynul rok a cca 10 měsíců (1 rok a 310 dní). Do konce tříleté subjektivní lhůty pro uložení pokuty tak od tohoto data zbývá téměř 14 měsíců, což znamená, že lhůta neuplyne dříve než na počátku roku 2019 (desetiletá objektivní lhůta uplyne po více než osmi letech). Vzhledem k tomu, že Úřad dospěl v souladu s druhým druhostupňovým rozhodnutím k závěru, že právo sankcionovat účastníkově protisoutěžní jednání dosud nebylo prekludováno, zabýval se dále jeho samotným posouzením ve smyslu naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení.

221. Úřad dospěl z výše uvedených důvodů k tomu, že účastník řízení, společnost ČD byla v letech 2005 až 2007 soutěžitelem v dominantním postavení na vymezeném relevantním trhu.
222. 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.
223. 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 dominantanta naplňuje znaky skutkové podstaty zneužití dominantního postavení [viz § 11 odst. 1 písm. c) zákona].
224. Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. 12. 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy¹³⁰ (dále též „**Nařízení**“) upravuje aplikaci těchto článků včetně jejího přenosu na národní soutěžní úřady členských států EU (ES). Dle § 20a odst. 1 zákona je Úřad oprávněn aplikovat články 101 a 102 SFEU (dříve články 81 a 82 SES) v jednotlivých případech, pokud by jednání soutěžitelů mohlo mít vliv na obchod mezi členskými státy ve smyslu těchto článků. Za tímto účelem je oprávněn požadovat zastavení protiprávního jednání, nařizovat předběžná opatření, přijímat závazky a ukládat pokuty. Podle § 1 odst. 4 zákona se zákon použije obdobně i na řízení ve věcech soutěžitelů, jejichž jednání by mohlo mít vliv na obchod mezi členskými státy EU podle čl. 101 a 102 SFEU, resp. dříve čl. 81 a 82 SES. Pokud Úřad zahájí řízení o porušení čl. 101 (81 SES) nebo 102 SFEU (82 SES), postupuje při vedení řízení a

¹³⁰ Nyní čl. 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále též „**SFEU**“).

provádění šetření podle ustanovení hlavy VI zákona a při rozhodování podle ustanovení § 7 a § 11 odst. 2 až 6 zákona.¹³¹

225. Článek 82 SES (ibid čl. 102 SFEU) konstatoval, že s vnitřním trhem je neslučitelné, a proto zakázané, pokud to může ovlivnit obchod mezi členskými státy, aby jeden nebo více podniků zneužívaly dominantního postavení na vnitřním trhu nebo jeho podstatné části. Takové zneužívání může mj. spočívat v uplatňování rozdílných podmínek vůči obchodním partnerům při plnění stejné povahy, čímž jsou někteří partneři znevýhodňováni v hospodářské soutěži [písm. c) předmětného článku 82 SES].¹³²
226. Pro naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení formou diskriminace některých obchodních partnerů dominanta prostřednictvím aplikace rozdílných podmínek, jež narušuje soutěžní prostředí, je třeba splnění několika podmínek. Východiskem pro posouzení takového jednání dominanta je existence shodnosti či srovnatelnosti plnění, přičemž je třeba vzít v úvahu zejména povahu, složení a kvalitu dodávaných výrobků a služeb, rozdíly v rychlosti dodávek a v marketingových nákladech spojených s tímto plněním.
227. Další podmínkou je existence rozdílných podmínek v obchodních vztazích dominanta (nejčastěji např. rozdílných cen, jejich splatnosti apod.). 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. Doložení tohoto znaku je pak možné pouze tehdy, pokud mezi obchodními partnery (dodavateli či odběrateli účastníky se hospodářské soutěže) existuje konkurenční vztah, případně se také dominantní dodavatel účastní soutěže na předřadném či navazujícím trhu a vstupuje tam do konkurenčního vztahu s dodavateli či odběrateli.¹³³ Konečně je třeba posoudit, zda pro uplatňování diskriminačních podmínek neexistovaly objektivně ospravedlnitelné důvody.
228. K tomu Soudní dvůr v rozsudku ve věci *British Airways*¹³⁴ uvedl, že *v tomto ohledu nic neodporuje závěru, že diskriminace obchodních partnerů, kteří se nacházejí v soutěžním vztahu, může být považována za zneužívající od okamžiku, kdy chování podniku v dominantním postavení z hlediska celkových okolností projednávaného případu směřuje k narušení hospodářské soutěže mezi obchodními partnery. V takové situaci nelze požadovat, aby byl dodatečně podán důkaz skutečného a kvalifikovatelného soutěžního postavení jednotlivých obchodních partnerů.*
229. V dalším rozsudku ve věci *Clearstream*¹³⁵ týkajícím se diskriminačního chování společnosti Clearstream vůči společnosti Euroclear Bank (EB), která zároveň působila jako konkurent společnosti Clearstream na navazujícím trhu, Tribunál¹³⁶ konstatoval, že *uplatňování rozdílných cen za rovnocenné služby vůči obchodnímu partnerovi po dobu nepřetržitých pěti let podnikem majícím de facto monopol na předcházejícím trhu nemohlo nezpůsobit soutěžní znevýhodnění tohoto obchodního partnera.*

¹³¹ Srov. § 21h odst. 1 zákona.

¹³² Pozn. Úřadu: čl. 102 SFEU obsahuje totožnou právní úpravu jako čl. 82 SES.

¹³³ Srov. rozhodnutí Komise ze dne 14. 5. 1997 ve věci 97/624/EC, *Irish Sugar*, resp. rozsudek Tribunálu ve věci T-28/97 ze dne 7. 10. 1999.

¹³⁴ Rozsudek ve věci C-95/04 P ze dne 15. 3. 2007, bod 145.

¹³⁵ Rozsudek ve věci T-301/04 ze dne 9. 9. 2009.

¹³⁶ Dříve Soud I. stupně; v textu dále označován jako Tribunál.

230. K otázce znevýhodnění v hospodářské soutěži při posuzování porušení čl. 102 písm. c) SFEU se blíže vyjádřil Soudní dvůr v rozhodnutí o předběžné otázce ve věci *MEO*,¹³⁷ potvrdil, že *diskriminace v oblasti cen ve smyslu čl. 102 druhého pododstavce písm. c) SFEU musí mít dopady na zájmy subjektu, vůči kterému byly uplatňovány vyšší ceny ve srovnání s jeho konkurenty, aby tato diskriminace mohla způsobit znevýhodnění v hospodářské soutěži. Úřad pro hospodářskou soutěž nebo příslušný vnitrostátní soud jsou při konkrétním přezkumu uvedeném v bodě 28¹³⁸ tohoto rozsudku povinny zohlednit všechny okolnosti případu, který je mu předložen. Takový orgán nebo soud může v této souvislosti posoudit dominantní postavení podniku, vyjednávací sílu, pokud jde o ceny, podmínky a způsoby poskytnutí předmětných slev, jejich dobu trvání a výši, jakož i případnou existenci strategie směřující k vyloučení z navazujícího trhu jednoho ze svých obchodních partnerů, který je přinejmenším stejně výkonný jako jeho konkurenti.*

IX.2. Posouzení jednání

IX.2.1. Naplnění znaků diskriminace

231. Úřad ve správním řízení zjistil, že společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice, na něž je třeba ze soutěžního pohledu nahlížet jako na jediného soutěžitele - koncern ŠPED-TRANS (SPEDIT-TRANS je 100% dceřinou společností ŠPED-TRANS Levice),¹³⁹ jako odběratelům železniční nákladní dopravy bylo s účinností od 1. 1. 2006 znemožněno uzavírat se společností ČD zákaznické tarify za služby železniční nákladní dopravy, tzn. že jim společnost ČD odmítla od tohoto data poskytnout slevu z TVZ, přičemž k tomuto datu rovněž přijala opatření¹⁴⁰, na jehož základě obě společnosti byly povinny skládat 100% zálohy na služby železniční nákladní dopravy poskytované účastníkem řízení. K datu 28. 2. 2006 poté uplynuly výpovědní lhůty u výpovědi smluv o centrálním zúčtování zaslaných účastníkem řízení společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice (obě smlouvy byly vypovězeny dopisem ze dne 5. 1. 2006).

232. Obě předmětné společnosti patřily mezi dlouhodobé odběratele služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD, kteří měli uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování, každoročně uzavíraly s ČD zákaznické tarify a platby za služby železniční nákladní dopravy měly rozloženy na zálohovou platbu ve výši 50 % celkové částky a doplatek se splatností 30 dní. Obě společnosti byly hodnoceny jako bonitní zákazníci realizující u společnosti ČD významné objemy železničních nákladních přeprav (společnost SPEDIT-TRANS se v přehledu TOP 100 zákazníků společnosti ČD jak dle výše přepravného v Kč, tak dle objemu přepravených tun v roce 2005 umístila zhruba na 30. místě).

233. Obě společnosti na trhu v České republice poskytovaly spediční služby (tzn. zasilatelské služby), které kromě zajištění přepravy zboží zahrnují taktéž doplňkové služby s touto přepravou související (vyhotovení dokumentace, pojištění, vybavení reklamací, zastupování v celním řízení apod.). Při poskytování těchto služeb se obě společnosti konkurenčně střetávaly s dalšími spedičními společnostmi, které poskytovaly svým zákazníkům obdobné služby. Společnost SPEDIT-TRANS uvedla, že obdobné služby jako

¹³⁷ Rozsudek ve věci C-525/16 ze dne 19. 4. 2018.

¹³⁸ Pozn. Úřadu: V bodě 28 předmětného rozhodnutí se uvádí, že je třeba provést posouzení všech relevantních okolností, aby bylo možné určit, zda diskriminace v oblasti cen má nebo může mít za následek znevýhodnění v hospodářské soutěži ve smyslu čl. 102 druhého pododstavce písm. c) SFEU.

¹³⁹ V textu dále Úřad používá pojem „soutěžitel ŠPED-TRANS“.

¹⁴⁰ Viz přípis ČD oběma spedičním společnostem ze dne 5. 1. 2006, bod 70 tohoto rozhodnutí.

ona poskytují společnosti NH-TRANS a.s.¹⁴¹ a SPEDI-TRANS Praha, s.r.o.¹⁴² Vzhledem k tomu, že poptávka po spedičních službách probíhala především na základě vyhlášených výběrových řízení, kdy konkrétní zákazník poptával přepravu přesně specifikovaného zboží za konkrétních přepravních podmínek (druh zboží, objem, místo nakládky a místo určení apod.), je třeba takové obchodní případy jistě považovat za srovnatelné, i přesto, že společnost ČD při nabídce smluvních cen (ZT) pro spediční společnosti účastníci se předmětných výběrových řízení mohla zvažovat i další doplňková kritéria, která neměla přímý dopad do nákladů na takto specifikovanou přepravu zboží (bonita spediční společnosti, celkové objemy přeprav realizované ročně příslušnou spediční společností apod.).

234. V rámci správního řízení bylo dále prokázáno, že společnost SPEDIT-TRANS v letech 2004 a 2005 poptávala od společnosti ČD zejména smluvní ceny pro přepravy společnosti *[...obchodní tajemství...]*. Společnost ŠPED-TRANS Levice označila za nejvýznamnější přepravy zboží, které realizovala u společnosti ČD v letech 2004 a 2005, přepravy železných výrobků, uhlí, chemie a rud. Obě společnosti přitom poptávaly smluvní ceny jak pro jednotlivé zásilky, tak pro ucelené vlaky.
235. Z analýzy smluvních cen udělených společnostmi ČD v letech 2005 a 2006 odběratelům služeb železniční nákladní dopravy na vybraných relacích (vývoz ze železniční stanice Ostrava-Kunčice, přes hraniční stanice Lanžhot, Břeclav, Bohumín, Mosty u Jablunkova a Petrovice u Karviné) pro zboží označené jako skup. NHM č. 024 (železo, ocel),¹⁴³ kterou Úřad zpracoval pro účely správního řízení, vyplynuly mj. následující skutečnosti. Na předmětných relacích poptávaly smluvní ceny pro přepravu zboží železo a ocel v obou letech toliko spediční společnosti, v roce 2005 na všech relacích působila společnost SPEDIT-TRANS, kdežto pro rok 2006 neměla společnost SPEDIT-TRANS smluvní ceny na žádné z vybraných relací. Naproti tomu další spediční společnosti jako *[...obchodní tajemství...]* na relacích obdržely smluvní ceny od účastníka řízení jak pro rok 2005, tak pro rok 2006. Analýza cen v roce 2005 potvrzuje, že soutěžitel ŠPED-TRANS byl v případě srovnatelných obchodních případů (poskytování srovnatelných železničních nákladních přeprav ze strany účastníka řízení) v konkurenčním vztahu s dalšími spedičními společnostmi a že těmto konkurenčním společnostem účastník řízení umožnil uzavírat zákaznické tarify v roce 2006.
236. Úřad se dále blíže zabýval podmínkou existence rozdílných podmínek uplatňovaných účastníkem řízení vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS v porovnání s ostatními spedičními společnostmi a jejich negativními dopady na soutěžní postavení soutěžitele ŠPED-TRANS, resp. podmínkou jejich znevýhodnění v hospodářské soutěži na trhu poskytování železničních spedičních služeb v České republice. Jak bylo uvedeno výše, Úřad spatřuje rozdílnost obchodních podmínek jednak ve znemožnění uzavřít smlouvu o centrálním zúčtování, resp. prodloužit její platnost a v povinnosti skládat 100% zálohy na poskytnutí služby železniční nákladní dopravy a dále v nemožnosti uzavírat smlouvy o ZT (nemožnost získat slevu z ceny dle TVZ).

¹⁴¹ Společnost se sídlem Poděbradova 28, Ostrava, IČO 476 79 115; nyní NH-TRANS, SE.

¹⁴² Společnost se sídlem v posuzovaném období Praha 10, Počernická 96, IČO 25095269; společnost zanikla ke dni 30. 6. 2011.

¹⁴³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2655 a násl.

237. Ve správním řízení bylo ověřeno, že pro odběratele železniční nákladní dopravy od společnosti ČD je uzavření smlouvy o centrálním zúčtování s OPT nezbytnou podmínkou pro uzavření smluv o ZT a tedy podmínkou pro udělení slevy z cen platných dle TVZ, což potvrdili jak někteří zaměstnanci účastníka řízení, tak jeho odběratelé – speditéři (vyjma ojedinělých případů, kdy zákazník není plátcem z mnoha různých stanic na území České republiky, což je však vzhledem k charakteru spedičních služeb u speditérů *de facto* vyloučeno). Odběratelé služeb nákladní dopravy od společnosti ČD, kteří měli uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování, měli v této smlouvě stanovenou zálohovou platbu a splatnost doplatku ceny, a to buď zálohu ve výši [...obchodní tajemství...] % z ceny se splatností doplatku 21 dní, nebo zálohu ve výši [...obchodní tajemství...] % z ceny se splatností doplatku 30 dní. Jak uvedl zástupce ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD, stanovení [...obchodní tajemství...] zálohy je obvyklé pouze tehdy, pokud zákazník nemá uzavřenu smlouvu o centrálním zúčtování, neboť došlo z jeho strany již v minulosti v rámci obchodních vztahů se společností ČD k určitému negativnímu excesu („prohřešku“).
238. Konečně bylo ze strany společnosti ČD uvedeno, že [...obchodní tajemství...] % - [...obchodní tajemství...] % všech přeprav realizovaných společností ČD se uskutečňovalo na základě smluv o ZT sjednávaných se zákazníky jednotlivě podle individuální nákladové kalkulace pro daný obchodní případ, kdežto dle TVZ pouze cca [...obchodní tajemství...] – [...obchodní tajemství...] %. Stanovení konkrétního ZT bylo primárně v gesci obchodních manažerů, kteří mohli poskytnout z TVZ až [...obchodní tajemství...] % slevu, za splnění určitých podmínek bylo možno poskytnout slevu až na úrovni ÚVN či dokonce PN (odsouhlasení nadřízenými obchodními manažerů či obchodní radou). Výrazné rozdíly mezi výší zákaznických tarifů a TVZ lze demonstrovat na analýze smluvních cen udělených společností ČD jejím zákazníkům v roce 2005, kterou provedl Úřad, kdy na relaci z Ostravy-Kunčic do Mostů u Jablunkova, st. hr., byl na přepravy zboží ocel a železo s místem určení v Chorvatsku, Slovinsku, Bosně, Republice Srbsko, Černé Hoře a státech za nimi ležících zaveden TVZ, kdežto pro jiná místa určení byly uděleny zákaznické tarify.¹⁴⁴ Ceny dle TVZ byly i při zcela shodných nákladech společnosti ČD na dopravu i více jak [...obchodní tajemství...] než zákaznické tarify.
239. Úřad má tedy za jednoznačně prokázané, že účastník řízení uplatňoval od roku 2006 rozdílné podmínky vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS v porovnání s ostatními zákazníky – speditéry, kteří dosahovali obdobného významu (mj. dlouhodobý bonitní odběratel), neboť těm bylo umožněno uzavírat smlouvy o centrálním zúčtování a tedy mít zálohovou platbu (max. [...obchodní tajemství...] % z ceny) a stanovenou splatnost doplatku a uzavírat smlouvy o ZT. Ostatně i sám účastník řízení označil svůj postup vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS za ojedinělý.¹⁴⁵
240. Uplatňování rozdílných podmínek vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS, konkrétně vůči jeho dvěma společnostem - SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice, ze strany společnosti ČD vedlo k zásadnímu poklesu jeho konkurenceschopnosti ve vztahu k ostatním spedičním společnostem působícím na trhu poskytování železničních spedičních služeb v České republice, které pro své zákazníky poptávaly od železničních nákladních dopravců přepravy substrátů ve velkých objemech. Společnost SPEDIT-TRANS uvedla, že v roce

¹⁴⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 2678 a násl.

¹⁴⁵ Viz bod 79 tohoto rozhodnutí.

2006 přestala odebírat služby nákladní železniční dopravy od společnosti ČD, neboť ceny stanovené dle TVZ (cca o [...obchodní tajemství...] – [...obchodní tajemství...] % vyšší než ZT) byly naprosto nekonkurenční. To potvrdil i účastník řízení, když uvedl, že v roce 2006 nebyly na relaci Ostrava – Mosty u Jablunkova (zboží železo a ocel pro stanovené stanice určení) udělovány zákaznické tarify podobně jako v roce 2005 a doprava byla možná jen na základě cen dle TVZ, avšak z důvodu vyšších cen taková doprava nebyla vůbec poptávána.¹⁴⁶ Taktéž společnost ŠPED-TRANS Levice uvedla, že v důsledku postupu společnosti ČD od ní přestala odebírat služby železniční nákladní dopravy a její dopravní výkony v železniční nákladní dopravě realizované přes společnost ČD v roce 2006 byly cca o 90 % nižší než přepravní výkony v letech 2004 a 2005.¹⁴⁷ Tvrzení obou společností, že v roce 2006 od společnosti ČD služby železniční nákladní dopravy neodebíraly, potvrdil i ředitel odboru nákladní dopravy a přepravy společnosti ČD.¹⁴⁸

241. Úřad se dále zabýval tím, zda soutěžitel ŠPED-TRANS mohl služby železniční nákladní dopravy poptat od jiných dopravců než společnosti ČD. K tomu Úřad předně uvádí, že společnost ČD zaujímala až do roku 2005 na Úřadem vymezeném relevantním trhu více než 75% podíl. Soutěžitel ŠPED-TRANS byl významným dlouhodobým odběratelem železniční nákladní dopravy společnosti ČD (v roce 2005 byl cca 30. nejvýznamnějším zákazníkem – se zahrnutím veškerých zákazníků ČD, nikoli pouze spedičních společností; společnost ŠPED-TRANS Levice byla zároveň jedním z největších speditérů na Slovensku). Možnost pokrýt poptávku po službách železniční nákladní dopravy soutěžitele ŠPED-TRANS pro poskytování svých spedičních služeb od jiného dodavatele nákladních dopravních služeb za konkurenceschopných podmínek tak byla značně omezená. Tato možnost byla dále oslabena kapacitními možnostmi ostatních železničních nákladních dopravců působících v České republice (někteří z nich navíc realizovali přepravy pouze pro své koncernové společnosti, případně se specializovali na přepravy určitého druhu zboží), nedostatkem jejich vozového parku, jejich nedostatečným technickým zázemím apod.¹⁴⁹ Společnost SPEDIT-TRANS k tomu uvedla, že se pokoušela poptávat služby železniční nákladní dopravy od jiných dopravců než společnosti ČD, nicméně nedošlo k realizacím takových doprav. V rozhodné době navíc existovaly na trhu železniční nákladní dopravy v České republice pro zahraniční železniční dopravce významné vstupní bariéry, a proto v rozhodné době tito dopravci na území České republiky nezajížděli, a tudíž od nich nebylo možno železniční nákladní dopravu na území České republiky poptávat.
242. Společnost SPEDIT-TRANS nadto uvedla, že přepravy zboží nemohla uskutečnit ani prostřednictvím silniční dopravy, neboť realizovala hromadné přepravy zboží uzpůsobené pro železniční dopravu mj. vzhledem k vystavěným nakládkovým a vykládkovým zařízením.¹⁵⁰ Soutěžitel ŠPED-TRANS tak v roce 2006 realizoval toliko drobné přepravy prostřednictvím jiných spedičních společností, které však byly jeho přímými konkurenty a železniční dopravu poskytovaly pouze zprostředkovaně.
243. Z výše uvedeného plyne, že uplatňováním rozdílných podmínek společností ČD vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS došlo k jeho zásadnímu znevýhodnění v hospodářské soutěži s ostatními spedičními společnostmi poptávajícími pro své zákazníky přepravy substrátů

¹⁴⁶ Viz bod 78 tohoto rozhodnutí.

¹⁴⁷ Viz bod 76 tohoto rozhodnutí.

¹⁴⁸ Viz bod 83 tohoto rozhodnutí.

¹⁴⁹ Viz bod 75 tohoto rozhodnutí.

¹⁵⁰ Viz bod 75 tohoto rozhodnutí.

ve velkých objemech, které mělo takovou intenzitu, že *de facto* vedlo k téměř úplnému vyloučení tohoto soutěžitele z hospodářské soutěže na trhu poskytování železničních spedičních služeb v segmentu přepravy substrátů ve velkých objemech.

244. Úřad proto uzavírá, že jednáním společnosti ČD vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS byly naplněny veškeré podmínky skutkové podstaty zneužití dominantního postavení formou diskriminace.
245. Co se týče délky diskriminačního jednání, účastník řízení uzavřením smlouvy o centrálním zúčtování přepravného se společností SPEDIT-TRANS za standardních obchodních podmínek včetně lhůty splatnosti a výše skládané zálohy a nabízením služeb této společnosti za smluvní ceny (ZT), ukončil vůči této společnosti protiprávní jednání k 16. 9. 2007. Ačkoli společnosti ŠPED-TRANS Levice byl návrh smlouvy o centrálním zúčtování přepravného zaslán ze strany společnosti ČD Cargo až na počátku roku 2008 a byly jí udělovány zákaznické tarify až pro rok 2008, Úřad konstatuje, že soutěžitel ŠPED-TRANS již mohl využívat služeb společnosti ČD od 17. 9. 2007 prostřednictvím společnosti SPEDIT-TRANS za standardních obchodních podmínek. Přitom například v roce 2005 byl zákaznický tarif pro konkrétní přepravu uzavřen se společností SPEDIT-TRANS, ačkoli o nabídkovou cenu požádala účastníka řízení společnost ŠPED-TRANS Levice.¹⁵¹ Úřad proto konstatuje, že k posuzovanému protiprávnímu jednání účastníka řízení docházelo v období od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007.

IX.2.2. Objektivní ospravedlnění

246. Při posuzování, zda určité jednání dominanta představuje zneužití jeho dominantního postavení, je dále třeba zohlednit možné opodstatnění takového jednání. Je tak nutno zkoumat, zda jednání dominanta bylo objektivně nutné a přiměřené za účelem ochrany jeho obchodních zájmů.
247. 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 poukazyval na nesplnění jediné podmínky, a to na špatnou platební morálku obou společností. Úřad proto dále ověřoval, zda tato skutečnost byla opravdovým důvodem pro přijetí negativních opatření vůči společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice.
248. V rámci správního řízení bylo prokázáno, že obě společnosti byly v roce 2005 v prodlení s úhradou většiny faktur za odebrané služby železniční nákladní dopravy od společnosti 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.¹⁵²
249. Existenci špatné platební morálky obou společností jakožto skutečného důvodu pro výrazné zhoršení obchodních podmínek popírá korespondence zasláná jim na konci roku 2005 účastníkem řízení,¹⁵³ s tím, že ještě v závěru roku 2005 účastník řízení projevil

¹⁵¹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1480 – 1481.

¹⁵² Viz bod 86 tohoto rozhodnutí.

¹⁵³ Viz bod 68 tohoto rozhodnutí.

zájem pokračovat ve standardních obchodních vztazích s oběma společnostmi (společnosti SPEDIT-TRANS byl společností 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 společnosti ČD nebyli informováni o neplnění finančních závazků, jež by mohlo mít vůči nim za následek přijetí negativních opatření. Úřad proto uzavírá, že krátkodobá prodlení s úhradou faktur nemohla být skutečným primárním důvodem pro jednání účastníka řízení, které bylo natolik závažné, že v podstatě znamenalo úplné znemožnění využívat služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD. Za přiměřené standardní obchodní jednání by v takové situaci bylo možno dle názoru Úřadu považovat např. fakturaci úroků z prodlení. Navíc prodlení s úhradou faktur bylo v obdobném rozsahu obvyklé i u jiných odběratelů železniční nákladní dopravy (mezi nimi byli rovněž spediční společnosti), přičemž u žádného z nich nebylo prodlení důvodem k přijetí jakýchkoli negativních opatření.¹⁵⁴

250. Úřad hodnotí jako podstatné, že účastník řízení za primární důvod výše uvedených opatření vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS nejprve označil skutečnost, že se tyto společnosti *stavěly do konkurenční pozice vůči ČD*. Teprve v průběhu správního řízení účastník řízení dodal, že důvodem negativních opatření byla rovněž špatná platební morálka obou společností, aniž by však jakkoli v průběhu řízení rozporoval, že důvodem jeho jednání bylo ohrožení své pozice v důsledku konkurenčního působení předmětného soutěžitele, naopak tuto skutečnost uváděl jako legitimní objektivní důvod svého jednání a doložil ho rovněž dalšími podklady.¹⁵⁵
251. Úřad má proto ze všech uvedených důvodů za prokázané, že skutečným důvodem pro vypovězení smluv o centrálním zúčtování společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice, znemožnění těmto společnostem uzavřít smluvní ceny (ZT) a pro stanovení 100% zálohy za provedení železniční nákladní dopravy, 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 účastníka řízení zajištění přepravy prostřednictvím jiného železničního dopravce (případně dopravce s nimi kapitálově propojeného), čímž vystupovaly konkurenčně vůči účastníku řízení.
252. Účastník řízení uvedl, že železniční nákladní přepravy lze členit na vnitrostátní a mezinárodní (vývoz, dovoz a tranzit) a že služby spedičních společností jsou využívány majiteli zboží zejména v oblastech mezinárodních přeprav z důvodu složitosti stanovování konečných cen.¹⁵⁶ Svědek – obchodní manažer společnosti ČD – uvedl, že spediční společnosti pro společnost ČD nepředstavují konkurenty, neboť zajišťují nadstavbové služby, které společnost ČD není schopna v takovém rozsahu zajistit.¹⁵⁷ Ačkoli tedy účastník řízení sám poskytoval zasilatelské služby, spediční společnosti pro něj

¹⁵⁴ Viz bod 87 tohoto rozhodnutí.

¹⁵⁵ Viz zejména body 79, 82, 88 tohoto rozhodnutí.

¹⁵⁶ Viz spis sp. zn. ÚOHS-P0448/2006/DP, list 136.

¹⁵⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 43.

představovaly důležitý prostředek pro poskytování železniční nákladní dopravy zejména u mezinárodních přeprav. Ze strany soutěžitele ŠPED-TRANS však účastník řízení vnímal negativně jeho působení v oblasti nákladní železniční dopravy. V rámci soutěžitele ŠPED-TRANS působila i společnost poskytující na Slovensku železniční nákladní dopravu (Prvá Slovenská železničná, a.s.), prostřednictvím níž mohl soutěžitel ŠPED-TRANS poskytovat rovněž konkurenční služby železniční nákladní dopravy zákazníkům účastníka řízení.¹⁵⁸ Jelikož tento soutěžitel poskytoval železniční nákladní dopravu na Slovensku, mohl zákazníkům účastníka řízení taktéž nabízet pro jejich mezinárodní přepravy zboží alternativní cesty s maximalizací délky trasy po Slovensku a nikoli v České republice, které mohly představovat výhodnější konkurenční nabídku pro zákazníky účastníka řízení. Účastník řízení na takový případ reagoval již na počátku roku 2005, kdy z tohoto důvodu navýšil soutěžiteli ŠPED-TRANS ceny - zákaznické tarify a v jednom případě smluvní ceny zcela zrušil a zavedl ceny pouze dle TVZ (toto opatření bylo plošné pro všechny odběratele).¹⁵⁹

253. Z výše uvedeného tedy plyne, že uplatnění rozdílných podmínek vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS od počátku roku 2006 ze strany účastníka řízení představovalo sankci za to, že tento soutěžitel poskytoval rovněž konkurenční služby železniční nákladní dopravy (potenciálně mohl vstoupit na trh železniční nákladní dopravy v České republice, který se počínal liberalizovat ve vztahu k zahraničním dopravcům nebo tímto způsobem krátil přepravní vzdálenosti u přeprav realizovaných účastníkem řízení v České republice). Nelze při tom považovat za objektivně ospravedlnitelné, aby se dominantní soutěžitel bránil konkurenci takovým způsobem, že vůči svému konkurentovi (tj. soutěžiteli ŠPED-TRANS) bude uplatňovat nestandardní obchodní podmínky, které mu podstatně ztíží působit na jiném trhu, a tímto způsobem ho ve výsledku nutit, aby se zdržel činností, které představují pro dominanta konkurenci v jiné oblasti. I pokud by Úřad připustil, že bylo objektivně oprávněné bránit projekt tvorby konkrétní mezinárodní přepravy zboží, který účastník řízení realizoval s dalšími zahraničními dopravci, tak aby nedocházelo ke krácení přepravní vzdálenosti v České republice, nelze považovat za přiměřené, aby přijatá opatření zasahovala nejen obranu tohoto projektu, ale měla charakter sankce projevující se i v oblastech, kde účastník řízení nebyl ze strany soutěžitele ŠPED-TRANS natolik ohrožen. Naproti tomu opatření přijatá účastníkem řízení na počátku roku 2005 (navýšení ZT a zavedení TVZ na konkrétní přepravy) se v tomto ohledu Úřadu jeví jako naprosto dostačující k ochraně obchodních zájmů účastníka řízení.
254. Úřad proto uzavírá, že důvody uplatňování rozdílných podmínek účastníkem řízení vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS, jimiž byl znevýhodňován v hospodářské soutěži s jinými spedičními společnostmi – odběrateli železniční přepravy substrátů ve velkých objemech od společnosti ČD, nelze považovat za objektivně ospravedlnitelné.

IX.2.3. Újma

¹⁵⁸ Viz bod 88 tohoto rozhodnutí.

¹⁵⁹ Viz bod 90 tohoto rozhodnutí.

255. Podstatným znakem naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení je újma způsobená jiným soutěžitelům a/nebo spotřebitelům v důsledku protisoutěžního chování dominantního soutěžitele.
256. Jednáním účastníka řízení vznikla újma soutěžiteli ŠPED-TRANS (konkrétně společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice), neboť měl jako odběratel služeb železniční nákladní dopravy ze strany účastníka řízení stanoveny výrazně nevýhodnější cenové podmínky oproti ostatním odběratelům (spedičním společnostem) odebírajícím služby nákladní železniční přepravy substrátů ve velkých objemech od účastníka řízení. Tímto způsobem byl do té míry diskriminován, že v podstatě přišel o možnost ucházet se o zakázku u zákazníků poptávajících spediční služby pro přepravu substrátů ve velkých objemech s využitím nákladní železniční dopravy v soutěži s ostatními speditéry (kteří na rozdíl od něho měli od ČD smluvní a tedy nižší ceny nákladní železniční dopravy), neboť s ceníkovými cenami železniční nákladní dopravy se stal u těchto zákazníků nekonkurenceschopným; zároveň nebyl schopen získat tyto služby od jiných dodavatelů železniční nákladní dopravy (vzhledem k výjimečnému postavení účastníka řízení na tuzemském trhu), čímž byl *de facto* vylučován z hospodářské soutěže s ostatními speditéry zajišťujícími přepravu železniční nákladní dopravou, resp. zajišťujícími železniční nákladní dopravou přepravy substrátů ve velkých objemech.
257. Jednání účastníka řízení dále ve svém důsledku bylo způsobilé vyvolat újmu odběratelům služeb nabízených spedičními společnostmi, neboť měli omezený výběr mezi službami speditérů – nemohli poptávat služby od soutěžitele, který se snažil poskytovat odlišnou nabídku oproti ostatním dodavatelům (např. odlišné vedení tras železniční nákladní přepravy z místa odeslání do místa určení, s případně kratší délkou přepravy po území ČR, což pak např. ovlivňuje výslednou cenu přepravy).

IX.2.4. Vliv na obchod mezi členskými státy

258. Úřad se také zabýval otázkou, zda jednání účastníka řízení mohlo mít vliv na obchod mezi členskými státy, neboť v případě protisoutěžního jednání, jež mělo znatelný vliv na obchod mezi členskými státy, tj. byla u něj splněna podmínka existence komunitárního prvku, aplikoval Úřad v posuzovaném období hmotné právo podle čl. 82 SES (nyní čl. 102 SFEU). Obsah a působnost pojmu dopad na obchod mezi členskými státy při interpretaci čl. 81 SES a 82 SES (resp. čl. 101 a 102 SFEU) již podstatně vymezily soudy EU. Základní principy posuzování dopadu na obchod mezi členskými státy shrnula rovněž Komise ve svém *Oznámení o dopadu na obchod*.¹⁶⁰
259. K dopadu posuzovaného jednání účastníka řízení vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS na obchod mezi členskými státy Úřad předně uvádí, že má-li soutěžitel dominantní postavení pokrývající celý členský stát, není zpravidla podstatné, že konkrétní zneužití uskutečněné tímto dominantním soutěžitelům ovlivňuje pouze určité odběratele v rámci národního území.¹⁶¹ Důvodem diskriminačního jednání účastníka řízení bylo dle jeho sdělení to, že se společnost ŠPED-TRANS Levice snažila zkrátit délku nákladní železniční dopravy zboží přepravovaného pro [...obchodní tajemství...] na území České republiky a dopravovat společně s tuzemským zbožím i zboží z Polska přes Slovensko, čímž se stavěla do role konkurenta společnosti ČD. K tomu Úřad uvádí, že zkrácení délky železniční dopravy na

¹⁶⁰ Commission Notice – Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 a 82 of the Treaty (2004/C 101/07).

¹⁶¹ Oznámení o dopadu na obchod, odst. 96.

území České republiky by fakticky vedlo ke snížení tržeb společnosti ČD (a přinášelo by naopak tržby zahraničním železničním dopravcům za službu přepravy substrátů přes jejich území). Z výše uvedeného plyne, že cílem jednání účastníka řízení bylo ovlivňovat nákladní železniční dopravu při vývozu zboží z České republiky (tzn. volbu trasy, přes kterou zboží bude přepravováno, a tím i volbu jednotlivých dopravců, včetně zahraničních, kteří se na přeshraniční dopravě budou podílet). Oznámení o dopadu na obchod přitom uvádí, že cenová diskriminace je způsobilá mít dopad na obchod mezi členskými státy, pokud odběratelé dominanta vyvážejí zboží a jsou znevýhodňováni diskriminačními cenami nebo pokud je diskriminace využívána k omezování vývozu.

260. Dále Úřad konstatuje, že soutěžitel ŠPED-TRANS je speditérem, který poskytoval mj. služby týkající se mezinárodních přeprav zboží, a jeho diskriminace na trhu spedičních služeb jednoho státu pak logicky musí v návaznosti ovlivnit celkový rozsah a kvalitu jím poskytovaných služeb na mezinárodní úrovni (tzn. omezení možnosti poskytovat spediční 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 zahraničního soutěžitele (ekonomická skupina vlastněná slovenskou společností).
261. Úřad dále konstatuje, že s ohledem na dominantní postavení účastníka řízení na relevantním trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech, který geograficky pokrýval území celého členského státu, v kombinaci s charakterem protisoutěžního jednání účastníka řízení, které bylo namířeno vůči významnému zahraničnímu soutěžiteli poskytujícímu železniční spediční služby zahrnující přeshraniční přepravy substrátů ve velkých objemech, dospěl Úřad k závěru, že posuzované jednání účastníka řízení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy ES znatelně.

IX.2.5. Subjektivní stránka

262. Úřad se dále zabýval otázkou zavinění, neboť ZOHS 71/2007 umožňoval soutěžitelům uložit pokutu toliko za úmyslné či nedbalostní porušení § 11 odst. 1 zákona.¹⁶² Úřad složku zavinění u soutěžitelů – právnických osob zkoumal skrze jejich personální substrát, tedy nejen s ohledem na to, že posouzení subjektivní stránky jednání účastníka řízení je důležitou součástí úvah o závažnosti deliktu včetně způsobu jeho spáchání pro účely stanovení výše ukládané pokuty, ale zejména pro to, že zavinění je náležitostí skutkové podstaty deliktu dle použité hmotněprávní úpravy.
263. Zaviněním se rozumí psychický vztah toho, kdo se určitým způsobem chová, k výsledku jeho chování. I v soutěžním právu je třeba rozlišovat dvě základní formy zavinění: úmysl (*dolus*) a nedbalost (*culpa*). Při zkoumání formy subjektivní stránky správního deliktu, tj. zavinění, je třeba vycházet ze vztahu intelektuální a volní složky k objektu deliktu, jímž je právem chráněný zájem, proti němuž jednání směřuje, v daném případě zájem na existenci a řádném fungování soutěže na trhu zboží a služeb.
264. Při posuzování subjektivní stránky jednání, jež je předmětem správního řízení, vycházel Úřad z toho, že účastník řízení si musel být vědom toho, že soutěžitel ŠPED-TRANS jako dlouholetý odběratel účastníka řízení bude v hospodářské soutěži s ostatními speditéry prostřednictvím jeho diskriminačního jednání výrazně znevýhodněn, neboť si při znalosti vztahu nabídky a poptávky spedičních služeb (na kterémžto trhu společnost ČD sama

¹⁶² Viz § 22 odst. 2 tehdy platného zákona.

působila) musel být vědom, že bez smluv o centrálním zúčtování se soutěžitel ŠPED-TRANS nemůže ucházet u zákazníků, kteří potřebují přepravit substráty ve velkých objemech, o poskytnutí služeb za srovnatelných podmínek s ostatními speditéry a že ceny dle TVZ jsou oproti smluvním zákaznickým tarifům v podstatě zcela nekonkurenceschopné. Účastník řízení navíc diskriminaci použil v podstatě jako cílenou sankci za to, že soutěžitel ŠPED-TRANS činil konkurenční nabídky zákazníkům účastníka řízení v oblasti železniční nákladní dopravy. Úřad má tedy za prokázané, že účastník řízení věděl, že svým jednáním způsobí újmu soutěžiteli ŠPED-TRANS a může tak narušit hospodářskou soutěž mezi svými odběrateli – speditéry, a tudíž je jednání účastníka třeba posuzovat jako úmyslné.

IX.3. Závěr právního hodnocení

265. Úřad ze všech výše uvedených důvodů uzavírá, že účastník řízení tím, že v době od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 společně s SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice bez objektivně ospravedlnitelných důvodů znemožnil uzavírat smlouvy o zákaznickém tarifu a získat tak slevu z veřejného ceníku – tarifu vozových zásilek, stanovil jim povinnost skládat 100% zálohy na jim poskytované služby železniční nákladní dopravy, a dopisy ze dne 5. 1. 2006 jim vypověděl smlouvy o centrálním zúčtování přepravného, jejichž platnost skončila dne 28. 2. 2006, znevýhodnil společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice oproti svým ostatním odběratelům železniční nákladní dopravy v kategorii speditérů, a tím 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 poskytování železničních zasilatelských služeb, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, k újmě společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice a tím i k možné újmě odběratelů zasilatelských (spedičních) služeb, čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) ZOHS 71/2007 a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) SES (nyní čl. 102 písm. c) SFEU), neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy při poskytování služeb železniční nákladní dopravy a železničních zasilatelských (spedičních) služeb.
266. Posuzované jednání účastníka řízení představuje dva delikty trvajících charakteru spáchané v jednočinném souběhu. K výše uvedenému Úřad doplňuje, že vytýkané jednání bylo postižitelné i podle předchozího znění zákona, po dobu jehož účinnosti jednání trvalo;¹⁶³ kritéria dominantního postavení soutěžitele platí v zákoně beze změny již od 1. 7. 2001. Obdobně jednání spočívající v uplatňování rozdílných podmínek patří mezi zakázaná zneužití dominantního postavení dle § 11 odst. 1 zákona již od 1. 7. 2001. Z uvedeného plyne, že jednání vytýkaná Úřadem účastníkovi řízení byla i dle předchozích znění zákona jednáním zakázaným v každém okamžiku jeho trvání.
267. Vzhledem k tomu, že Úřad dospěl k závěru, že jednáním popsáním ve výroku I. tohoto rozhodnutí došlo ke zneužití dominantního postavení, podle § 11 odst. 2 ve spojení s § 21h odst. 1 ZOHS 360/2012 účastník řízení toto jednání do budoucna zakázal.

X. Výhrady k jednání a využívání procesních práv účastníka řízení

¹⁶³ Jednání účastníka řízení probíhalo v období účinnosti zákona č. 143/2001 Sb. ve znění jeho novel provedených zákonem č. 361/2005 Sb. a zákonem č. 71/2007 Sb.

268. Účastník řízení měl po celou dobu vedení předmětného řízení možnost v souladu se správním řádem využívat svá procesní práva, zejména práva nahlížet do spisu a vyjadřovat v řízení své stanovisko.
269. Úřad zaslal účastníku řízení dopisem č. j. ÚOHS-S0220/2006/DP-11502/2018/830/DKI ze dne 17. 4. 2018 v souladu s § 11 odst. 4 ve spojení s § 21b ZOHS 360/2012 výhrady k jednání v rámci správního řízení sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP (dále též „**sdělení výhrad**“).¹⁶⁴ Ve sdělení výhrad Úřad účastníku řízení sdělil základní skutkové okolnosti případu, jejich právní hodnocení, odkazy na důkazy ve spisu a zároveň indikoval způsob stanovení pokuty za protisoutěžní jednání účastníka řízení a její předpokládanou výši.
270. V rámci sdělení výhrad Úřad účastníka řízení v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu pozval k uplatnění jeho práva seznámit se s poklady rozhodnutí a vyjádřit se k nim před vydáním tohoto rozhodnutí. Účastník řízení tohoto práva využil dne 25. 4. 2018; účastníku řízení bylo umožněno seznámit se s kompletním spisem sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP a jemu předcházejícím spisem předběžného šetření sp. zn. ÚOHS-P0488/2006/DP, vyjma částí, jež obsahují obchodní tajemství třetích stran. Účastník řízení požádal o lhůtu pro vyjádření se k podkladům rozhodnutí do 17. 5. 2018, přičemž Úřad jeho žádosti vyhověl.
271. Ve sdělení výhrad Úřad rovněž účastníka řízení informoval, že v souladu s § 22ba odst. 6 ZOHS 360/2012 je účastník řízení oprávněn podat žádost o snížení pokuty dle § 22ba odst. 2 ZOHS 360/2012 do 15 dnů ode dne doručení sdělení výhrad, přičemž účastník řízení tohoto práva nevyužil.
272. Ke sdělení výhrad se účastník řízení vyjádřil přípisem ze dne 17. 5. 2017,¹⁶⁵ kde mj. uvedl, že správní řízení by mělo být zastaveno z důvodu uplynutí prekluzivní lhůty pro uložení pokuty; Úřad v tomto řízení nesprávně vymezil relevantní trh a na takto nesprávně vymezeném relevantním trhu nesprávně posoudil postavení účastníka řízení; Úřad nesprávně posoudil jednání účastníka řízení jako zneužití dominantního postavení; Úřad se ve správním řízení dopustil množství procesních pochybení; Úřad neprokázal existenci subjektivní stránky deliktů a konečně pochybil i při předběžném výpočtu výše zvažované pokuty ve sdělení výhrad. Účastník řízení v závěru svého vyjádření navrhuje, aby Úřad správní řízení zastavil.
273. Úřad se v rámci správního řízení zabýval všemi tvrzeními účastníka řízení, přičemž skutečnost, jak se s nimi vypořádal, vyplývá z jednotlivých bodů odůvodnění tohoto rozhodnutí zejména v části Vyjádření Úřadu k námitkám účastníka řízení (viz níže).

XI. Vyjádření Úřadu k námitkám účastníka řízení

274. Níže provádí Úřad vypořádání námitek uplatněných účastníkem řízení v rámci správního řízení, zejména ve vyjádření ke sdělení výhrad.

Uplynutí prekluzivní lhůty pro uložení pokuty

275. Účastník řízení uvádí, že Úřad ve sdělení výhrad vymezil, že se měl účastník řízení dopustit protisoutěžního jednání ve formě trvajícího deliktu, který byl dokonán dne 16. 9. 2007 a toto datum je dle Úřadu rozhodné pro počátek běhu subjektivní i objektivní lhůty k uložení pokuty. Účastník řízení předně namítá, že Úřad na podporu tohoto tvrzení

¹⁶⁴ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy č. 4567-4601.

¹⁶⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy č. 4609 a násl.

nesprávně cituje rozsudek KS č. j. 62 Af 39/2016-115 ze dne 14. 10. 2016, neboť ten vychází z odlišného skutkového stavu. K dokonání trvajících deliktů došlo v tam posuzovaném případě ještě před zahájením správního řízení, zatímco ve zdejší věci je účastník řízení vytýkáno jednání, které dle Úřadu v době zahájení správního řízení trvalo. Podle účastníka řízení je pro danou věc mnohem přílehavější rozsudek KS č. j. 62 Af 23/2016-272 ze dne 14. 2. 2018 a rozsudek NSS č. j. 2 As 204/2014-71 ze dne 15. 4. 2015, z nichž jednak plyne, že jednání účastníka řízení po zahájení správního řízení se pro účely ukládání sankce považuje za nový skutek, a jednak že počátek běhu subjektivní lhůty k uložení pokuty je dán okamžikem, kdy Úřadu dojde podnět, či kdy z vlastní činnosti zajistí informaci o možném protizákonném jednání, lze-li jej alespoň *prima facie* vyhodnotit jako důvodný a je-li bezprostředním důvodem pro zahájení předběžného šetření, které posléze vyústí v zahájení správního řízení podle příslušných ustanovení zákona, na jehož konci je účastníkům řízení uložena pokuta. Účastník řízení dovozuje, že podnět společnosti SPEDIT-TRANS, na jehož podkladě bylo zahájeno toto správní řízení, Úřad obdržel dne 16. 6. 2006 a toto datum je rozhodné pro počátek běhu tří leté subjektivní lhůty k uložení pokuty. Účastník řízení má tedy za to, že subjektivní lhůta k uložení pokuty uplynula již 16. 6. 2009. Účastník řízení uvádí, že kdyby náhodou lhůta neuplynula tímto dnem, k jejímu uplynutí by došlo nejpozději k 3. 1. 2018, neboť subjektivní lhůta nemůže začít běžet později než okamžikem zahájení správního řízení. Účastník řízení v této souvislosti upozorňuje Úřad, že v oblasti správního trestání má Úřad povinnost postupovat podle zásady *in dubio pro reo*, resp. *in dubio pro mitius*. Pokud tedy existuje jasná judikatura správních soudů včetně NSS, dle níž lze zákon a jeho ustanovení o ukládání pokut vyložit mírněji, resp. ve prospěch účastníka řízení, Úřad má povinnost k takové judikatuře přihlídnout a zvolit to řešení, které je ve prospěch účastníka řízení.

276. Úřad se předně neztotožňuje s názorem účastníka řízení o počátku běhu subjektivní lhůty u trvajících deliktů, byť je podpořen účastníkem řízení odkazovanou judikaturou KS a NSS. Úřad sice nezpochybňuje, že pro výklad § 22 odst. 5 ZOHS 71/2007¹⁶⁶ platí, že okamžik „dozvědění se“ Úřadu, který je rozhodný pro počátek běhu subjektivní lhůty, je *dán okamžikem, kdy Úřadu dojde podnět či kdy Úřad z vlastní činnosti zajistí informaci o možném protizákonném jednání, lze-li jej alespoň prima facie vyhodnotit jako důvodný a je-li bezprostředním důvodem pro zahájení předběžného šetření, které posléze vyústí v zahájení správního řízení podle příslušných ustanovení zákona, na jehož konci je účastníkům řízení uložena pokuta*. Tento výklad se především použije u deliktů spáchaných jednorázovým jednáním. Naproti tomu u trvajících/pokračujících deliktů platí pro určení počátku běhu subjektivní lhůty specifika, která jsou judikaturou používána poměrně univerzálně a stanoví, že *lhůta pro uložení pokuty, případně pro zahájení řízení o uložení pokuty, začne běžet teprve od okamžiku ukončení trvajících správního deliktu. Pokaždé, když se správní orgán dozví, že delikvent i nadále udržuje protiprávní stav, tj. že stále nedošlo k ukončení trvajících jiného správního deliktu, počne vždy běžet nová subjektivní lhůta k uložení pokuty, resp. k zahájení řízení o uložení pokuty.*¹⁶⁷ Nejnověji lze odkázat na náleží Ústavního soudu II. ÚS 635/18 ze dne 15. 5. 2018, který zobecňuje principy počítání běhu subjektivních a objektivních lhůt jak u trvajících správních deliktů, tak trvajících trestných činů, u nichž platí, že promlčecí doba počíná běžet až od zániku

¹⁶⁶ Toto ustanovení stanovilo Úřadu mj. možnost uložit pokutu za delikt nejpozději do 3 let ode dne, kdy se o porušení zákazu nebo nesplnění povinnosti stanovených zákonem Úřad dozvěděl.

¹⁶⁷ Viz rozsudek NSS č. j. 5 A 164/2002 – 44 ze dne 22. 2. 2005. Obdobně rozsudky NSS č. j. 2 As 21/2005-72; č.j. 5 Afs 3/2012-131 či č. j. 5 As 256/2016 – 231.

protiprávního stavu. Ústavní soud v citovaném nálezu konkrétně uvedl, že *v případě těchto zásahů obecně musí s ohledem na zásadu bezrozpornosti právního řádu platit pravidlo, podle kterého časové právní následky včetně dopadu na počátek běhu subjektivní i objektivní lhůty k podání zásahové žaloby má až ukončení takového zásahu. V případě stále neukončeného trvajících zásahu pak ústavně-konformní výklad pojmu „dozvěděl se“ (§ 84 odst. 1 věta první s. ř. s.) odpovídá pojmu „dozvídá“, a výklad pojmu „došlo“ (§ 84 odst. 1 věta druhá s. ř. s.), odpovídá pojmu „dochází“. V souladu s judikaturou Evropského soudu pro lidská práva lhůta k podání žaloby proti neukončenému trvajícím zásahu ve skutečnosti začíná každý den znovu.*

277. Co se týče názoru, že ve správním trestání dochází k přetržení jednoty skutku okamžikem zahájení správního řízení obdobně jako v případě sdělení obvinění v právu trestním, Úřad konstatuje, že ten převažuje v oblasti přestupků fyzických osob, jejichž právní úprava se výrazně přibližovala principům trestního práva. Naproti tomu v případě trvajících deliktů právnických osob bylo v soudních rozhodnutích klíčovým okamžikem pro přetržení jednoty skutku až uložení trestu.¹⁶⁸ K tomu lze odkázat na řadu případů z oblasti hospodářské soutěže, kdy bylo správními soudy potvrzeno rozhodnutí o správním deliktu, jehož trvání bylo ukončeno až po zahájení správního řízení.¹⁶⁹ Pokud by soudy dospěly v těchto případech k závěru, že časové vymezení deliktů bylo nesprávné, resp., že delikty měly být ukončeny nejpozději okamžikem zahájení správního řízení o nich, musely by soudy rozhodnutí Úřadu o nich nutně zrušit, neboť by se jednalo o vadu řízení způsobující nezákonnost rozhodnutí, která je bez dalšího patrná ze správního spisu a je takové míry závažnosti, že brání přezkoumání napadeného rozhodnutí v mezích uplatněných žalobních bodů.
278. Úřad má proto za to, že v případě správních deliktů právnických osob a podnikajících fyzických osob je třeba zohlednit procesní specifika konkrétního právního odvětví – v daném případě práva na ochranu hospodářské soutěže – na rozdíl od přestupků fyzických osob, které vycházejí z principů trestního řízení mnohem výraznějším způsobem. Aplikace účastníkem řízení navrhované analogie by mj. zabraňovala využití institutu přijetí závazků ve smyslu § 7 odst. 2 a 3 zákona a § 11 odst. 3 a 4 zákona, jakožto jednoho ze způsobů alternativního řešení porušení zákonem chráněného veřejného zájmu, kdy se upřednostňuje rychlé odstranění závadného stavu a obnovení účinné hospodářské soutěže před deliktním postihem (v případě přijetí závazků Úřad řízení zastaví). Pokud by řízení vždy mělo být (uměle) vedeno o již *ukončeném skutku*, institut závazků by nenašel uplatnění (příčemž deliktní jednání by dál trvalo a přinášelo újmu na soutěžním prostředí).
279. Úřad by „mechanickou“ aplikací účastníkem řízení odkazovaných trestních principů mohl z trvajících deliktu (který se posuzuje jako jediný skutek), v případě zjištění jeho pokračování po zahájení řízení, vyvolat vlastním aktivním postupem, tj. opakovaným vydáním oznámení o zahájení řízení (pro jinak totožný skutek pachatele, lišící se pouze časovým úsekem páčání), řadu ex offo správních řízení ve věci více „netotožných“ skutků a tím i deliktů. Takový postup, který by vedl uměle ke zvýšení četnosti spáchaných deliktů týmž soutěžitelem (v podstatě k umělému rozdělení jednoho a téhož skutku), by nepochybně nebyl v zájmu účastníka řízení a ani konzistentní s jednotnou aplikací unijního

¹⁶⁸ Např. rozsudek NSS č. j. 9 As 40/2007 – 61 ze dne 8. 11. 2007.

¹⁶⁹ Rozsudek NSS č. j. 5 Afs 3/2012 – 131 ze dne 20. 12. 2013 ve věci *Sokolovská uhelná*; rozsudek NSS č. j. 6 As 68/2017 – 53 ze dne 7. 6. 2017 ve věci *RWE*; rozsudek NSS č. j. 8 Afs 40/2012 – 68 ze dne 31. 10. 2013 ve věci *HUSKY* či rozsudek NSS 3 As 110/2016-90 ze dne 21. 6. 2017 ve věci *CANDY*.

práva dle čl. 101 a čl. 102 SFEU. Koncepce ukončení totožnosti trvajících skutku uložením sankce se tedy jeví Úřadu udržitelná a nebrání jednotnému prosazování soutěžního práva, a proto se k tomuto většinovému soudnímu názoru přiklonil.

280. Taktéž předseda Úřadu v druhém druhostupňovém rozhodnutí ke způsobu časového vymezení deliktů účastníka řízení v prvním prvostupňovém rozhodnutí a v druhostupňovém rozhodnutí nic nenamítal a konstatoval, že za rozhodné datum pro počátek běhu lhůty je považován okamžik dokonání protiprávního jednání (viz bod 51 druhého druhostupňového rozhodnutí). Poměrně podrobně se touto problematikou předseda Úřadu zabýval v rozhodnutí ve věci *CHAPS*¹⁷⁰, kde mj. konstatoval, že *názory, které se v judikatuře objevily, a které automaticky předpokládají, že u trvajících deliktů právnických osob dochází k přetržení skutku okamžikem zahájení správního řízení či dokonce již okamžikem, kdy se správní orgán o možném deliktu poprvé dozví, nejsou názory většinovými, nejsou to ani názory opřené o přesvědčivé argumenty, ani názory zohledňující speciální procesní právní úpravy. V takové situaci tedy mohou považovat za správný jedině nejčastěji zastávaný názor NSS, podle něhož je ukončení trvajících deliktu dáno nejpozději rozhodnutím správního orgánu ukládajícím trest, který má vést k ukončení protiprávního jednání. Tato interpretace se vztahuje na jiné správní delikty, které neuvádějí procesní úpravu zákona o přestupcích, jež je vztahována k fyzickým osobám. Jednota skutku pak také zajišťuje dostatečnou určitost a nezměnitelnost skutku, aby mohla vzniknout překážka věci pravomocně rozhodnuté. Nejsou tak ohrožena práva účastníka řízení a tento není znevýhodněn tím, že by se o zbytku skutku, který nebyl uveden ve výroku správního rozhodnutí o deliktu, mohlo rozhodovat opětovně. Pokud tedy soutěžitel své trvající jednání sám neukončí před vydáním rozhodnutí, pak celé toto jednání až do vydání rozhodnutí o deliktu tvoří jeden skutek. V soutěžním právu je to konečně běžný jev, neboť Soudní dvůr považuje jednání trvajících v průběhu řízení před Komisí, i po sdělení výhrad až do vydání vlastního rozhodnutí Komise za jediný skutek. Dělením skutku na několik správních deliktů také účastník řízení nezíská žádnou výhodu, neboť i tak bude potrestán za celé období páchaní.*

Nesprávné vymezení relevantního trhu

281. Účastník řízení namítá, že Úřad setrval na původním vymezení produktového a geografického vymezení relevantního trhu, které pokládá za nesprávné, a dále, že navzdory pokynům správních soudů, jakož i předsedy Úřadu nepřistoupil k úvahám o jeho vymezení nově. Dále účastník řízení namítá, že Úřad nepřikročil k vypracování nového znaleckého posudku či nepřihlédl k závěrům odborného posouzení CDV, přičemž tento posudek pokládá za důkaz ve prospěch účastníka řízení; účastník řízení považuje za nesprávný a nezákonný postup Úřadu, jestliže tvrdí, že k posudku CDV nesmí přihlížet.
282. Ani Úřadem provedené dokazování ve vztahu k vymezení relevantního trhu nepokládá účastník řízení za prakticky doplněné, neboť se Úřad obrátil na subjekty z řad dříve dotazovaných zákazníků a dopravců, o jejichž vyjádření bylo třetím rozsudkem KS uvedeno, že sama o sobě na produktové vymezení relevantního trhu odpověď neposkytují. Nadto měl Úřad v rámci doplnění dokazování využít účelového kritéria spočívajícího v minimálním objemu pro jednorázovou přepravu komodit tak, aby z vymezeného relevantního trhu vyloučil silniční dopravce. Nově získané podklady měl Úřad dále vykládat ve prospěch svého vymezení relevantního trhu, přičemž z těchto

¹⁷⁰ Rozhodnutí č. j. ÚOHS-R12/2016/HS-01402/2018/310/HBt ze dne 16. 1. 2018, body 302 a násl.

podkladů zdaleka nevyplývá jednoznačně zastupitelnost železniční a silniční nákladní dopravy i v případě převozu komodit o min. hmotnosti 600 t. Namítáno je i nedoplnění dokazování v případě cenového testu a nezohlednění některých, byť ojedinělých případů svědčících o vzájemné zastupitelnosti železniční a silniční nákladní dopravy.

283. Opakovaně, jako v průběhu správního řízení a jeho soudního přezkumu, vznáší účastník řízení námitky, že Úřad pominul při vymezení relevantního trhu zohlednit kritérium přepravní vzdálenosti a druh konkrétně přepravované komodity, kterým měly správní soudy v rozsahu omezeném povahou soudního přezkumu přisvědčit, a Úřad měl věnovat pozornost volbě druhu dopravy s ohledem na druh přepravované komodity.
284. V případě nezákonného pominutí kritéria přepravní vzdálenosti odkazuje účastník řízení na posudek CDV, posudek Českého vysokého učení technického (dále též „**ČVUT**“), některá dřívější vyjádření Úřadem oslovených subjektů, stejně jako na vymezení trhu naznačené podavatelem (společností SPEDIT-TRANS) a konečně na rozhodovací praxi různých soutěžních úřadů. Obdobně i u nezákonného pominutí typu jednotlivých přepravovaných komodit staví účastník řízení na již výše uvedených podkladech (posudcích CDV a ČVUT, vyjádření oslovených subjektů poskytujících svá stanoviska vždy ke komoditám, se kterými pracují, a zahraniční rozhodovací praxi), resp. také na odborných stanoviscích Liberálního institutu a Ústavu státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. (společně s posudkem ČVUT dále též „**posudky**“). Dle účastníka řízení je závěr Úřadu o nepodstatnosti přepravované komodity v rozporu se základními principy vymezování relevantního trhu (hledisko poptávky, hledisko konečného spotřebitele), přičemž tento by neobstál ani provedením tzv. cenového testu (SSNIP); zákazník, který poptává přepravu cementu, jistě neuspokojí případně výhodnější nabídka přepravy železné rudy.
285. Úřadu je dále vytýkáno, že nepředložil žádné relevantní důkazy, kterými by závěry posudků a další důkazní materiály jakkoliv zpochybnil, stejně jako se věcně nevypořádal a nevysvětlil, proč by měla být situace na dopravním trhu v ČR odlišná od slovenského trhu či trhu Velké Británie.
286. Předně Úřad uvádí, že v rámci pokračujícího správního řízení vycházel ze závěrů podaných jak ve druhém druhostupňovém rozhodnutí, tak ve třetím rozsudku KS, v němž byl mj. citován rozsudek NSS, který uvedl, že setrvá-li KS na svém závěru o nezákonném procesním postupu při opatřování posudku CDV, bude na správním orgánu, aby vyhodnotil, zda i při odhlédnutí od posudku CDV lze na základě ostatních důkazů učinit jednoznačný závěr, že byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. KS v rozsudku dále konstatoval, že posudek CDV coby podklad pro vymezení relevantního trhu použít nelze. Stejně tak uvedl, že jsou irelevantní a nevyužitelné všechny tři posudky předložené účastníkem řízení, neboť v nich uvedená zjištění představují subjektivní hodnocení situace a absenci skutkových zjištění. Dle třetího rozsudku KS zbyly tedy pohledy zákazníků, které však samy o sobě neposkytují odpověď na produktové vymezení relevantního trhu.
287. V následujícím druhém druhostupňovém rozhodnutí předseda Úřadu shrnul, že proces dokazování, včetně shromažďování důkazů, prošel kontrolou správních soudů, přičemž způsob pořízení posudku CDV nebyl shledán zákonným, a vyslovil nepoužitelnost závěrů posudku CDV, na které účastník řízení hojně odkazuje. Předseda Úřadu vyjádřil nutnost znovu vyhodnotit všechny doposud shromážděné důkazní materiály, příp. opatřit důkazy

nové, zvážit všechny rozhodné skutečnosti a relevantní trh vymezit znovu a závěry řádně odůvodnit. V této souvislosti odkázal na argumentaci obsaženou v napadeném rozhodnutí v bodech 132 – 164 a 167 – 193 a bodech 139 – 187 a 197 – 204 (zrušeného) druhostupňového rozhodnutí.

288. Z výše uvedeného plyne, že argumentace účastníka řízení opřena o závěry posudku CDV a dalších posudků je irelevantní. Úřad, vázán právními názory obsaženými ve druhém druhostupňovém rozhodnutí a v rozsudcích správních soudů, doplnil v rámci pokračujícího správního řízení dokazování ve věci vymezení relevantního trhu o stanoviska zákazníků v intencích požadovaných soudním přezkumem. Oslovil přitom ty zákazníky, na jejichž vyjádření odkazoval třetí rozsudek KS, neboť jejich stanoviska neposkytovala zcela jednoznačné odpovědi k vymezení relevantního trhu. Pokud účastník řízení namítá dotazování těchto (již dříve) oslovených zákazníků a dopravců, pak Úřadu není zřejmá důvodnost této námitky. Pokud by měl oslovovat jiné zákazníky, pak by stěžil, zejména s ohledem na šetření zaměřené na roky 2004–2007 (posuzované období), v současné době, tedy po více než 10 letech, získal relevantní informace (samotná existence zákazníků, povědomí jejich zástupců o podmínkách na trhu v posuzovaném období atd.; dříve osloveným subjektům Úřad přitom poskytl jejich předchozí vyjádření pro zajištění povědomí o jejich předchozích stanoviscích). Zadání vypracování nového posudku, jak uvádí účastník řízení, nebylo dle Úřadu nezbytné, neboť, jak plyne ze soudního přezkumu, takový požadavek vznesen nebyl; za předpokladu, že Úřad na základě shromážděných ostatních důkazů bude moci učinit jednoznačný závěr, že byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Úřad má za to, že doplněním dokazování v pokračujícím správním řízení shromáždil ve věci dostatečné relevantní důkazy, které společně s důkazy opatřenými již dříve opětovně posoudil, a na základě zvážení všech rozhodných skutečností nově vystavěl své závěry o vymezení relevantního trhu, byť jeho definice je shodná s relevantním trhem vymezeným v napadeném rozhodnutí. Úřad tedy pokládá za nadbytečné zjišťovat další důkazy (včetně provedení cenového testu) či opatřovat ve věci vymezení relevantního trhu nový posudek.
289. K námitce účastníka řízení, že Úřad užil v rámci doplnění dokazování údajného účelového kritéria spočívajícího v minimálním objemu pro jednorázovou přepravu komodit, Úřad konstatuje, že má za to, že dostatečně zdůvodnil možnou zastupitelnost železniční a silniční nákladní dopravy v případě přepravy komodit menších objemů. Možnou nezastupitelnost železniční nákladní dopravy se silniční dovodil z analýzy dříve obdržených stanovisek oslovených subjektů (zákazníků, silničních i železničních nákladních dopravců, Sdružení i samotného účastníka řízení) jen v případě substrátů přepravovaných jednorázově ve velkých objemech. Úřad rovněž uvedl důvody pro stanovení minimální hmotnosti přepravy ve výši 600 tun. Bez zahrnutí tohoto kritéria v rámci doplnění dokazování by tedy Úřad stěžil získal relevantní podklady týkající se uváděné nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy se silniční v případě přepravy substrátů ve velkých objemech.
290. Dle účastníka řízení má Úřad nově získaná vyjádření oslovených subjektů vykládat jednostranně (tak, aby vyvozené závěry konvenovaly Úřadem vymezenému relevantnímu trhu) a poukazuje na to, že z těchto vyjádření zdaleka nevyplývá jednoznačně, že by nemohla být železniční doprava nahrazena silniční i v případě převozu nákladu o hmotnosti 600 tun. Uvedené má dle něj výslovně plynout např. z vyjádření společnosti Českomoravský štěrk, a.s. K tomu Úřad uvádí, že daného zákazníka požádal o objasnění

jeho dřívějšího vyjádření, kdy na jedné straně uvedl, že v úvahu nebere silniční přepravu, jejímž prostřednictvím nelze přepravit jednorázovou přepravou zboží o minimální hmotnosti 600 tun, na straně druhé uvedl, že železniční nákladní doprava (při jednorázové přepravě zboží o minimální hmotnosti 600 tun – odpověď na Úřadem provedený cenový test) by při trvalém zvýšení své ceny mohla být při ztrátě své efektivnosti silniční přepravou zcela nahrazena. Nově tak zákazník konstatoval, že nejde o absolutní nemožnost přepravy materiálu po silnici a železniční přeprava by mohla být v případě ztráty efektivnosti silniční dopravou nahrazena, přičemž by však nebylo možné přepravit 600 tun vcelku, ale mnoha jednotlivými vozidly. Dle názoru Úřadu však z tohoto vyjádření plyne podmíněnost závěru o nahrazení železniční dopravy dopravou silniční, přičemž z vágní a neurčité povahy této podmínky je zřejmé, že oslovený zákazník nebyl s to dospět k jasnému závěru o substituovatelnosti obou druhů přeprav v souvislosti s cenovým testem a skutkové zjištění o zaměnitelnosti obou druhů doprav v případě dopravy substrátů ve velkých objemech je tak z tohoto důkazu jednoduše neodvoditelné. Současně však z předchozího vyjádření tohoto zákazníka plyne, že při jednorázové přepravě zboží o minimální hmotnosti 600 tun neužívá jiných dopravců, než dopravců železničních a že železniční nákladní dopravu zboží ucelenými vlaky, resp. zahrnující jednorázovou přepravu zboží o minimální hmotnosti 600 t využívá pouze do destinací k tomu uzpůsobených. Uvedené dle názoru Úřadu svědčí pro závěr, že mezi klíčová kritéria při volbě druhu dopravy lze řadit právě technické vybavení míst odeslání a určení přizpůsobených pro železniční dopravu.

291. Možnost přepravit substráty ve velkých objemech prostřednictvím mnoha jednotlivých silničních vozidel však naráží nejen na ekonomiku takové přepravy (zvýšení ceny přepravy), ale rovněž na další negativa s tím spojená. Přílehlavé se v této souvislosti jeví např. další nově získané vyjádření jiného zákazníka, který v takovém případném přesunu přepravy spatřuje nejen zhoršení životního prostředí (nárůstu počtu a frekvence jízd nákladních automobilů, opotřebení povrchu vozovek, jeho znečištění přepravovaným materiálem), nýbrž jako překážku takového přesunu shledává i neexistující adekvátní volný potenciál silničních nákladních dopravců, který by se dal v krátké době aktivizovat, chybějící technické zázemí a vybavenost prostředky pro nakládku a vykládku auta či časovou náročnost nakládky (srov. výše bod 171 rozhodnutí). Jestliže účastník řízení dále namítá, že Úřad i vyjádření tohoto zákazníka vykládá jednostranně, neboť tento rovněž uvedl, že silniční doprava je substitutem k dopravě po železnici v případě okamžitých požadavků na rychlou přepravu, pak Úřad doplňuje, že se jedná o část sdělení vytržené účastníkem řízení z kontextu. Daný zákazník totiž uvedl, že volba přepravy nákladními auty je volbou pro situace, kdy je požadavek na menší přepravované množství, než nabízí kapacita železničního vozu (včetně vyloučení nutnosti následné manipulace s nákladem ve vagónu, tzn. potřebu další mobilní techniky pro vyložení), nebo kdy je okamžitý požadavek na rychlou přepravu nebo pokud na místo vykládky nelze železnicí vůbec dojet. Z uvedeného vyjádření zákazníka jasně plyne, že se nevyjadřoval k zastupitelnosti přepravy substrátů ve velkých objemech, ale k obecné zastupitelnosti druhů nákladní dopravy s ohledem na kritéria přepravy, což zákazník výslovně zmiňuje, neboť uvádí, že v přepravě ucelenými vlaky a jednotlivými vozovými zásilkami spatřuje zřetelné odlišnosti, které dává do souvislosti s požadavky zákazníků.
292. Konečně, pokud účastník řízení namítá jednostranný výklad Úřadu i v případě nově podaného vyjádření dalšího soutěžitele, který měl údajně uvést, že železniční přepravu nelze substituovat pouze v extrémních případech, jako např. při přepravě uhlí s denní

nakládkou přes 20 000 tun, pak Úřad takovou námitku pokládá rovněž za účelovou. Ze sdělení dopravce totiž plyne, že nezastupitelnost železniční nákladní dopravy je dána spíše technologickými návaznostmi na straně producentů a příjemců a jejich návaznou technologií, přičemž účastníkem řízení vytržená část byla uvedena jako příklad producenta uhlí, u kterého bylo v zásadě nemožné realizovat tento objem silniční dopravou. Dopravce však současně doplnil, což účastník řízení účelově pomíjí, že v otázce nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy se silniční lze zmínit příjemce historicky vybaveného technologií na vykládku vozů s přímým vstupem do výrobního řetězce a jako konkrétní případ uvedena technologická provázanost dolů a koksoven v Ostravě, s tím že k přepravě uhlí byla užita železniční doprava, i když vzdálenost těchto dvou provozů byla necelých 30 km a po železnici (celostátní dráze) byl realizován jen jeden kilometr této přepravy (viz bod 174 rozhodnutí).

293. Pokud se jedná o námitku nezákonného pominutí kritéria přepravní vzdálenosti, k danému Úřad odkazuje na třetí rozsudek KS, ve kterém bylo konstatováno, že zákazníci¹⁷¹ nepovažovali kritérium přepravní vzdálenosti za podstatné pro svůj závěr o nezastupitelnosti železniční přepravy s jinými druhy přepravy (klíčovými kritérii při volbě konkrétního způsobu dopravy jsou vybavení míst odeslání a určení přizpůsobených pro konkrétní formu dopravy – a sice železniční, přitom podíl přepravy uskutečňované účastníkem řízení na speciálních místech umožňujících využití železniční dopravy se pohybuje kolem 90 % z celkového objemu jím přepravovaného zboží v letech 2001 až 2006).
294. K nezohlednění důkazů svědčících ve prospěch účastníka řízení bylo odkázáno na vyjádření společností NH-TRANS, ČESMAD, LADOS, a.s., a Sokolovská uhelná, a.s. Námitka již byla vypořádána v rámci (zrušeného) druhostupňového rozhodnutí, na jehož argumentaci předseda Úřadu odkázal i v druhém druhostupňovém rozhodnutí. Vyjádření společnosti NH-TRANS o nezastupitelnosti železniční přepravy nákladů o velkých objemech jen při vzdálenosti nad 400 km je v rozporu s dalšími ve správním řízení provedenými důkazy, zejména s vyjádřeními spotřebitelů – odběratelů přepravních služeb, jejichž mínění má ve vztahu k definici relevantního trhu tu nejvyšší relevanci (viz bod 203 druhostupňového rozhodnutí). Argumentace společnosti ČESMAD byla pokládána rovněž za nepřiléhavou, neboť se nevztahuje k vymezenému relevantnímu trhu, ale obecně k železniční přepravě jako takové (viz bod 202 druhostupňového rozhodnutí), což účastník řízení nyní sám v rámci námítky výslovně zmiňuje. Z odpovědi společnosti LADOS, a.s., která hovořila o nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy u velkoobjemových přeprav jen u některých komodit a na co nejdelší vzdálenost, rovněž neplyne relevantní skutkový závěr o zastupitelnosti silniční a železniční nákladní přepravy substrátů ve velkých objemech, jenž by dokládal nesprávnost vymezení věcného relevantního trhu (viz bod 158 druhostupňového rozhodnutí). Vyjádření společnosti Sokolovská uhelná, a.s., ohledně zastupitelnosti železniční a silniční dopravy při přepravě uhlí v objemech 1,5 až 2 mil. tun ročně do vzdálenosti až 1 000 km se nevztahuje k segmentu nákladní přepravy, ve vztahu k níž byla zkoumána zastupitelnost železniční nákladní přepravy se silniční, tedy velkoobjemová přeprava substrátů (minimálně 600 t jednorázově, resp. jeden ucelený vlak) – viz bod 140 druhostupňového rozhodnutí. V rozporu s podklady ve spisu bylo účastníkem řízení zmíněno také vyjádření společnosti Českomoravský cement, a.s., která má považovat železniční nákladní dopravu za

¹⁷¹ Vyjádření těchto zákazníků – viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 76, 81, 89, 162, 1832, 1841 a 2073.

nezastupitelnou dopravou silniční u surovin a paliv, kdy jsou přepravovány velké objemy na vzdálenost delší než 100 km. Jelikož dané vyjádření dle třetího rozsudku KS nedávalo jasnou odpověď na produktové vymezení relevantního trhu, Úřad v rámci doplnění dokazování oslovil i tohoto zákazníka, přičemž na jeho doplnění tímto odkazuje (viz bod 166 rozhodnutí).

295. Námitku, že společnost SPEDIT-TRANS v rámci podání podnětu naznačila vymezení trhu coby trhu poskytování železniční nákladní dopravy hromadných substrátů pro velkoodběratele na středních a dlouhých tratích, lze vypořádat obdobně jako v případě vyjádření společnosti NH-TRANS (rovněž se jednalo o dopravce, nikoli spotřebitele), nadto zástupce společnosti SPEDIT-TRANS k přímé otázce účastníka řízení ohledně pojmu střední a dlouhé tratě uvedl, že pojmy nedokáže blíže specifikovat, nicméně pojmy hovoří jasně, ale doplnil by i krátké tratě. Současně zástupce společnosti SPEDIT-TRANS k zastupitelnosti různých druhů nákladní dopravy, a to vzhledem k druhu a objemu přepravované komodity či přepravní vzdálenosti, konstatoval absolutní nezastupitelnost železniční nákladní dopravy z důvodu technologie místa nakládky a vykládky a přeprav zboží hromadného charakteru.¹⁷²
296. Ve vztahu k výjimkám udělovaným obchodní radou společnosti ČD účastník řízení dále namítá, že z případů výjimek týkajících se společností NH-TRANS a UNIPETROL-DOPRAVA (přepravy substrátů ve velkých objemech s kratšími přepravními vzdálenostmi – cca 60 km nebo do 150 km) nemohl Úřad dovozovat obecně platný závěr o nezastupitelnosti železniční nákladní dopravy na trhu v ČR u všech délek přepravních vzdáleností, resp. poukázal na žádost o udělení výjimky pro společnost Contracto spol. s r. o. při přepravě pokrutiny ucelenými vlaky na vzdálenost cca 250 km, kdy musela společnost ČD reagovat na střet s konkurenčním silničním dopravcem. Úřad opakovaně uvádí, že výjimky pro společnost NH-TRANS a UNIPETROL-DOPRAVA indikují, že v případě přeprav substrátů ve velkých objemech i na vzdálenosti kratší, tedy vzdálenosti, které mají podle názoru účastníka řízení zásadní vliv na posouzení zastupitelnosti silniční a železniční dopravy substrátů ve velkých objemech, představovala silniční doprava toliko zanedbatelnou konkurenci ve vztahu k dopravcům železničním (viz body 180 – 181 druhostupňového rozhodnutí). Ohledně výjimky pro přepravu pokrutin lze opět konstatovat, že ve světle shora zmíněných důkazů svědčících o opaku nelze dospět k závěru o zaměnitelnosti silniční a železniční dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech (viz bod 225 druhostupňového rozhodnutí).
297. Přes výše uvedené Úřad význam kritéria přepravní vzdálenosti v rámci doplnění dokazování opětovně zkoumal, když výslovně požadoval zahrnutí daného parametru do úvah oslovených subjektů o možné zastupitelnosti železniční a silniční nákladní dopravy při přepravě substrátů ve velkých objemech. Závěry o nepodstatnosti kritéria přepravní vzdálenosti pak plynou z doplnění dokazování (viz body 169 – 176 rozhodnutí).
298. Námitku účastníka řízení o pominutí zohlednění přepravní vzdálenosti při vymezení relevantního trhu je tak třeba označit za nedůvodnou, stejně jako tu, že dopravní vzdálenost představovala významný faktor, který měl Úřad při definici produktového relevantního trhu zohlednit.

¹⁷² Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1034 a 1035 (protokol z ústního jednání se společností SPEDIT-TRANS ze dne 27. 11. 2006).

299. Pokud se jedná o účastníkem řízení namítané údajné nezákonné pominutí typu jednotlivých přepravovaných komodit, tedy nezbytnost posuzovat otázku zastupitelnosti železniční nákladní dopravy se silniční ve vztahu ke konkrétní komoditě, nikoli k abstraktní kategorii „substrátů“, Úřad připomíná závěry druhého druhostupňového rozhodnutí. Zde bylo odkázáno na závěry obsažené v bodech 205 – 214 a 224 – 232 druhostupňového rozhodnutí s tím, že se zde předseda Úřadu dopodrobna zabýval otázkou účastníkem řízení i nyní opakovaně vznášenou (viz bod 175 druhého druhostupňového rozhodnutí).
300. Lze tedy podotknout, že Úřad dospěl ke skutkovému zjištění, že zde existuje určitý segment poptávky po přepravních službách (hledisko poptávky – spotřebitel), který je daleko lépe uspokojitelný formou železniční nákladní dopravy, než dopravou silniční (a železniční doprava je tak v těchto případech nezaměnitelná). Dále v souvislosti s výše zmíněným segmentem nákladní dopravy Úřad dovodil, že nejvýznamnějším charakteristickým rysem zboží přepravovaného jednorázově v jistých pravidelných intervalech prostřednictvím železniční nákladní dopravy je jeho velký objem (tedy přeprava zboží realizovaná ucelenou vlakovou soupravou). Následně Úřad upřesnil vymezení komodit přepravovaných nejčastěji formou ucelených vlaků, když v napadeném rozhodnutí vydefinoval charakteristické vlastnosti takto přepravovaného zboží (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, potřebné jako základní surovina pro další výrobu, případně některé druhy výrobků). Takto definovaný soubor komodit poté zahrnul pro účely vedeného správního řízení pod pojem „substráty“, čímž adekvátním způsobem zohlednil konkrétní povahu (vlastnosti) takto přepravovaných komodit (viz body 205 – 209 druhostupňového rozhodnutí).
301. Postup Úřadu tedy věrným způsobem reflektuje hledisko poptávky (spotřebitelů); hledisko zákazníků dopravců – spotřebitelů je považováno za klíčové z hlediska vymezení relevantního trhu. Shora zmíněné typické znaky železniční dopravy, jež tvoří relevantní trh (přeprava zboží výše popsaných vlastností realizovaná ve velkých objemech – ucelenými vlaky), totiž odráží základní a určující kritéria, která vedou spotřebitele poptávající dopravu určité komodity k volbě železniční dopravy, jako nezastupitelné s jinými druhy. Jinými slovy řečeno, při volbě dopravy všech komodit splňujících výše uvedenou definici se spotřebitelé řídí v podstatě totožnými hledisky a úvahami, které Úřad zohlednil při vymezení relevantního trhu, přičemž tak nebylo nutné přistoupit k další segmentaci relevantního trhu podle druhu přepravovaných komodit (viz bod 210 druhostupňového rozhodnutí).
302. K provedení tzv. cenového testu (SSNIP) předseda Úřadu uvedl, že názor účastníka řízení vychází z nesprávného pojetí cenového testu, protože je chybný a nesprávný. Jeho úvaha o uspokojení případně výhodnější nabídky přepravy železné rudy, poptává-li zákazník přepravu cementu, je pro vedené správní řízení zcela irelevantní, neboť se týká zaměnitelnosti přepravy (tedy služby) a komodity (výrobku), což jsou statky *prima facie* nezaměnitelné. Zkoumání zaměnitelnosti pomocí cenového testu u železniční nákladní dopravy má totiž z logiky věci smysl toliko ve vztahu k jiným druhům nákladní dopravy, což Úřad učinil. Argumentace účastníka řízení o nezaměnitelnosti jednotlivých druhů komodit je v daném případě nemístná, jelikož v právě projednávané věci byla vzhledem k předmětu řízení zkoumána zaměnitelnost jednotlivých druhů nákladní přepravy, nikoli zaměnitelnost mezi jednotlivými komoditami (např. hnědé uhlí a železná ruda)

spadajícími pod definici pojmu „substráty“ provedenou Úřadem v napadeném rozhodnutí (viz body 211 – 214 druhostupňového rozhodnutí).

303. Pokud se jedná o námitku spočívající v udělení výjimky pro přepravu pokrutin, kdy byl účastník řízení nucen reagovat na konkurenční tlak vytvářený silniční dopravou, což má dle jeho mínění svědčit pro zahrnutí silniční přepravy do relevantního trhu přinejmenším u příslušného typu komodity, tato výjimka představuje zcela ojedinělý případ konkurenčního střetu zmíněného charakteru (už tím, že celkový presumovaný objem přepravy je tu nejnižší z obchodních výjimek vztahujících se k relevantnímu trhu), jež není s to, především vzhledem k dalšímu důkaznímu materiálu obsaženému ve správním spisu, zvrátit skutkový závěr o nezaměnitelnosti silniční a železniční dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech (srov. výše a body 224 a 225 druhostupňového rozhodnutí).
304. Ve vztahu k tvrzení účastníka řízení, že některé (společnosti ČD) oslovené společnosti¹⁷³ využívají pro přepravu konkrétních komodit služeb jak železniční, tak silniční dopravy, předseda Úřadu deklaroval, že se tato vyjádření opětovně neváží k relevantnímu trhu, tedy k velkoobjemové dopravě substrátů. V této souvislosti předseda Úřadu odkázal na výše uvedená vyjádření zákazníků nákladních dopravců (spotřebitelů), kteří při velkoobjemové dopravě substrátu užívali toliko železniční dopravy, ať již realizované účastníkem řízení či jinými železničními dopravci. S ohledem na shora vyložené předseda Úřadu shrnul, že při volbě dopravy všech komodit splňujících výše uvedenou definici „substrátů“ se spotřebitelé řídí v podstatě totožnými hledisky a úvahami, přičemž definice relevantního trhu věrně a přesně odráží podmínky panující na trhu nákladní dopravy (viz body 231 a 232 druhostupňového rozhodnutí).
305. Ve třetím rozsudku KS bylo konstatováno, že (cit.): „*Plněním, k němuž se v právě posuzované věci hledá substitut, je přeprava*“, tedy nalezení konkrétních rysů nákladní přepravy a jejich zhodnocení v otázce posouzení zastupitelnosti. Dále z třetího rozsudku KS plyne, že způsob dopravy je zákazníky¹⁷⁴ volen s ohledem na přepravované komodity, z nichž žádnou nelze jednoduše označit jen jako hromadný substrát (jsou velmi odlišné druhy komodit, jež lze pokládat za hromadný substrát), přitom i v případě komodity, kterou lze v pojetí Úřadu pokládat obecně za substrát, zákazníci nevyklučují zastupitelnost dopravy železniční a silniční s ohledem na (v jednotlivých případech se odlišující) množství přepravované komodity.¹⁷⁵
306. Jak již bylo uvedeno výše, Úřad se v rámci doplnění dokazování opětovně obrátil na zákazníky za účelem zjištění druhů komodit, jejich charakteru a objemu (a jak bylo shora zmíněno i vzdálenosti), přepravovaných jako jednotlivá zásilka s využitím železniční nákladní dopravy, resp. Úřad požadoval po zákaznících sdělit druh zboží, jeho charakter a kritéria rozhodná pro zvolený druh nákladní dopravy, pokud byla realizována jednotlivá přeprava zboží, jejíž objem překračoval hmotnost 600 tun. Ze zjištěných skutečností popsanych výše v tomto rozhodnutí pak Úřad dovodil závěr ohledně charakteru komodit

¹⁷³ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 1767, 1768, 1773, 1774–1775, 1779, 1780, 1769 a 1778; odpovědi účastníkem řízení oslovených odběratelů, které nijak nesouvisely s Úřadem vymezeným relevantním trhem, ale pouze uváděly podíly přepravy uskutečněné jednotlivými druhy dopravy (zcela absentovalo hledisko objemu zboží přepravovaného jako jednotlivá zásilka) nelze brát v úvahu.

¹⁷⁴ Vyjádření těchto zákazníků – viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 58, 65, 72, 73, 80, 125 a 134.

¹⁷⁵ Vyjádření těchto zákazníků – viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 65 (vyjádření nákladního dopravce – společnosti Sokolovská uhelná, a.s. – týkající se přepravní vzdálenosti bylo vypořádáno výše), 1767, 1768 a 1779.

přepřavovaných ve velkých objemech prostřednictvím železniční nákladní dopravy, a že není potřebné členit relevantní trh dle jednotlivých druhů přepřavovaného zboží.

307. K námitkám účastníka řízení ve vztahu k nezahrnutí přepravní vzdálenosti či druhu přepřavované komodity opakovaně vznášeným v celém průběhu správního řízení a opírajícím se o rozhodovací praxi soutěžních úřadů, odkazuje Úřad na část tohoto rozhodnutí, kde se rozhodovací praxí zabýval a kde rovněž zmínil názor vyslovený ve třetím rozsudku KS pouze o podpůrnosti závěrů obsažených v těchto rozhodnutích (viz bod 157 – 160 rozhodnutí). Úřad také doplňuje, že rozhodnutí zahraničních soutěžních orgánů odrážejí jimi učiněné skutkové a právní závěry opírající se o vlastní skutková zjištění, založená na dokazování v rozličných procesních režimech, reflektující specifické skutkové okolnosti odlišných tržních prostředí.
308. Úřad se nicméně rozhodovací praxí Komise a jiných soutěžních úřadů, kterou účastník řízení nově či opakovaně zmiňuje, zabýval, přičemž nedospěl, zejména z důvodů specifických okolností řešených případů, k závěru odůvodňujícímu jiné vymezení relevantního trhu, než jaké učinil. Úřad při definici relevantního trhu vycházel zejména z vlastních skutkových zjištění vyplývajících z vyjádření zákazníků využívajících pro přepravu svého zboží železniční nákladní dopravu; při vymezení relevantního trhu dle unijní i národní soutěžní judikatury je právě hledisko spotřebitelů – zákazníků dopravců – tím nejpodstatnějším hlediskem (jedná se tak o maximum, ze které Úřad vycházel při definici relevantního trhu). Úřad tedy na základě řádného dokazování provedeného v projednávané věci vztáženého k podmínkám panujícím na trhu nákladní dopravy v České republice dospěl k definici relevantního trhu jako trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepřavovaných ve velkých objemech. Námitka účastníka řízení o nevyřazení se s odlišností situace na trzích jiných států je tudíž irelevantní.
309. S ohledem na shora uvedené pokládá Úřad námitky účastníka řízení ve věci vymezení relevantního trhu za bezdůvodné, neopodstatněné či založené na účelově „vytržených“ částech vyjádření oslovených subjektů.

Nesprávné posouzení postavení účastníka řízení na relevantním trhu

310. Dle účastníka řízení nemůže obstát závěr Úřadu o existenci údajného dominantního postavení společnosti ČD v důsledku chybně či nedostatečně provedeného vymezení relevantního trhu. Nadto má Úřad existenci dominantního postavení účastníka řízení na vymezeném relevantním trhu opírat v podstatě jen o výši jeho tržního podílu, byť Úřad zmínil i jiné skutečnosti, které měly údajně sehrát roli při konstatování existence dominantního postavení.
311. Jako spekulativní odhady pro určení tržního podílu účastníka řízení jsou označeny výsledné součty Úřadu, který neměl k dispozici úplná a potřebná data, resp. že není ze spisového materiálu rozpoznatelná skutečnost ohledně výpočtu celkového množství přepřavovaných substrátů ve velkých objemech uváděná MD.
312. Účastník řízení v rámci svých námitek ohledně určení svého tržního podílu na relevantním trhu zcela opomíjí zásadní skutečnost, že Úřad vždy postupoval v jeho prospěch. Úřad rovněž zcela odmítá námitku týkající se neúplnosti dat, neboť statistická data zveřejňovaná MD, která byla podkladem pro celkové vyjádření objemu relevantního trhu v množstevním vyjádření, jistě nelze pokládat za nedostatečná. Jestliže účastník řízení pochybuje o úplnosti těchto dat, neboť byla odlišná od dat poskytnutých Úřadu

oslovenými železničními nákladními dopravci (v jejich celkovém součtu), pak Úřad tuto možnou nekonzistentnost dat objasnil např. dublováním dat dopravců. Data shromažďovaná MD jsou navíc veřejně přístupná a nebylo nutné je do spisu zakládat, když jsou konstantně za několik let zpětně (nejméně od roku 1995) uváděna na stránkách MD.¹⁷⁶

313. Pokud se jedná o výpočet tržního podílu účastníka řízení ve finančním vyjádření, ani v tomto případě nelze k tíži společnosti ČD považovat absenci údajů od mála menších soutěžitelů působících na trhu; tato data by celkový objem relevantního trhu ve finančním vyjádření stěžejší mohla jakkoliv znatelně ovlivnit, tj. podstatným způsobem snížit vypočtený tržní podíl společnosti ČD (nehledě na to, že Úřad bral v úvahu nižší tržní podíl účastníka řízení vyplývající z množstevního vyjádření, přičemž celkový objem trhu byl nadhodnocen zahrnutím přeprav veškerého zboží, tzn. nejen substrátů přepravovaných ve velkých objemech). Zde Úřad připomíná, že účastník řízení k žádosti Úřadu tvrdil, že nemá k dispozici celkové objemy relevantního trhu, resp. nedoložil ani v rámci námitek jiná data, ze kterých by snad mohl dovozovat nižší tržní podíl než Úřadem stanovený ve výši 71 %.
314. Nadto Úřad po vyčíslení tržního podílu účastníka řízení na relevantním trhu přistoupil k dalšímu posouzení jeho postavení, a to s přihlédnutím k dalším zákonným kritériím, jakými byly velikost tržních podílů nejbližších konkurentů, hospodářská a finanční síla účastníka řízení, stupeň vertikální integrace apod. (viz body 199 – 203 rozhodnutí).
315. Výše uvedené námitky účastníka řízení týkající se posouzení jeho dominantního postavení na relevantním trhu tak nelze shledat důvodnými.

Nesprávné posouzení jednání účastníka řízení ve vztahu ke společnostem SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice jako zneužití dominantního postavení

a) Účelová reklasifikace namítaného deliktu

316. Účastník řízení konstatuje, že byt' Úřad spatřuje údajné protiprávní jednání společnosti ČD v přerušení obchodních vztahů, či úplném znemožnění využívat služeb železniční nákladní dopravy od společnosti ČD, Úřad k tomu posléze po právní stránce konstatuje, že postupem ČD došlo k uplatňování rozdílných podmínek při srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu zasilatelských služeb, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, k újmě společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice, a tím i k možné újmě odběratelů zasilatelských služeb. Ačkoli je ze skutkového popisu údajného zneužívajícího jednání společnosti ČD zřejmé, že Úřad považoval toto jednání za faktické odmítnutí dodávek, Úřad se nijak nezabýval kritérii, na základě kterých je dle judikatury možno v takových případech dovodit zneužití dominantního postavení, a účelově jednání ČD kvalifikoval jako diskriminaci.
317. Dle účastníka řízení měl Úřad pracovat s koncepcí (teorií) újmy. Pokud by Úřad újmu spatřoval ve vylučování určitých společností, které se stavěly do role konkurenta dominantanta, z trhu, měl se tomu odpovídajícím způsobem zaměřit na zjištění toho, zda jsou podmínky pro zneužití dominantního postavení v podobě „odmítnutí obchodovat“ splněny. Pokud by naopak spatřoval takovou újmu v tom, že se společnost ČD snažila svým jednáním zkreslit soutěž na navazujícím trhu spedičních služeb, měl se zaměřit na

¹⁷⁶ Viz např. https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_520100.html.

ověření, zda jsou splněny znaky deliktu dle § 11 odst. 1 písm. c) zákona, resp. čl. 82 písm. c) SES. V případě odmítnutí dodávek by Úřad musel prokázat splnění tří kumulativních podmínek (odmítnutí se vztahuje ke zboží či službám, které jsou objektivně nezbytné pro účinnou soutěž na navazujícím trhu; odmítnutí pravděpodobně povede k eliminaci účinné soutěže na navazujícím trhu; a takové odmítnutí pravděpodobně způsobí újmu na straně spotřebitelů), naplnění ani jedné z nich se Úřad nezabýval. Stejně tak se Úřad nezabýval tím, zda v důsledku postupu společnosti ČD vůči uvedeným dvěma společnostem došlo k narušení hospodářské soutěže v materiálním smyslu, a to v míře, kterou vyžaduje dotčená judikatura, tzn. rovnající se vyloučení takřka veškeré konkurence na trhu. Společnost ČD se domnívá, že navazující trh spediční dopravy je dostatečně konkurenční a i případné vyloučení společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice z něj by kvalitu hospodářské soutěže na něm nijak neovlivnilo. Zásah Úřadu tak směřuje jen ku prospěchu dvou individuálních soutěžitelů, nikoli za účelem ochrany hospodářské soutěže.

318. Pokud by byl správný postup Úřadu, že jednání účastníka řízení by bylo možno kvalifikovat jako diskriminaci, prokazování splnění podmínek odmítnutí dodávek požadované judikaturou i Pokyny Komise¹⁷⁷ by bylo nadbytečné, neboť každé jednání, jehož podstatou je odmítnutí obchodovat, by bylo možno postihnout jako diskriminaci v porovnání s těmi zákazníky, u nichž k přerušení obchodních vztahů nedošlo, což by bylo zjevně absurdní. Tato skutečnost je dle účastníka řízení podpořena i faktem, že pozice zákazníků, kteří se staví do pozice konkurenta, je zjevně odlišná od pozice zákazníků, kteří konkurenční roli nezastávají, pročež na transakce s nimi nelze nahlížet jako na ekvivalentní.
319. K námitce účastníka řízení ohledně podřazení posuzovaného jednání účastníka řízení pod nesprávnou skutkovou podstatu uplatňování diskriminačních obchodních podmínek Úřad konstatuje, že řešení této otázky již bylo předmětem jak třetího rozsudku KS, který byl potvrzen rozsudkem NSS, tak druhého druhostupňového rozhodnutí, v němž předseda Úřadu převzal názor KS. KS se ve svém rozsudku jednoznačně ztotožnil s právním názorem Úřadu, že jednání společnosti ČD vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS vykazuje prvky diskriminace a nikoli odmítnutí dodávek. K tomu konkrétně uvedl: *Že žalovaný dospěl k závěru, že jde o diskriminaci, a tedy z tohoto důvodu neposuzoval toto jednání prizmatem doktríny a judikatury vztahující se k problému odmítnutí dodávek, žalovaný srozumitelně podává především v bodech 362. a násl. napadeného rozhodnutí, tuto argumentaci zdejší soud rovněž přijímá a nemá, čeho by k ní doplnil, a tedy zdejší soud odmítá argumentaci žalobce právě vztahující se k nesprávné aplikaci konstantně traktovaného přístupu k odmítnutí dodávek. V právě citovaných bodech napadeného rozhodnutí žalovaný zřetelně odkazuje na judikaturu, která osvětluje řádný postup při aplikaci § 11 odst. 1 ZOHS (kombinace generální klauzule a jednotlivých skutkových podstat), a na tomto místě by ji zdejší soud nejvýše mohl zopakovat. Znamená to tedy, že žalovaný skutečně nemusel naplňovat koncept zneužití dominantního postavení ve formě odmítnutí dodávek.*
320. Jelikož ve správním řízení po potvrzení třetího rozsudku KS ze strany NSS vycházel Úřad z totožných skutkových okolností případu jako ve fázi před tímto rozsudkem, Úřad nevidí důvod, proč změnit právní kvalifikaci jednání účastníka řízení vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS, která byla plně aprobována jak ze strany KS, tak předsedy Úřadu.

¹⁷⁷ Sdělení komise – Pokyny k prioritám Komise v oblasti prosazování práva při používání článku 82 Smlouvy o ES na zneužívající chování dominantních podniků vylučující ostatní soutěžitele, 2009/C 45/02 (dále též „**Pokyny Komise**“).

321. Nad to je třeba uvést, že skutková podstata odmítnutí dodávek spadá mezi zneužití dominantního postavení vylučovacího charakteru. Taktéž v Pokynech Komise, na něž účastník řízení mj. odkazuje, se Komise vyjadřuje toliko k posuzování praktik vylučovacího charakteru. Naproti tomu skutková podstata diskriminačních obchodních podmínek spadá mezi praktiky vykořisťovacího charakteru a Pokyny Komise se v tomto směru k těmto praktikám nijak nevyjadřují. Skutečnost, že určité jednání nenaplní skutkovou podstatu odmítnutí dodávek, nemůže být překážkou posouzení takového jednání jako skutkové podstaty diskriminačních cen, pokud jsou naplněny všechny znaky této skutkové podstaty. Pokud by Úřad přistoupil na argumentaci účastníka řízení, bylo by nutno dospět k závěru, že pokud by dominant uplatňoval vůči svým obchodním partnerům rozdílné obchodní podmínky (při splnění dalších podmínek skutkové podstaty), bylo by možno takovou praktiku postihnout, ovšem v okamžiku, že by rozdíly v obchodních podmínkách byly tak významné, že by někteří obchodní partneři měli *de facto* nekonkurenceschopné obchodní podmínky, by takovou praktiku nebylo možno postihnout dle konceptu rozdílných podmínek, neboť by bylo nutno takové jednání posuzovat pouze jako odmítnutí dodávek.
322. Přitom i z rozhodovací praxe Komise a Soudního dvora plyne, že skutková podstata rozdílných podmínek je běžně aplikována i na případy, kdy diskriminovaný obchodní partner působí rovněž jako konkurent dominanta, aniž by byla tato skutková podstata kombinována s další vylučovací praktikou. Lze tak odkázat na rozsudek Tribunálu ve věci *Clearstream*, v němž bylo posuzováno dvojí jednání dominanta, a to na jedné straně jednání, jež naplnilo jak znaky odmítnutí dodávek (dominant zcela odmítal služby konkurentovi poskytovat), tak diskriminace a jednak jednání, jež mělo toliko charakter uplatňování diskriminačních cen, přitom skutkové okolnosti vykazovaly určité obdobné charakteristiky jako v Úřadem posuzovaném případě (jednalo se o diskriminaci toliko jediného soutěžitele, rozdíl v cenách v některých případech přesahoval 20 %) a navíc diskriminovaný obchodní partner vystupoval jako konkurent dominanta na navazujícím trhu. Z hlediska materiálního narušení hospodářské soutěže se Tribunál zcela spokojil s tím, že diskriminovanému obchodnímu partnerovi bylo způsobeno soutěžní znevýhodnění, aniž by bylo třeba prokazovat, že došlo k znatelnému oslabení soutěže na navazujícím trhu, kde byl tento obchodní partner soutěžně znevýhodněn. Úřad má proto za to, že nepochybil, pokud posuzované jednání účastníka řízení podřadil pod skutkovou podstatu aplikace diskriminačních obchodních podmínek.
- b) Nenaplnění znaků skutkové podstaty dle § 11 odst. 1 písm. c) zákona, resp. čl. 82 písm. c) SES*
323. Jak již účastník řízení uváděl, Úřad se dle něj pokusil formalisticky a účelově podřadit jednání účastníka řízení pod diskriminaci. Úřad však nijak nedoložil, že došlo k materiálnímu narušení hospodářské soutěže jako takové, a nikoli jen k možnému znevýhodnění dotčených soutěžitelů. Úřad byl povinen dovodit konkrétní negativní dopady na hospodářskou soutěž na navazujících trzích (jako např. cena, kvantita či kvalita nabídky, inovace atp.), což však nijak nedoložil.
324. Účastník řízení podotýká, že je třeba rozlišovat mezi soutěžiteli, kteří jsou vertikálně integrování, a tedy mají zájem na vyloučení konkurentů na navazujícím trhu, a mezi soutěžiteli, kteří nejsou vertikálně integrování, na navazujícím trhu nepůsobí (jako v tomto případě účastník řízení), a tudíž zájem vyloučit konkurenty na navazujícím trhu nemají. Narušení hospodářské soutěže v materiálním smyslu lze v daném případě jen těžko dovodit.

325. Úřad pochybil i při posuzování formálních znaků skutkové podstaty dle § 11 odst. 1 písm. c) zákona a čl. 82 písm. c) SES. Je zřejmé, že nejde z hlediska obchodního kontextu a postavení zákazníka o srovnatelnou transakci, když se jedná o obchod s přímým konkurentem (do jehož pozice se začaly stavět společnosti SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice), anebo o obchod se zákazníkem, který s ČD přímo nesoutěží, což výslovně potvrzuje i odborná literatura. Úřad dále nedoložil znevýhodnění dotčených smluvních partnerů v hospodářské soutěži na navazujícím trhu. Spekulativní a nedoložené jsou i závěry Úřadu o vzniku údajné újmy na straně společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice.
326. Úřad dle účastníka řízení nedoložil narušení hospodářské soutěže na navazujícím trhu zasilatelství, který se vyznačuje účinnou hospodářskou soutěží, a proto lze o podstatném znevýhodnění, které by mohlo ovlivnit hospodářskou soutěž na navazujícím trhu spediční dopravy, jen těžko hovořit. Úřad navíc tento trh i špatně vymezil jako trh železniční spedice a nikoli jako trh zasilatelství bez ohledu na typ dopravy.
327. Skutečnost, že se podnik potýká s určitým znevýhodněním, ještě neznámá, že toto znevýhodnění bude mít vliv na jeho zisky, pokles zisku neznámá, že bude ovlivněna konkurenceschopnost tohoto podniku a ovlivnění konkurenceschopnosti ještě neznámá, že dojde k narušení hospodářské soutěže na relevantním trhu. V této souvislosti účastník řízení podotýká, že za rok 2006 v porovnání s rokem 2005 stoupl společnost SPEDIT-TRANS provozní výsledek hospodaření o 38 %, za rok 2007 v porovnání s rokem 2006 o dalších 46 % (což plyne z výkazů zisku a ztráty). Lze tedy konstatovat, že soutěžiteli ŠPED-TRANS nevznikla posuzovaným jednáním účastníka řízení ani újma, natož aby došlo k ovlivnění konkurenceschopnosti těchto společností, či narušení hospodářské soutěže na navazujícím trhu. Úřad tak postupuje v rozporu se zásadou materiální pravdy a zásadou vyšetřovací a porušuje svou povinnost zjistit náležitě skutkový stav věci.
328. K tomu Úřad konstatuje, jak již bylo uvedeno výše, že skutková podstata uplatňování rozdílných obchodních podmínek vůči obchodním partnerům dominanta vyžaduje kromě diskriminace i narušení soutěžního vztahu mezi obchodními partnery, tzn. narušení soutěžního postavení jedněch obchodních partnerů dominantního soutěžitele ve vztahu k druhým. Právě intenzita znevýhodnění jedněch obchodních partnerů oproti druhým charakterizuje materiální stránku této skutkové podstaty, resp. určuje, zda diskriminačním jednáním dochází k narušení hospodářské soutěže či nikoli.
329. K definici pojmu „znevýhodnění v hospodářské soutěži“ se blíže vyjádřil Soudní dvůr v rozsudku ve věci *MEO* tak, že *musí být vykládán v tom smyslu, že se v případě, že podnik v dominantním postavení uplatňuje diskriminační ceny vůči obchodním partnerům na navazujícím trhu, vztahuje na situaci, kdy toto chování může mít za následek narušení hospodářské soutěže mezi těmito obchodními partnery. Konstatování takového „znevýhodnění v hospodářské soutěži“ nevyžaduje důkaz skutečného a kvantifikovaného zhoršení soutěžního postavení, ale musí se opírat o posouzení všech relevantních okolností případu, které umožňuje dospět k závěru, že uvedené chování má vliv na náklady, zisky nebo jiný relevantní zájem jednoho nebo více z těchto partnerů, takže toto chování může mít vliv na uvedené postavení.*¹⁷⁸

¹⁷⁸ Srov. rozsudek ve věci *MEO*, bod. 37.

330. Pro naplnění skutkové podstaty zneužití dominantního postavení prostřednictvím aplikace rozdílných obchodních podmínek tedy plně postačuje, že dochází k takovému znevýhodnění alespoň jednoho obchodního partnera dominantního soutěžitele, které představuje **narušení hospodářské soutěže mezi znevýhodněným obchodním partnerem a ostatními** obchodními partnery dominantanta při poskytování srovnatelného plnění. Již tato skutečnost sama o sobě svědčí o narušení hospodářské soutěže na navazujícím trhu, aniž by Úřad musel prokazovat, zda a jakým konkrétním způsobem byla soutěž na tomto trhu oslabena, jak se snaží dovozovat účastník řízení. Naproti tomu má Úřad za to, že přesvědčivým způsobem zdůvodnil, proč bylo znevýhodnění soutěžitele ŠPED-TRANS diskriminačním jednáním účastníka řízení natolik intenzivní, že představovalo narušení jeho soutěžního vztahu vůči ostatním odběratelům nákladní železniční dopravy z řad spedičních společností, kteří poptávali od společnosti ČD přepravy substrátů ve velkých objemech (bod 240 a násl. tohoto rozhodnutí), a představuje proto jak porušení § 11 odst. 1 zákona, tak čl. 82 SES. V této souvislosti je zcela irelevantní, že se společnosti SPEDIT-TRANS v roce 2006 i 2007 zvýšil provozní výsledek hospodaření. Tato společnost provozuje/provozovala vyjma zajištění železničních nákladních přeprav pro své zákazníky širokou škálu dalších ekonomických činností (např. kamionová doprava, kombinovaná doprava apod.), jejichž poskytování nebylo posuzovaným jednáním účastníka řízení jakkoli narušeno a společnost SPEDIT-TRANS tak jejich prostřednictvím mohla nadále generovat pozitivní hospodářské výsledky. Výkazy zisků a ztráty této společnosti proto nejsou z hlediska posouzení materiálních dopadů jednání účastníka řízení na tuto společnost nijak indikativní.
331. K námitce účastníka řízení ohledně rozdílnosti obchodních transakcí s obchodními partnery, kteří konkurují dominantovi, v porovnání s obchodními partnery – nekonkurenty, Úřad plně odkazuje na vypořádání této námitky v třetím rozsudku KS (str. 34), v němž soud uvedl, že *srovnatelnost plnění byla dána samotným charakterem plnění a nikoli typem zákazníka. Pokud by zdejší soud dal zapravdu žalobci, podle kterého se jednalo o plnění nesrovnatelné vzhledem k existenci konkurence, resp. potenciální konkurence (konkurenčního vztahu mezi žalobcem a uvedenými společnostmi), pak by to obecně znamenalo nemožnost postihovat dominanta, který vůči jedněm odběratelům (tam, kde to z obchodních důvodů „potřebuje“) postupuje jinak než vůči ostatním. Koncept žalovaného, který v napadeném rozhodnutí z pohledu hmotněprávního posouzení věci použil, vychází z toho, že přestože uvedené dvě společnosti byly v obdobném postavení vůči žalobci jako jiní jeho zákazníci, v souvislosti s důvody spočívajícími v konkurenčním tlaku uvedených společností k nim žalobce postupoval odlišně než k ostatním. Diskriminaci lze přitom jednoduše řečeno vykládat právě coby jiný přístup k jednomu než k druhému.* Tento názor KS plně koresponduje s rozhodovací praxí Komise a Soudního dvora (Tribunálu), neboť ani ta jako kritérium rozdílnosti obchodních transakcí nezohledňuje konkurenční vztah mezi dominantem a znevýhodněným obchodním partnerem a jeho absenci u ostatních obchodních partnerů.¹⁷⁹
332. Nadto účastník řízení konstatuje, že v posuzované době nepůsobil na navazujícím trhu (zasílatelství) jako vertikálně integrovaný soutěžitel, a proto neměl žádný zájem vyloučit soutěžitele ŠPED-TRANS z tohoto navazujícího trhu. K tomu Úřad odkazuje na bod 208 tohoto rozhodnutí, kde Úřad uvádí, že účastník řízení na trhu poskytování železničního zasilatelství působil, vyjádření účastníka řízení tak není v tomto ohledu pravdivé. Nicméně

¹⁷⁹ Srov. rozsudek Tribunálu ve věci T-228/97 *Irish Sugar* ze dne 7. 10. 1999, bod 164.

Úřad nerozporuje závěr účastníka řízení, že důvodem negativního postupu společnosti ČD vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS nebylo jeho konkurenční působení na trhu poskytování železničních zasilatelských služeb, nýbrž snaha sankcionovat jeho pokusy o převedení exportních přeprav na kratší dopravní úseky v ČR (spolupráce s jinými dopravci), případně konkurenční nabídky v oblasti železniční nákladní dopravy (nikoli na trhu poskytování železničních zasilatelských služeb).

c) Existence objektivně ospravedlnitelných důvodů pro postup účastníka řízení

333. Účastník řízení tvrdí, že pro jeho postup vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS navíc existovaly i objektivně ospravedlnitelné důvody, takže se nemůže jednat o zneužití dominantního postavení. Předně obě dotčené společnosti byly v roce 2005 v prodlení s úhradou většiny faktur za odebrané služby železniční nákladní dopravy od společnosti ČD. Tvrzení Úřadu, že prodlení byla zpravidla jen krátkodobá a že společnost ČD nepostupovala stejným způsobem u všech ostatních zákazníků, jsou v tomto směru dle názoru účastníka řízení irelevantní. Účastník řízení přistoupil k příslušným krokům na základě kombinace vícero faktorů, a to jak z důvodu soustavného opožděného hrazení faktur, tak s ohledem na kroky daných společností poškozující obchodní zájmy ČD. Účastník řízení je přesvědčen, že kombinace těchto faktorů dostatečně ospravedlňovala jeho postup. Úřad svým postupem *de facto* ukládá společnosti ČD povinnost spolupracovat se zákazníky, kteří poškozují obchodní zájmy ČD, a podporovat tak konkurenci, která se přímo snaží přebrat společnosti ČD zákazníky.¹⁸⁰ Společnost ČD se domnívá, že postupovala zcela v souladu s rozhodovací praxí Komise a že i svůj postup uvedeným společností dostatečným způsobem sdělila (což Úřad vůbec nezjišťoval). Nemohlo se proto dle účastníka řízení jednat o zneužití dominantního postavení.
334. Účastník řízení poukazuje na to, že přinejmenším v únoru a březnu 2006 narostly pohledávky za společnostmi SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice do takových rozměrů, za kterých bylo zcela přirozené ukončit obchodní vztahy (společnost ČD se navíc dopisem ze dne 27. 3. 2006 pokoušela o smír). Vzhledem k tomu je zjevně chybný závěr Úřadu o tom, že protiprávní jednání trvalo až do 16. 9. 2007, když by muselo skončit již v únoru či březnu 2006 (a nejpozději potom v důsledku přerušení skutku okamžikem zahájení správního řízení).
335. Úřad má za to, že dostatečně zdůvodnil, z jakého důvodu nepovažuje krátkodobá prodlení společností SPEDIT-TRANS a ŠPED-TRANS Levice ani za skutečný, ani za objektivní důvod pro negativní postup účastníka řízení (viz body 248 a 249 tohoto rozhodnutí). Taktéž KS se v třetím rozsudku KS ztotožnil s hodnocením Úřadu ve vztahu k prodlení jako důvodu pro posuzované jednání účastníka řízení,¹⁸¹ a mj. uvedl, že *jestliže tedy v bodech 247. až 259. prvostupňového rozhodnutí žalovaný podrobně popisuje, proč dospěl k závěru, že samotné prodlení s platbami za železniční nákladní dopravu obou společností nebylo pravým důvodem pro uplatnění kroků ze strany žalobce, které vůči jiným zákazníkům ve srovnatelném postavení neuplatnil, pak tuto argumentaci zdejší soud bez jakékoli výhrady považuje za zcela přílehlavou zjištěnému skutkovému stavu.*

¹⁸⁰ Účastník řízení v této souvislosti odkazuje na rozhodnutí Komise ze dne 29. 7. 1987 ve věci 87/500/EEC, *BBI/Boosey & Hawkes*, OJ 1987 L 286/36, odst. 19, z něhož plyne, že dominantnímu výrobcí není uložena žádná povinnost podporovat svou konkurenci.

¹⁸¹ Viz str. 34 třetího rozsudku KS.

336. Obdobně se KS v třetím rozsudku KS již vypořádal s námitkou účastníka řízení, že Úřad *de facto* požaduje, aby účastník řízení podporoval svou konkurenci.¹⁸² KS v této souvislosti uvedl, že *o nepřijatelný požadavek na „podporu konkurence“ by se mohlo podle zdejšího soudu snad jednat nejvýše tehdy, pokud by k postupu žalobce existoval objektivně ospravedlnitelný důvod; ostatně právě o tvrzení, že podle žalobce existoval, je žalobní argumentace odmítající požadavek na „podporu konkurence“ opírána. Závěr o tom, že objektivně ospravedlnitelné důvody na straně žalobce dány nebyly, je důvodně opřen o dlouhodobost kontraktů, o nikoli podstatné prodlení s placením, o jiný než pro žalobce obvyklý postup vůči uvedeným dvěma společnostem a o to, že sám žalobce své kroky stavěl do souvislosti s hrozící konkurencí. Pokud tedy bude prokázáno, že žalobce skutečně jednal z pozice soutěžitele v dominantním postavení (k tomu shora), je požadavek vyplývající z napadeného rozhodnutí požadavkem (slovy žalobce) nikoli na „podporu konkurence“, nýbrž na „nepoškozování konkurence“ soutěžitelem disponujícím tržní silou, což je požadavkem v souladu s konceptem zákazu zneužití dominantního postavení.*
337. Nad rámec argumentace KS Úřad uvádí, že pokud účastník řízení svůj názor opírá o rozhodnutí Komise ve věci *BBI/Boosey & Hawkes*, je třeba podotknout, že se jednalo o rozhodnutí o předběžném opatření mj. ve věci odmítnutí dodávek, jímž bylo společnosti Boosey & Hawkes uloženo obnovit dodávky stěžovateli. Ačkoli Komise připustila, že pokud zákazník převede své hlavní činnosti k podpoře konkurenční značky, může být dokonce i dominantní výrobce oprávněn zrevidovat obchodní vztahy s tímto zákazníkem a po adekvátním oznámení ukončit jakékoli specifické vztahy, ale zároveň konstatovala, že skutečnost, že se zákazník dominantního výrobce spojí s konkurentem nebo potenciálním konkurentem výrobce, obvykle neopravňuje dominantního výrobce okamžitě přerušit veškeré dodávky nebo přijmout odvetná opatření proti tomuto zákazníkovi s tím, že dominant je oprávněn přijmout rozumné kroky k ochraně svých ekonomických zájmů, které však musí být s ohledem na hrozbu oprávněné a přiměřené. Navíc Komise v daném případě dospěla k závěru, že odmítnutí dodávek a další jednání společnosti Boosey & Hawkes nesplnilo v daném případě podmínky legitimní ochrany ekonomických zájmů. Dle Úřadu proto toto rozhodnutí Komise nepodporuje názor účastníka řízení ohledně „podpory konkurence“.
338. Účastník řízení správně uvádí, že k dlouhodobějším prodlením s placením faktur přesahujícím jeden měsíc docházelo u obou společností SPEDIT-TRANS i ŠPED-TRANS Levice až na počátku roku 2006. Je však třeba konstatovat, že veškeré faktury po splatnosti byly nakonec uhrazeny. Je přitom zjevné, že obě společnosti jako dlouhodobí odběratelé společnosti ČD se s okamžitým výpadkem veškerých dodávek železniční nákladní dopravy na území ČR za konkurenceschopných podmínek musely určitým způsobem vyrovnat a v tomto kontextu je nutno i delší prodlení obou společností hodnotit. Není možné přijmout závěr, že dominantní dodavatel protiprávně zásadním způsobem sníží schopnost svého odběratele uplatnit se na trhu a poté, co je odběratel v reakci na takové jednání nucen hradit některé faktury za plnění po jejich splatnosti, bude *de facto* jednání dominanta aprobováno jen proto, že diskriminovaný odběratel nemůže dostát svým finančním závazkům. Úřad proto nepochybil, když protiprávní jednání účastníka řízení časově neomezil vznikem dlouhodobějšího prodlení s platbou faktur ze strany společností SPEDIT-TRANS i ŠPED-TRANS Levice.

¹⁸² Viz str. 35 třetího rozsudku KS.

Procesní pochybení Úřadu

339. Účastník řízení namítá, že dosavadním postupem Úřadu ve správním řízení mu bylo odňato právo účinně se v řízení hájit, a to v souvislosti s množstvím procesních vad v činnosti Úřadu. Tyto procesní vady byly konstatovány i správními soudy a Úřadu bylo uloženo, aby tyto procesní vady v dalším správním řízení odstranil, k čemuž doposud nedošlo. Úřad svým postupem tedy porušuje výslovnou instrukci správních soudů, zejména NSS, jakož i instrukci předsedy Úřadu v druhém druhostupňovém rozhodnutí. Jedná se konkrétně o níže uvedené vady řízení.

a) Dokazování – důkaz listinou

340. Účastník řízení namítá, že ze spisu správního řízení nelze řádně zjistit, jaké důkazy byly Úřadem vlastně provedeny. Účastník řízení nebyl nikdy vyrozuměn o provádění důkazů mimo ústní jednání, čímž bylo porušeno ustanovení § 51 odst. 2 správního řádu. Jelikož Úřad vychází ve věci primárně z listinných podkladů, chybí ve spise záznam (resp. protokol) o provedení důkazu konkrétními listinami; nelze tak určit, které listiny založené ve spise správní orgán jako důkazy provedl a které nikoli. Takový postup je v rozporu s § 53 odst. 6 a § 18 odst. 1 správního řádu. Namítané pochybení způsobuje nezákonnost případně vydaného správního rozhodnutí, neboť § 51 odst. 2 správního řádu je jedním z projevů ústavně zaručeného práva každého, aby jeho věc byla projednána v jeho přítomnosti a aby se mohl vyjádřit ke všem prováděným důkazům, požadavek na dodržení tohoto procesního práva tak nelze považovat jen za jakousi formalitu, jejíž porušení je bez následků, což plyne i ze související komentářové literatury. Obdobný závěr platí i ve vztahu k porušení § 53 odst. 6 správního řádu (vyhotovení záznamu, resp. přesněji protokolu¹⁸³ o provedení důkazu listinou). Samotnou možnost nahlédnout do spisu před vydáním prvoinstančního rozhodnutí nelze považovat za dostatečnou k odstranění takové vady, když právě pro absenci informace ohledně toho, jaké důkazy byly Úřadem provedeny, nemohl mít účastník řízení přehled o tom, ze kterých dokumentů založených ve spise bude správní orgán posléze vycházet. Povinnost umožnit účast účastníka řízení při provádění důkazů a povinnost protokolovat důkazy prováděné mimo ústní jednání přitom Úřadu nařídil i NSS ve svém rozsudku a předseda Úřadu v druhém druhostupňovém rozhodnutí. Úřad nemůže postupovat tak, že se *a priori* rozhodne postupovat nezákonně s tím, že bude kalkulovat, že jeho nezákonný postup ve výsledku nebude mít vliv na zákonnost vydávaného správního rozhodnutí.

341. K tomu Úřad uvádí, že není pravdivé tvrzení účastníka řízení, že Úřad nereflektoval výtky správních soudů a předsedy Úřadu ohledně provádění důkazu listinou. Úřad si byl vědom vázaností právním názorem obsaženým v rozhodnutích těchto instancí, které Úřadu vytkly, že nevyhotovil záznam (protokol) o provedení důkazu listinou. V navazujícím řízení po vydání druhého druhostupňového rozhodnutí proto bylo třeba nejprve vyhodnotit, zda správní spis obsahuje dokumenty, které mají charakter „listiny“ ve smyslu § 53 správního řádu, a následně zda jimi bude prováděn důkaz. Úřad přitom vyšel z rozsudku NSS č. j. 10 As 16/2014 – 25 ze dne 21. 8. 2014, v němž se NSS touto problematikou zabýval. NSS konstatoval, že z *ustanovení § 53 odst. 1 správního řádu vyplývá, že správní orgán může usnesením uložit tomu, kdo má listinu potřebnou k provedení důkazu, aby ji předložil. Správní řád přitom explicitně neříká, jaké dokumenty lze za listiny považovat. Z dikce ustanovení § 53 odst. 1 lze nicméně dovodit, že se přinejmenším musí jednat o písemnost,*

¹⁸³ Viz § 18 odst. 1 správního řádu.

kteřá již **ve chvíli ukládání povinnosti** k jejímu předložení **existuje**. Tento předpoklad však v projednávané věci splněn nebyl, nelze tak vůbec hovořit o režimu provádění důkazu listinou ve smyslu ustanovení § 53 správního řádu. Pokud si tedy správní orgán vyžádá pouze vyjádření ke sporné otázce, které se nadto stane součástí spisového materiálu, není aplikace ustanovení § 53 odst. 6 správního řádu na místě. Zcela nad rámec tak zdejší soud odkazuje stěžovatele např. na příslušné pasáže komentáře ke správnímu řádu, ve kterých je pojednáno o aplikaci namítaného ustanovení správního řádu: „Ustanovení § 53 odst. 6 se **nevztahuje na všechny písemnosti** (dokumenty či listiny), které jsou součástí spisu a které slouží jako podklad pro rozhodnutí. (...) Sepsání protokolu o provedení důkazu listinou má význam především u „**listin**“ **podle odst. 1 tohoto ustanovení** (...). Takový postup by zcela postrádal význam v případě, kdy určitá listina je a po celou dobu správního řízení (a i poté) zůstane součástí spisu, na základě čehož mají účastníci řízení možnost se s ní na základě § 38 seznámit – pouhé přečtení takové listiny nebo sdělení jejího obsahu neznamená z hlediska listiny samotné žádnou „přidanou hodnotu“ (srov. Vedral J. Správní řád – Komentář, BOVA POLYGON, Praha 2006; 2012).¹⁸⁴ Z rozsudku dle Úřadu plyne, že povinnost správního orgánu provést důkaz listinou ve smyslu § 53 odst. 6 správního řádu se vztahuje výhradně k dokumentům určité charakteristiky, a to k listinám, které správní orgán získává postupem dle § 53 odst. 1 správního řádu, pokud tyto listiny nezůstávají součástí spisu, neboť je správní orgán vrací tomu, kdo je dle usnesení správního orgánu předložil. Jelikož by po listině po jejím vrácení nezůstala ve správním spise žádná procesní stopa, je třeba obsah listiny sdělit a učinit o tom záznam, resp. sepsat protokol, aby i po navrácení listiny jejímu původnímu držiteli bylo možno z tohoto podkladu rozhodnutí vycházet a procesně s ním dále pracovat. K tomu Úřad dále konstatuje, že ve správním řízení sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP Úřad nikdy neobdržel listinu na základě § 53 odst. 1 správního řádu, kterou by bylo nutno provést důkaz ve smyslu § 53 odst. 6 správního řádu, a proto ani takový důkaz provést nemohl.

b) Nesprávný postup při hodnocení důkazů a nezjištění skutečného stavu věci

342. Účastník řízení tvrdí, že Úřad opomíjí vzít do úvahy skutečnosti svědčící ve prospěch závěru o nevině společnosti ČD a z podkladů, na které se Úřad v napadeném řízení odvolává, vyvozuje závěry, které z nich nijak neplynou. Zároveň též Úřad nedostatečně zjistil skutečný stav věci a z takto nedostatečně zjištěného stavu věci vyvozuje závěry, aniž by naplnil důkazní standardy vyžadované judikaturou správních soudů, neboť některé skutečnosti ani nedokazoval. Tím Úřad porušil zejména § 3 a § 50 odst. 3 a 4 správního řádu. Na nedostatečně zjištěný skutečný stav věci přitom poukazoval i rozsudek NSS přinejmenším ve vztahu k vymezení relevantního trhu.
343. Úřad dále nerefletoval důkazní návrhy účastníka řízení, a to aby nechal zpracovat znalecký posudek k problematice zaměnitelnosti silniční a železniční nákladní dopravy a provedl výslech zpracovatele posudků CDV. Za adekvátní reakci přitom nelze považovat to, že Úřad prohlásí, že zpracování znaleckého posudku není třeba, neboť vychází z doplněného šetření. Doplněné šetření dle účastníka řízení spočívalo pouze v tom, že se Úřad po více než 10 letech zeptal v zásadě totožného okruhu subjektů na v zásadě totožné otázky a dostal na ně v zásadě totožné odpovědi. Přitom v předchozím průběhu správního řízení mu takové šetření nestačilo pro přijetí závěru o vymezení relevantního trhu a považoval za nezbytné znalecký posudek vyhotovit.

¹⁸⁴ Viz bod 31 citovaného rozsudku NSS.

344. K tomu Úřad konstatuje, že má za to, že naplnil požadovaný standard § 3 správního řádu, tedy že zjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Není pravdivé tvrzení, že Úřad nezohlednil skutečnosti svědčící ve prospěch účastníka řízení, což dokládá i fakt, že opětovně posoudil celou cenovou politiku společnosti ČD uplatňovanou vůči odběratelům železniční nákladní dopravy a oproti prvnímu prvostupňovému rozhodnutí a druhostupňovému rozhodnutí podstatně omezil šíři jednání účastníka řízení, kterou mu klade za vinu, a v tomto smyslu i upřesnil předmět správního řízení.
345. Účastník řízení namítá nedostatečně zjištěný stav věci především ve vztahu k vymezení relevantního trhu. K tomu Úřad odkazuje výše na vypořádání námitek účastníka řízení vztahujících se k relevantnímu trhu. Pouze na doplnění Úřad konstatuje, že jak z rozsudků NSS, tak KS v této věci plyne, že Úřad v důsledku nezákonného procesního postupu při pořizování posudku CDV nebyl oprávněn v dalším řízení k posudku jakkoli přihlížet. KS zároveň konstatoval, že jednotlivá vyjádření zákazníků účastníka řízení sama o sobě nedávají dostatečnou odpověď na produktové vymezení relevantního trhu. Úřad proto v dalším řízení doplnil dokazování k vymezení relevantního trhu, a to zejména za účelem bližší specifikace přepravovaných komodit, významu přepravní vzdálenosti a objemů přepravovaných komodit při posuzování zastupitelnosti železniční nákladní dopravy dopravou silniční. Je pravdou, že Úřad oslovil totožné subjekty jako v předchozím šetření. Smyslem takového doplnění dokazování bylo vyjasnit nejednoznačné odpovědi některých zákazníků společnosti ČD a k tomu byly rovněž cíleny dotazy Úřadu na tyto zákazníky. Poté, co Úřad dokazování doplnil, dospěl k závěru, že na jeho podkladě lze řádně vymezit relevantní trh z hlediska věcného, a to bez zohlednění posudku CDV, a bez nutnosti uložit vypracování nového znaleckého posudku.

c) Nenařízení ústního jednání

346. V průběhu správního řízení účastník řízení opakovaně navrhoval konání ústního jednání. Úřad dle účastníka řízení v dosavadním průběhu správního řízení uváděl, že nařízení ústního jednání není z povahy věci potřebné a že to nebylo nezbytné ani k naplnění účelu řízení a uplatnění práv účastníka řízení, s čímž účastník řízení nesouhlasí (nařízení ústního jednání je odůvodněno vyjádřeními účastníka řízení rozporujícími dosavadní postup Úřadu, předložením nových důkazů, návrhem na výslech zpracovatele posudků CDV, a nutností provedení listinných důkazů). Účastník řízení se tedy domnívá, že Úřad pochybil, když doposud nenařídil ústní jednání ve věci, která má navíc trestní charakter, podmínky k takovému nařízení dle § 21 odst. 9 zákona jsou splněny a jednání měl učinit přinejmenším za účelem provedení důkazů.
347. K tomu Úřad předně uvádí, že není pravdivé tvrzení účastníka řízení, že Úřad dosud ve správním řízení nenařídil ústní jednání. Úřad ústní jednání nařídil dopisem č. j. S 220/06-4069/07/710 ze dne 23. 2. 2007¹⁸⁵ a jednání proběhlo v sídle Úřadu dne 9. 3. 2007.¹⁸⁶ Předmětem jednání bylo mj. i poskytnutí doplňujících informací k jednání účastníka řízení vůči soutěžiteli ŠPED-TRANS. Účastníku řízení přitom nebylo nijak bráněno poskytnout v rámci ústního jednání další vyjádření nad rámec Úřadem položených dotazů.
348. Dne 16. 1. 2018 Úřad obdržel přípis účastníka řízení, v němž mj. navrhuje, aby Úřad pro případ, že řízení nebude zastaveno, nařídil ve věci ústní jednání.¹⁸⁷ Úřad poté dopisem č. j.

¹⁸⁵ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 1367.

¹⁸⁶ Protokol z jednání viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 1370 – 1381.

¹⁸⁷ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 4314 – 4319.

ÚOHS-S0220/2006/DP-01642/2018/830/DKI ze dne 18. 1. 2018 účastníka řízení vyzval, aby specifikoval předmět požadovaného ústního jednání tak, aby mohl vyhodnotit účelnost takového jednání k objasnění skutkového stavu.¹⁸⁸ K výzvě Úřadu se účastník řízení vyjádřil dopisem ze dne 25. 1. 2018, v němž nařízení ústního jednání odůvodnil nutností objasnit předmět řízení, prodiskutovat, jakou součinnost by mohl účastník řízení poskytnout k objasnění skutkového stavu, dále provedením listinných či jiných důkazů a vyjasněním postupu Úřadu při zadávání nového znaleckého posudku, případně vyslechnutím zpracovatele takového posudku.¹⁸⁹ K návrhu účastníka řízení se Úřad vyjádřil dopisem č. j. ÚOHS-S0220/2016/DP-03341/2018/830/DKI ze dne 1. 2. 2018,¹⁹⁰ v němž účastníka řízení informoval, že se zabýval účelností nařízení ústního jednání v rámci správního řízení s ohledem na důvody uváděné účastníkem řízení a dospěl k závěru, že nařízené ústní jednání by nevedlo k objasnění skutkového stavu věci. Svůj závěr Úřad odůvodnil tak, že pokud jde o součinnost účastníka řízení s Úřadem, účastníku řízení nic nebrání poskytovat jakékoli podklady, informace a vyjádření na podporu svých tvrzení. Pokud Úřad jakékoli informace a podklady v rámci provádění dokazování od účastníka řízení vyžadoval, je o tom účastník řízení včas informován v souladu s procesními předpisy. Stejně tak by byl účastník řízení vyrozuměn v souladu s § 56 správního řádu o případném ustanovení znalce. Za tím účelem proto nebylo nutno nařizovat ústní jednání. Taktéž provádění dalších důkazů je Úřad povinen činit v souladu s příslušnými procesními předpisy, aniž by takový postup bylo třeba diskutovat s účastníkem řízení v rámci ústního jednání. Konečně Úřad neshledal odůvodnění nařadit ústní jednání za účelem řešení věcně otevřených otázek týkajících se správního řízení, které nebyly vyřešeny rozhodnutím správních soudů. Posouzení takových případných otázek je povinen učinit toliko Úřad při zohlednění veškerých informací a podkladů, které v rámci správního řízení shromáždil, a to včetně jednotlivých vyjádření účastníka řízení, v jejichž poskytování nebyl účastník řízení po celou dobu správního řízení nijak omezen.

349. Nadto Úřad odkazuje na své vyjádření výše k nutnosti provést důkaz listinou a nechat zpracovat nový znalecký posudek, případně vyslechnout zpracovatele posudku CDV. S ohledem na to, že v rámci správního řízení nevyvstala nutnost takové důkazy provádět, nebylo třeba za tímto účelem ani nařizovat ústní jednání.

d) Nepřerušeni skutku účastníka řízení okamžikem zahájení správního řízení

350. Úřad dle účastníka řízení nesprávně posuzuje jednání účastníka řízení jako jeden trvající skutek. Je přitom konstantní rozhodovací praxí správních soudů, jakož i odbornou literaturou a souvisejícími výkladovými dokumenty (např. stanovisko Ministerstva vnitra č. j. MV-121999-2/LG-2015 ze dne 24. 8. 2015) stanoveno, že v případě, že určité jednání účastníka řízení trvá i poté, co Úřad ve věci zahájí řízení, je z procesního hlediska nezbytné takové jednání posoudit jako dva skutky, z nichž první je ukončen okamžikem zahájení řízení. V posuzované věci tedy Úřad mohl správní řízení vést toliko jen o jednání účastníka řízení trvajícím do 2. 8. 2006, kdy došlo k zahájení správního řízení. O zbytek jednání tvořený z procesního hlediska dalším skutkem pak byl případně Úřad povinen správní řízení rozšířit, což však neučinil. K dnešnímu dni přitom ani nemůže takové řízení zahájit

¹⁸⁸ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, list 4321.

¹⁸⁹ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 4393 – 4400.

¹⁹⁰ Viz spis sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP, listy 4415 – 4416.

pro uplynutí prekluzivní lhůty. K podpoře svého tvrzení účastník řízení cituje několik rozsudků NSS.¹⁹¹

351. K důvodům nepřerušeni skutku účastníka řízení okamžikem zahájení správního řízení Úřad odkazuje na své vyjádření výše (body 277 až 279 tohoto rozhodnutí). Pouze na doplnění Úřad uvádí, že nejen judikatura soudů není v dané otázce jednotná, nýbrž i odborná literatura na ni nedává jednoznačnou odpověď.¹⁹² Úřad se proto přiklonil k výkladu, který odpovídá dosavadní konstantní rozhodovací praxi Úřadu a který zohledňuje procesní specifika řízení ve věcech hospodářské soutěže, a to i v kontextu mezinárodních závazků Úřadu spočívajících v jednotném a efektivním prosazování unijního soutěžního práva.

Neprokázání subjektivní stránky deliktů

352. Účastník řízení má za to, že Úřad nijak nedokazoval naplnění subjektivní stránky deliktu, a to dokonce ve formě přímého úmyslu, ale pouze ho konstatoval. Jediné, na co se v tomto směru Úřad odvolává, je údajná vědomost účastníka řízení o tom, že bude údajně soutěžitel ŠPED-TRANS v hospodářské soutěži výrazně znevýhodněn, a cíl účastníka řízení spočívající ve snaze „potrestat“ soutěžitele ŠPED-TRANS za učinění konkurenčních nabídek zákazníkům účastníka řízení. Snahu eliminovat konkurenci přitom samu o sobě za protisoutěžní považovat nelze, jelikož snaha zvítězit nad konkurencí je přirozenou a nezbytnou součástí hospodářské soutěže, ve které mohou (a měli by) účinně soutěžit i dominantní soutěžitelé. V případě právnických osob je jednoznačně třeba subjektivní stránku jednání prokazovat vzhledem k jednání jednotlivých fyzických osob jednajících za příslušnou právnickou osobu. Úřad však v dosavadním průběhu správního řízení zavinění jednotlivých fyzických osob v žádném ohledu nezkoumal a dokazování k této otázce neprováděl. Úřad proto nemůže uložit žádnou pokutu, poněvadž žádným způsobem doposud nedoložil, ani neprokázal subjektivní stránku údajného deliktu. Přičemž naplnění takové subjektivní stránky by musel doložit ve vztahu ke všem znakům dotčeného deliktu, tj. jak u formálních znaků skutkové podstaty uvedených v § 11 odst. 1 písm. c) zákona (tj. k existenci dominantního postavení na relevantním trhu, rozdílnosti plnění u srovnatelných transakcí, znevýhodnění v hospodářské soutěži obchodních partnerů účastníka a způsobení újmy jiným soutěžitelům či spotřebitelům), tak u materiálního znaku v podobě narušení soutěže (§ 1 odst. 1 zákona).
353. Úřad jednak konstatuje, že ve sdělení výhrad uvedl, že se účastník řízení dopustil jednání ve formě úmyslu, aniž by dále specifikoval, zda se jedná o úmysl přímý či nepřímý (naopak zdůvodnění naplnění subjektivní stránky deliktu Úřadem odpovídá úmyslu nepřímému).

¹⁹¹ Rozsudek NSS č. j. 6 As 19/2013-27 ze dne 18. 9. 2013; rozsudek NSS č. j. 2 As 204/2014-71 ze dne 15. 4. 2015; rozsudek NSS č. j. 3 As 278/2016-39 ze dne 21. 12. 2017; rozsudek NSS č. j. 10 As 99/2016-31 ze dne 10. 8. 2017; rozsudek NSS č. j. 6 As 116/2017-53 ze dne 12. 7. 2017; rozsudek NSS č. j. 3 As 205/2015-29 ze dne 20. 10. 2016; rozsudek NSS č. j. 8 As 33/2014-39 ze dne 30. 7. 2014;

¹⁹² Viz Petr, M. a kol. Zakázané dohody a zneužívání dominantního postavení v ČR. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 49. V předmětné části publikace se dále hovoří, jak uvádí účastník řízení, o zvážení, zda by nebylo namístě, aby se přístup práva trestního promítl i do českého soutěžního práva, což dle názoru autora patrně není možné bez právní úpravy, která by fikci „dělení skutků“ po vzoru trestního řádu zakotvila. Úvahy *de lege ferenda* demonstrují skutečnost, že současná česká právní úprava ochrany hospodářské soutěže s možností „dělení skutků“ nepočítá a aktuální znění úpravy v této oblasti neumožňuje použití analogie s trestním právem. Prášková, H. Základy odpovědnosti za správní delikty. Praha: C. H. Beck, s. 218: *Pro trvajících správních deliktů je sporné, zda jednotu skutku přerušuje zahájení řízení o tomto deliktu nebo vydání rozhodnutí nebo nabytí právní moci rozhodnutí o deliktu.*

Jak již uvedl Úřad výše, zavinění představuje vnitřní vztah delikventa k objektu deliktu, tedy právem chráněnému zájmu. Pro prokázání zavinění je tak podstatná vůle a vědomost o následcích posuzovaného jednání účastníka řízení a ve vztahu k nim je tedy třeba zavinění prokazovat. V rámci správního řízení vyplynulo, že účastník řízení věděl, že soutěžitele ŠPED-TRANS může znevýhodnit v soutěži s ostatními odběrateli z řad speditérů, a to z důvodu jeho „konkurenčního působení“. Je pravdou, že snaha eliminovat konkurenci sama o sobě protisoutěžní není, avšak tuto snahu nemůže soutěžitel naplňovat *nefér* prostředky, čímž dochází k narušení zdravého soutěžního prostředí. Taková snaha je naopak znakem naplnění subjektivní stránky deliktu. Co se týče neprokazování zavinění právnické osoby prostřednictvím subjektivní stránky příslušných fyzických osob, Úřad odkazuje na třetí rozsudek KS, který se k otázce zavinění vyjádřil v tom smyslu, že *už způsob, jakým je jednání žalobce zdůvodňováno, ukazuje, že žalobce jednal přinejmenším ve formě nepřímého úmyslu, aniž by musel žalovaný zavinění podrobněji dovozovat z chování jednotlivých fyzických osob jednajících „u žalobce“ nebo „za žalobce“*.¹⁹³ Úřad má tedy za to, že dostatečně prokázal subjektivní stránku deliktů účastníka řízení a je tedy oprávněn uložit mu za ně pokutu.

Pochybení při určení předpokládané výše pokuty

354. Účastník řízení se domnívá, že Úřad nesprávným způsobem užil uvážení při určení výše pokuty. Úřad nemohl náležitě stanovit předběžnou výši pokuty, když vůbec nezkoumal, zda došlo k narušení hospodářské soutěže v materiálním smyslu a v jaké podobě dle § 1 odst. 1 zákona, když nijak nezjišťoval konkrétní znevýhodnění soutěžitele ŠPED-TRANS v hospodářské soutěži v důsledku údajné diskriminace, když selhal při doložení jím tvrzeného údajného vyloučení konkurentů, když stejně selhal při doložení újmy soutěžitelům a spotřebitelům v důsledku údajného jednání ČD atp.
355. Úřad dále při ukládání pokuty porušil princip legitimních očekávání, když vůbec nepostupoval dle jím vydaného dokumentu – Zásady postupu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže při stanovování výše pokut podle § 22 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění (dále též „Zásady“). Konstatuje-li Úřad nepoužitelnost jím vydaných Zásad v daném případě, nepřihlédl tak k zásadě správního trestání, a to že správní orgán musí postupovat podle nové právní úpravy, je-li to pro adresáta rozhodnutí příznivější.
356. Úřad rovněž pochybil při posouzení délky trvání jednání, když nesprávně určil délku domnělého trvajících jednání (viz výše) a když může postihnout maximálně jednání účastníka řízení pouze do 2. 8. 2006 v důsledku toho, že z procesního hlediska došlo k tzv. přetržení skutku okamžikem zahájení správního řízení.
357. Úřad měl při zvažování hledisek pro uložení sankce zohlednit i neúměrnou délku správního řízení, které v důsledku správními soudy konstatovaných nezákonností a dalších pochybení Úřadu trvá již takřka 12 let. Vzhledem k tomu, že k jednání účastníka řízení již takřka 11 let nedochází, je zjevné, že uložení sankce už nemůže plnit *de facto* ani jednu ze svých funkcí (tj. represivní a preventivní). Proto by Úřad, pokud by vůbec k ukládání sankce přistoupil, měl zvážit její uložení pouze v symbolické výši, popř. od jejího uložení zcela upustit.

¹⁹³ Viz třetí rozsudek KS, str. 18.

358. K otázce neprokazování újmy a narušení soutěže Úřad odkazuje na své vyjádření výše, stejně jako ke stanovení délky trvání jednání účastníka řízení. K použitelnosti Zásad v tomto správním řízení Úřad odkazuje na bod 365 tohoto rozhodnutí. Dále Úřad poukazuje na to, že dle judikatury¹⁹⁴ se při posouzení příznivosti pozdější právní úpravy pro jednání soutěžitelů Zásady neuplatní, neboť nejsou právním předpisem, který by mohl být aplikován jako právní úprava pro žalobce výhodnější. Navíc je třeba poukázat na to, že účelem přijetí Zásad byla potřeba zvýšení citelnosti sankcí zejména u nejzávažnějších porušení zákona a tím i jejich preventivního účinku pro soutěžitele k odrazení od porušování tohoto zákona. Použití Zásad by tak v mnoha případech znamenalo navýšení pokuty oproti předchozí rozhodovací praxi Úřadu, což by bylo samozřejmě v neprospěch účastníka řízení.
359. Úřad se dále ohrazuje vůči tvrzení účastníka řízení, že Úřad je odpovědný za neúměrnou délku správního řízení. Z dvanácti let, která uplynula od zahájení správního řízení, výrazně vyšší podíl připadá na soudní řízení v porovnání s řízením u Úřadu, navíc dva rozsudky KS byly z důvodu jejich vad zrušeny NSS, nejedná se proto toliko o pochybení Úřadu. Pokud by Úřad připustil, že nově ukládaná pokuta v řízení po soudním přezkumu v důsledku časového odstupu od spáchání deliktu již neplní svou funkci a *de facto* by nemusela být ani ukládána, vyslal by soutěžitelům jasný signál, že v případě uložení pokuty Úřadem se jí lze vyhnout iniciací soudního řízení, případně jeho natahováním. Snaha zákonodárce zamezit takovému postupu se mj. odráží v tom, že během soudních řízení neběží promlčecí/prekluzivní lhůty k uložení pokuty. Úřad má tedy za to, že není důvod, proč z důvodu časového odstupu výrazně snižovat výši ukládané pokuty.
360. K tomu Úřad navíc odkazuje na rozsudek NSS ve věci *RWE*¹⁹⁵, kde se NSS zabýval obdobnou námitkou, jakou vznáší účastník řízení, a rovněž dospěl k závěru, že je neopodstatněná, přičemž uvedl, že *pokuta uložená stěžovatelce je způsobilá plnit svoji funkci, i když byla uložena až s osmiletým zpožděním. Vzhledem k závažnosti jednání, jehož se stěžovatelka dopustila, je i nadále žádoucí, aby nesla negativní následky s tímto jednáním spojené. To, že žalovaný na uložení pokuty nerezignoval, navíc dává stěžovatelce i ostatním soutěžitelům signál, že narušování hospodářské soutěže nezůstane ze strany veřejné moci nepotrestáno.*

XII. Odůvodnění výše pokuty

361. Podle § 22 odst. 2 ZOHS 71/2007 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 též „**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. Dle § 21a odst. 5 ZOHS 71/2007 postupuje Úřad při ukládání pokut v řízeních ve věcech porušení článku 81 nebo 82 SES podle § 22 ZOHS 71/2007. Při rozhodování o výši pokuty Úřad přihlédne zejména k závažnosti, případnému opakování a délce trvání porušování zákona.
362. Hranice pro uložení pokuty stanovená v § 22 odst. 2 ZOHS 71/2007 pevnou částkou se uplatní zejména u soutěžitelů, kteří nejsou založeni za účelem podnikatelské činnosti

¹⁹⁴ Viz rozsudek KS č. j. 62 Af 13/2014 – 296 ze dne 23. 10. 2014 (O2 Czech Republic), část IV.e.

¹⁹⁵ Rozsudek č. j. 6 As 68/2017 – 53 ze dne 7. 6. 2017.

a žádného obratu tudíž nedosahují.¹⁹⁶ Účastník řízení generuje obrat, a proto u něj Úřad pokutu ukládá do 10 % čistého obratu.

363. 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. Je požadováno, aby Úřadem uložená pokuta nepřekračovala zákonem omezenou max. výši 10 %, a to ve vztahu k zákonem definovanému čistému obratu dosaženému soutěžitelem za poslední ukončené účetní období,¹⁹⁷ a dále, aby Úřad posoudil též celkovou aktuální finanční a majetkovou situaci soutěžitele, zda uložená pokuta nebude pro něj likvidační.¹⁹⁸
364. 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 Soudní dvůr.¹⁹⁹
365. K tomu Úřad konstatuje, že v dubnu 2007 uveřejnil pravidla pro ukládání pokut obsažená v Zásadách.²⁰⁰ Dle bodu 2 Zásad se jimi Úřad bude řídit ve všech správních řízeních (v nichž bude ukládána pokuta) zahájených po dni jejich publikace. V dubnu 2018 byla dále zveřejněna nová metodika pro stanovení pokut Úřadem - *Postup při stanovení výše pokut ukládaných za porušení zákona o ochraně hospodářské soutěže*, která rovněž stanoví, že Úřad bude při stanovení pokuty postupovat podle tohoto dokumentu ve správních řízeních zahájených po jeho účinnosti. Vzhledem k tomu, že správní řízení bylo zahájeno dne 2. 8. 2006, Úřad při ukládání pokut v tomto správním řízení Zásady ani novou metodiku neaplikuje a vychází z aplikační praxe při ukládání pokut v posuzovaném období.
366. Úřad dále konstatuje, že jednání účastníka řízení, které bylo předmětem vedeného správního řízení, představuje zneužití dominantního postavení na relevantním trhu jak ve smyslu § 11 odst. 1 ZOHS 71/2007, tak čl. 82 SES. Po výše provedeném vyhodnocení jednání účastníka řízení tak Úřad dospěl k závěru, že v daném případě jsou splněny podmínky pro uložení pokuty ve smyslu § 21a odst. 5 a § 22 odst. 2 ZOHS 71/2007.
367. Jelikož Úřad posoudil jednání účastníka řízení jako souběh dvou správních deliktů, a to porušení § 11 odst. 1 písm. c) ZOHS 71/2007 a čl. 82 písm. c) SES²⁰¹ uplatněním diskriminačních cenových podmínek, musí určit, který z uvedených deliktů je nejzávažnější a tím nejpřísněji trestný, za který delikt je pokuta primárně ukládána, a způsob zohlednění spáchání dalšího deliktu dle absorpční zásady. Ta v souladu s principy trestnosti dle trestního práva spočívá v uložení sankce za nejpřísněji postižitelný delikt, přičemž skutečnost, že účastník řízení spáchal souběžně více deliktů, zvyšuje závažnost

¹⁹⁶ Např. rozsudek KS č. j. 31 Ca 64/2004-58 ze dne 31. 5. 2006 ve věci ČEZ.

¹⁹⁷ Viz usnesení rozšířeného senátu NSS č.j. 7 Afs 57/2011–1234 ze dne 24. 6. 2014, usnesení rozšířeného senátu NSS č.j. 1 As 9/2008–133 ze dne 20. 4. 2010, rozsudek NSS č.j. 5 Afs 7/2011-619 ze dne 29. 3. 2012 ve věci *Pekaři*.

¹⁹⁸ Srov. např. rozsudek NSS č. j. 5 Afs 7/2011-619 ze dne 29. 3. 2012 ve věci *DELTA PEKÁŘNY* či rozsudek KS sp. zn. 62 Ca 27/2006 ze dne 6. 4. 2007 ve věci *ČSAD Liberec*, str. 182, potvrzený rozsudkem NSS sp. zn. 8 Afs 48/2007 ze dne 26. 4. 2010, str. 249.

¹⁹⁹ Např. rozsudek SPS T-202/98, T-204/98 a T-207/98 ve spojené věci *Tate & Lyle plc, British Sugar plc and Napier Brown & Co. Ltd* [2001], ECR II-2035.

²⁰⁰ Viz Informační list Úřadu č. 2/2007, duben 2007; Zásady jsou dostupné na www.uohs.cz.

²⁰¹ Nyní čl. 102 písm. c) SFEU.

sankcionovaného protiprávního jednání a projevuje se uložením přísnější sankce ve formě navýšení k původně stanovené sankci za závažnější delikt.

368. Úřad posuzoval závažnost porušení § 11 odst. 1 písm. c) ZOHS 71/2007 a zákazu obsaženého v čl. 82 písm. c) SES u jednání účastníka řízení. Přestože se v posuzovaném případě znaky obou skutkových podstat jinak v zásadě kryjí, liší se účinkem protisoutěžního jednání na obchod mezi členskými státy a na trh v České republice.²⁰² Úřad vzal v úvahu, že účinky jednání účastníka řízení na trhu poskytování železničních zásílatelských služeb v České republice, kde existovala poměrně intenzivní soutěž, byly omezené, neboť se týkaly toliko jediného soutěžitele. Posuzované jednání účastníka řízení bylo namířeno proti soutěžiteli, který poskytoval spediční služby i na jiných geografických trzích, na území jednoho členského státu EU (Slovensko) představoval jednoho z nejvýznamnějších speditérů a navíc na Slovensku poskytoval prostřednictvím své dceřiné společnosti železniční nákladní dopravu. Uplatňování rozdílných podmínek vůči takovému soutěžiteli bylo způsobilé ovlivnit obchod mezi více členskými státy (mezinárodní přepravy zahrnující více států EU), a to nejen při poskytování železničních spedičních služeb, ale i při poskytování služeb železniční nákladní dopravy. Úřad proto s ohledem na účinky jednání účastníka řízení na obchod mezi členskými státy stanovil jako závažnější správní delikt porušení čl. 82 SES, byť výběr přísněji postižitelného deliktu je v daném případě toliko formálním úkonem.²⁰³

XII.1. Vyměření pokuty

369. Při stanovování konkrétní výše pokuty Úřad předně vychází ze zákonem předepsaných kritérií, která má v sobě tato pokuta odrážet, a to ze závažnosti deliktu, délky jeho trvání a případného opakování protisoutěžního jednání účastníka správního řízení. Dále Úřad zohledňuje další specifika případu, která jsou vzhledem ke svému charakteru pro stanovení výše pokuty relevantní.
370. Při stanovení základní částky pokuty vyšel Úřad z obratu účastníka řízení z prodeje služeb, jichž se narušení soutěže přímo nebo nepřímo týkalo, a to na vymezeném relevantním trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech v České republice (hodnoty prodejů), za poslední ukončené účetní období, v němž se účastník řízení dopustil protisoutěžního jednání. Pro účely stanovení základní částky pokuty tedy Úřad vyšel z tržeb dosažených účastníkem řízení na uvedeném relevantním trhu v roce 2006 (hodnoty prodejů z posledního uceleného kalendářního roku, v němž došlo ke spáchání deliktu). Na tomto místě je důležité připomenout, že na vymezeném relevantním trhu na území ČR působila v rozhodné době ze soutěžitele ČD (jako skupiny) v provozování železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech pouze společnost ČD, tedy účastník řízení. Hodnota prodejů, dle informací poskytnutých účastníkem řízení, dosáhla výše [...obchodní tajemství...] Kč.
371. Stanovení výše pokuty provedl Úřad v několika krocích. Nejprve uvážil výši základní částky pokuty za závažnost, ve které dále zohlednil délku trvání porušení čl. 82 SES. V dalším kroku zvážil existenci případných přitěžujících a polehčujících okolností a konečně zohlednil absorpční zásadu při ukládání sankce za jednočinný souběh správních deliktů.

²⁰² Pozn. Úřadu: Druh sankce – pokuta a její výše, kterou lze u obou skutkových podstat uložit, je totožná, proto je nutno zvažovat závažnost obou deliktů.

²⁰³ K tomu blíže srov. rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S53/2005/DP-27682/2014/820/TPi ze dne 23. 12. 2014 ve věci RWE, bod 54.

XII.1.1. Závažnost správního deliktu

372. Základním východiskem pro stanovení pokut v přiměřené výši je skutečnost, že trest by měl odpovídat povaze a závažnosti správního deliktu, za nějž je ukládán. Při určení konkrétních výší pokut je třeba zohlednit jak typovou, tak konkrétní závažnost jednání, jež je předmětem správního řízení.
373. Tímto rozhodnutím je účastníku řízení vytýkáno uplatňování diskriminačních cenových podmínek, aniž by proto existovalo objektivní ospravedlnění. Tato praktika byla namířena toliko vůči jedinému soutěžiteli – dlouhodobému a významnějšímu odběrateli služeb železniční nákladní dopravy z řad speditérů. Jeho znevýhodnění vůči ostatním speditérům poptávajícím železniční nákladní přepravu substrátů ve velkých objemech nemělo výrazný dopad na hospodářskou soutěž na trhu poskytování železničních spedičních služeb, která byla v posuzované době poměrně intenzivní. Zároveň však Úřad zohlednil, že jednání účastníka řízení směřovalo k omezení konkurenčního jednání soutěžitele ŠPED-TRANS v oblasti železniční nákladní dopravy, která procházela procesem liberalizace (např. v České republice nepůsobili zahraniční železniční dopravci) a účastník řízení se jej takto snažil omezit (soutěžitel ŠPED-TRANS mj. prostřednictvím své slovenské dcery – společnosti Prvá Slovenská železničná, a.s. předkládal nabídku k realizaci přeprav společnosti Sokolovská uhelná, a.s., na vlečce).
374. Typově je při hodnocení závažnosti porušení jak zákona, tak SES třeba rozlišovat mezi velmi závažnými delikty, mezi něž patří tzv. hard core kartely (zejména horizontální dohody o cenách či o rozdělení trhu) a vylučovací zneužití dominance s výrazným dopadem na široké spektrum spotřebitelů, závažnými delikty, kam jsou řazeny zejména jiné horizontální dohody, vertikální dohody o určení cen pro další prodej a o rozdělení trhu a ostatní zneužití dominantního postavení, a typově méně závažnými porušeními, jako jsou např. vertikální dohody menšího významu s omezeným vlivem na spotřebitele. Úřad při stanovení typové závažnosti porušení čl. 82 písm. c) SES jednáním účastníka řízení vyšel ze své rozhodovací praxe v období před přijetím Zásad a posuzované jednání hodnotí jako typově méně závažné porušení zmíněného článku SES.²⁰⁴ V souladu s touto rozhodovací praxí Úřad stanovil základní částku pokuty za závažnost protisoutěžního jednání účastníka řízení ve výši *[...obchodní tajemství...]* % jeho obrátu na relevantním trhu v roce 2006 (který dle sdělení společnosti ČD dosahoval *[...obchodní tajemství...]* Kč), což představuje 11 936 509 Kč a tedy cca 0,024 % z čistého obrátu účastníka řízení dosaženého v roce 2006, který činil 49 376 863 tis. Kč.
375. V rámci kritéria závažnosti deliktu je posuzována rovněž délka trvání protisoutěžního jednání; závažnost protisoutěžního jednání se s délkou jeho trvání zpravidla může zvyšovat. Účastník řízení se zneužití dominantního postavení dopouštěl v období od 1. 1. 2006 do 16. 9. 2007. Délka trvání porušení čl. 82 SES byla 1 rok a více než 8 měsíců, jedná se tak o střednědobé trvání deliktu. V dalším kroku zohlednil Úřad v základní částce pokuty zákonné kritérium délky trvání protisoutěžního jednání (jeden rok a osm měsíců), kterou Úřad hodnotil koeficientem 1,14. Základní částka pokuty za závažnost deliktu spočívajícího v porušení čl. 82 SES tedy po zohlednění časového koeficientu za délku trvání protisoutěžního jednání činí **13 607 621 Kč**.

XII.1.2. Přitěžující a polehčující okolnosti

²⁰⁴ K tomu blíže srov. rozhodnutí Úřadu č. j. ÚOHS-S53/2005/DP-27682/2014/820TPi ze dne 23. 12. 2014 ve věci RWE, bod 58.

376. Úřad podle okolností případu dále posuzuje, zda u každého jednotlivého soutěžitele existují přitěžující nebo polehčující okolnosti, které by byly důvodem ke zvýšení nebo snížení pokuty. Všechny přitěžující a polehčující okolnosti přitom vyhodnotí jak jednotlivě, tak ve vzájemném kontextu.
377. Úřad zohlednil jako přitěžující okolnost subjektivní stránku jednání účastníka řízení ve formě úmyslu a nikoli toliko nedbalosti, která byla s přihlédnutím k rozhodovací praxi Úřadu důvodem pro navýšení pokuty o 20 %.²⁰⁵ Úřad ve svých úvahách týkajících se stanovení výše pokuty dospěl k závěru, že neexistují další důvody, které by odůvodňovaly další navýšení pokuty (např. recidiva).
378. Naopak v souladu se svou rozhodovací praxí²⁰⁶ Úřad jako polehčující okolnost pro snížení výsledné výše pokuty shledal skutečnost, že soutěžitel ukončil posuzované protisoutěžní jednání ještě před vydáním prvního prvostupňového rozhodnutí, a proto snížil základní částku pokuty o 20 %.
379. Výsledná částka pokuty za nejzávažnější delikt tak po zaokrouhlení na celé tisíce Kč dolů činí **13 607 000 Kč**.

XII.1.3. Absorpční zásada

380. Zásada absorpce představuje institut, na jehož základě přísnější trest pohlcuje trest mírnější a který eliminuje sčítání trestů za jednotlivé delikty. Při aplikaci absorpční zásady Úřad zohlednil, že účastník řízení spáchal vyjma nejzávažnějšího deliktu další delikt v jednočinném souběhu, jehož závažnost se od primárního deliktu liší absencí dopadu na obchod mezi členskými státy. Z hlediska předvídatelnosti postupu Úřadu při aplikaci principu absorpce přihlédl Úřad i k hodnocení míry přitížení za spáchání jednotlivých dalších deliktů účastníkem řízení, jakou Úřad aplikoval v dosavadní rozhodovací praxi.²⁰⁷ Úřad tedy z uvedených důvodů zohlednil spáchání druhého deliktu navýšením základní částky pokuty o **15 %**.

XII.2. Konečná výše pokuty

381. Po aplikaci zásady absorpce činí konečná výše pokuty ukládané Úřadem za spáchání dvou deliktů částku 15 648 050 Kč, po zaokrouhlení na celé tisíce dolů pak **částku 15 648 000 Kč**.
382. Úřad je při rozhodování o výši pokuty povinen zkoumat, zda pokuta ve smyslu dikce § 21a odst. 5 a § 22 odst. 2 ZOHS 71/2007 nepřevyšuje zákonem stanovenou maximální výši pokuty 10 % z čistého obratu dosaženého soutěžitelem za poslední ukončené účetní období před vydáním prvostupňového rozhodnutí Úřadu, jímž se pokuta ukládá, tedy za rok 2017. Úřad bral v úvahu pouze čistý obrat účastníka řízení – společnosti ČD, který v roce 2017 představoval výši 25 207 mil. Kč (i když soutěžitele tvoří další vzájemně propojené subjekty náležející do skupiny ČD), neboť zákonná 10% hranice stanovená jen dle obratu samotného účastníka řízení je zjevně dostatečně vysoká pro posouzení, zda pokuta nepřekračuje zákonnou maximální výši.²⁰⁸ Vyměřená pokuta ve výši 15 648 000 Kč

²⁰⁵ Např. rozhodnutí Úřadu č. j. S 132/2007-5901/2008/810 ze dne 1. 4. 2008 ve věci *Estée Lauder CZ*.

²⁰⁶ Např. rozhodnutí předsedy Úřadu č. j. R 10/2005 ze dne 15. 5. 2006 ve věci *ČSAD Liberec*.

²⁰⁷ Srov. např. rozhodnutí předsedy Úřadu č.j. ÚOHS-R426,431/2014/HS-40892/2015/310/JZm ze dne 25. 11. 2015 ve věci *GARNEA* a *GARDEN Studio*.

²⁰⁸ Údaje o čistém obratu a dalších finančních ukazatelích společnosti ČD uveřejněny na internetových stránkách – viz http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz_cd-2017_cz_f.pdf.

představuje cca 0,062 % z celkového čistého obratu účastníka řízení dosaženého v roce 2017 a zjevně tuto zákonnou maximální 10% hranici nepřekračuje.

383. Dále je Úřad povinen zkoumat, zda je účastník řízení s ohledem na svou aktuální celkovou majetkovou a finanční situaci schopen pokutu uhradit, resp. zda ukládaná pokuta nemůže být považována z tohoto důvodu za nepřiměřenou či likvidační. Ze shodných důvodů, jak bylo uvedeno výše, bylo pro účely posouzení možného likvidačního charakteru pokuty a schopnosti účastníka řízení tuto pokutu uhradit dostatečné uvažovat celkovou aktuální majetkovou a finanční situaci toliko účastníka řízení, jež je dle Úřadu pro schopnost úhrady pokuty v daném případě dostačující i při stanovení výše pokuty v potřebné míře citelnosti pro porušitele (majetková a finanční situace celé skupiny ČD tvořící soutěžitele se v tomto případě uplatní spíše podpůrně). Úřad tedy vycházel pouze z účetních výkazů společnosti ČD, které dostatečně vypovídaly o její celkové finanční a majetkové situaci. Z dostupného výkazu zisků a ztrát vyplývá, že účastník řízení v roce 2017 vykázal kladný výsledek hospodaření za účetní období ve výši 1 422 mil. Kč. Z rozvahy pak Úřad ověřil, že ke dni 31. 12. 2017 dosáhla celková aktiva 72 506 mil. Kč. Podíl cizích zdrojů na celkových pasivech k 31. 12. 2017 představoval 51 %, nicméně naprostou většinu z cizích zdrojů představovaly dlouhodobé závazky (tj. 71,47 %), přičemž největší podíl na dlouhodobých závazcích vykazovaly vydané dluhopisy společnosti ČD. Peněžní prostředky na pokladně a účtech dosáhly ke stejnému dni souhrnně 6 332 mil. Kč. Na základě těchto údajů je zřejmé, že pokuta v řádech jednotek mil. Kč nemůže ohrozit finanční zdraví účastníka řízení.
384. Na základě shora doložených skutečností lze uzavřít, že výše pokuty je přiměřená okolnostem případu, je ukládána v rozmezí stanoveném zákonem a neznamena finanční ohrožení podnikání či existence účastníka řízení.

Splatnost pokuty

385. Uloženou pokutu je účastník řízení povinen uhradit ve lhůtě uvedené ve výroku III. tohoto rozhodnutí, tj. ve lhůtě do 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Úhrada se provede na účet Celního úřadu pro Jihomoravský kraj, číslo účtu 3754-17721621/0710, jako variabilní symbol se uvede identifikační číslo účastníka řízení.

XIII. Náklady řízení

386. Vzhledem k tomu, že Úřad v rámci správního řízení dospěl k závěru, že účastník řízení porušil § 11 odst. 1 zákona a čl. 82 SES, tedy porušil svou povinnost nezneužívat své dominantní postavení na relevantním trhu, je splněna podmínka daná v § 79 odst. 5 správního řádu a tedy zákonný předpoklad pro uložení povinnosti účastníku řízení nahradit náklady správního řízení sp. zn. ÚOHS-S0220/2006/DP. Výši paušální částky stanovil Úřad dle § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku,²⁰⁹ které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, na **2 500 Kč**. S ohledem na délku řízení a složitost posuzované problematiky, má Úřad za to, že se jednalo o zvláště složitý případ, tudíž základní paušální částku 1 000 Kč navýšil o 1 500 Kč.

²⁰⁹ S účinností od 1. 7. 2017 byla vyhláška novelizována vyhláškou č. 112/2007 Sb., která však ve svých přechodných ustanoveních stanovila, že náklady řízení zahájených a pravomocně neskončených přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky se stanoví podle dosavadních právních předpisů. Úřad proto vycházel z vyhlášky ve znění platném a účinném v době zahájení správního řízení.

387. Náklady řízení jsou splatné do 15 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže vedený u České národní banky v Brně, číslo účtu 19-24825621/0710, konstantní symbol 1148, jako variabilní symbol se uvede 2006000220.

XIV. Závěr

388. Ze všech shora podaných důvodů Úřad konstatuje, že společnosti ČD bylo prokázáno spáchání správních deliktů, kterých se dopustila tím, že v rozporu s § 11 odst. 1 písm. c) ZOHS 71/2007 zneužila své dominantní postavení, a zároveň se dopustila porušení čl. 82 písm. c) SES. Proto Úřad rozhodl v souladu s § 67 odst. 1 správního řádu, jak je uvedeno ve výrocích tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení dle § 152 odst. 1 a 5 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. Hynek Brom
I. místopředseda Úřadu

Obdrží

JUDr. Karel Muzikář, LL.M. (C.J.), advokát
WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o. advokátní kancelář
Křižovnické nám. 193/2
110 00 Praha 1

Vypraveno dne

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy