



UOHSX00BLGTT

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-S0633/2016/KD- 27706/2018/852/DSv

Brno: 21. 9. 2018

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. ÚOHS-S0633/2016/KD zahájeném dne 1. 11. 2016 z moci úřední ve smyslu § 46 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 21 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ve věci možného porušení § 3 odst. 1 tohoto zákona a článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie, jehož účastníky jsou společnosti:

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g, zastoupena na základě plné moci ze dne 4. 12. 2013 Mgr. Ivanou Halamovou Dobíškovou, LL.M., advokátkou, se sídlem V Celnici 1031/4, 110 00 Praha (dále též „**RCA**“);
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066, zastoupena na základě substituční plné moci ze dne 1. 12. 2016 Mgr. Radovanem Kubáčem, LL.M., advokátem, se sídlem Sklenská 1582/1, 198 00 Praha (dále též „**AWT Čechofracht**“);
- **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 11015, IČO 70994226 zastoupena na základě plné moci ze dne 28. 6. 2017 JUDr. Jaromírem Císařem, advokátem, se sídlem Hvězdova 1716/2b, 140 00 Praha 4 (dále též „**České dráhy**“),

vydává v souladu s § 67 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 183/2017 Sb., toto

ROZHODNUTÍ:

I.

Účastníci řízení, společnosti

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g,
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066,
- **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L.Svobody 1222, PSČ 11015, IČO 70994226,

tím, že si jako soutěžitelé v období od 15. 8. 2006 do 30. 9. 2010 při poskytování služeb mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství v souvislosti s vlakovým projektem Italia rozdělovali zákazníky a zakázky na přepravu zboží a koordinovali ceny těchto služeb,

uzavřeli zakázanou dohodu s cílem narušit hospodářskou soutěž na trhu nákladní železniční přepravy a zasílatelství související s vlakovým projektem Italia, která byla způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy EU,

a tím v období nejméně od 15. 8. 2006 do 30. 9. 2010 porušili zákaz stanovený v čl. 101 Smlouvy o fungování Evropské unie a § 3 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. 293/2016 Sb., a dopustili se správního deliktu dle § 22a odst. 1 písm. b) tohoto zákona.

II.

Podle § 7 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. 293/2016 Sb., se účastníkům řízení, společností

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g,
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066,
- **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 11015, IČO 70994226,

plnění zakázané a neplatné dohody specifikované ve výroku I. tohoto rozhodnutí do budoucna zakazuje.

III.

Dle § 22ba 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. 293/2016 Sb., se u účastníka řízení, společnosti **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská

republika, reg. č. FN 248731g, za porušení § 3 odst. 1 téhož zákona popsaného ve výrokové části I. tohoto rozhodnutí, **upouští od uložení pokuty.**

IV.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku řízení, **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **3 674 000 Kč** (slovy: tři miliony šest set sedmdesát čtyři tisíc korun českých).

Uložená pokuta je splatná do **150** dnů ode dne právní moci tohoto rozhodnutí.

V.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku řízení, společnosti **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 11015, IČO 70994226, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **48 000 000,- Kč** (slovy: čtyřicet osm milionů korun českých).

Uložená pokuta je splatná do **150** dnů ode dne právní moci tohoto rozhodnutí.

VI.

Dle § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 183/2017 Sb., 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 účastníkům řízení, společně:

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g,
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066,
- **České dráhy, a.s.**, se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 11015, IČO 70994226

ukládá, každému jednotlivě, povinnost uhradit náklady řízení paušální částkou **2.500,- Kč** (slovy dva tisíce pět set korun českých).

Náklady řízení jsou splatné do 15 dnů ode dne právní moci tohoto rozhodnutí.

ODŮVODNĚNÍ

I. Zahájení správního řízení a jeho dosavadní průběh; Použité znění zákona

I. 1 Zahájení řízení a jeho dosavadní průběh

1. Správní řízení sp. zn. ÚOHS-S0633/2016/KD (dále též „**správní řízení**“) bylo zahájeno na základě skutečností zjištěných z Žádosti o upuštění od uložení pokuty ve smyslu § 22ba zákona o ochraně hospodářské soutěže (dále též „**ZOHS**“) a Leniency programu Úřadu¹ podané dne 2. 7. 2015 a doplněné dne 18. 9. 2015 společností RCA (dále též „**leniency žádost RCA**“).² Leniency žádost byla podána za společnosti RCA, dále za společnost Rail Cargo Logistics – Austria GmbH, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 73932z (dále též „**RCL Austria**“) a další společností RCA přímo či nepřímo ovládané subjekty.
2. V rámci leniency žádosti RCA byl Úřad informován o protisoutěžním jednání výše uvedených účastníků řízení při nabízení přepravních a zasilatelských služeb v nákladní železniční přepravě, poskytované prostřednictvím uceleného vlaku označovaného jako „Italia“ nebo „Italia Express“. Tento vlak byl pravidelně vypravován v geografické relaci [...*obchodní tajemství*...], odkud bylo zboží dále přepravováno do [...*obchodní tajemství*...] a částečně též do [...*obchodní tajemství*...]. V rámci leniency žádosti RCA byly předloženy rovněž důkazy vztahující se k popisovanému protisoutěžnímu jednání.
3. Na základě uděleného markeru a v souladu s bodem 32. Leniency programu Úřad žadateli RCA dne 26. 11. 2015 potvrdil, že podmíněčně splnil podmínky pro upuštění od uložení pokuty (leniency typu I. dle Leniency programu), a to zpětně k datu podání leniency žádosti dne 2. 7. 2015.³
4. Po provedené analýze všech shromážděných podkladů Úřad získal konkrétní podezření, že při přepravě zboží pomocí vlakového projektu „Italia“ docházelo mezi soutěžiteli, kteří se na jeho organizaci podíleli, k protisoutěžním praktikám namířeným proti zákazníkům poptávajícím službu přepravy zboží těmito vlaky, přičemž tyto protisoutěžní praktiky Úřad vyhodnotil jako možné porušení § 3 odst. 1 zákona o ochraně hospodářské soutěže a článku 101 Smlouvy o fungování EU (dále též „**SFEU**“).
5. Dne 1. 11. 2016 proto Úřad zahájil správní řízení,⁴ jehož účastníky se staly společnosti RCA, RCL Austria, AWT Čechofracht, České dráhy a též společnost ČD Cargo, a.s., se sídlem Praha 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PSČ 17000, IČO 28196678 (dále též „**ČD Cargo**“), a to pro *možné porušení § 3 odst. 1 zákona a článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie, které*

¹ Oznámení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 4. listopadu 2013 o aplikaci § 22ba odst. 1 zákona o ochraně hospodářské soutěže, dostupné na: <http://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html> (dále též „**Leniency program**“).

² Viz I. č. 1 a násl. správního spisu ÚOHS-P0810/2015/KD.

³ Viz I. č. 93 tamtéž.

⁴ Viz I. č. 1 a násl. správního spisu sp. zn. ÚOHS-S633/2016/KD (dále též „**správní spis**“).

Úřad spatřoval v jednání ve vzájemné shodě a/nebo dohodě účastníků správního řízení, případně s dalšími soutěžiteli, spočívajícím v rozdělení trhu, zákazníků a zakázek na přepravu zboží, v cenové koordinaci a ve výměně citlivých informací, při poskytování přepravních a zasilatelských služeb ucelenými nákladními vlaky, zejména v rámci projektu uceleného nákladního vlaku „Italia Express“, včetně poskytování souvisejících přepravních a zasilatelských služeb při přemístění zboží do stanice jeho nakládky na ucelený vlak a při přemístění zboží ze stanice vykládky do místa určení. Cílem nebo výsledkem tohoto jednání mohlo být narušení hospodářské soutěže ve zmíněné oblasti.

6. Současně se zahájením správního řízení došlo k provedení šetření na místě v obchodních prostorách soutěžitelů dle § 21f ZOHS.⁵
7. Dne 9. 5. 2017 byla Úřadu doručena Žádost o upuštění od uložení pokuty ve smyslu § 22ba ZOHS a Leniency programu účastníka řízení České dráhy (dále též „**leniency žádost ČD**“).⁶ Leniency žádost ČD byla podána za společnosti České dráhy a ČD Cargo. Informace v ní obsažené měly dostatečně významnou přidanou hodnotu, Úřad proto žádost přijal a dne 10. 5. 2017 žadateli ČD podmíněčně potvrdil splnění podmínek pro snížení pokuty (leniency typu II. dle podmínek Leniency programu).⁷
8. V dalším průběhu správního řízení Úřad dne 19. 6. 2017 vydal usnesení, kterým bylo zastaveno správní řízení se společností ČD Cargo a dne 21. 6. 2017 usnesení, kterým bylo zastaveno správní řízení se společností RCL Austria.⁸
9. Úřad umožnil všem účastníkům správního řízení v jeho průběhu nahlížet do správního spisu. Tohoto práva všichni účastníci řízení průběžně a opakovaně využívali.⁹
10. K výzvě ze dne 4. 5. 2018 k možnosti využití procedury narovnání¹⁰ Úřad obdržel od všech účastníků správního řízení kladná stanoviska. S jednotlivými účastníky se následně konala ústní jednání, na nichž Úřad vždy sdělil hlavní skutkové okolnosti a důkazy, o které se opírá, dále právní hodnocení a předpokládanou výši pokuty, kterou hodlá uložit.¹¹
11. Účastníci řízení ve stanovené lhůtě vyjádřili souhlas s pokračováním procedury narovnání.¹²

⁵ Tamtéž.

⁶ Viz l. č. 1 a násl. správního spisu ÚOHS-P0333/2017/KD.

⁷ Viz l. č. 13 tamtéž.

⁸ Viz l. č. 367 – 368, 373 – 374 a 378 správního spisu. Důvody zastavení správního řízení s uvedenými společnostmi byly podrobně rozvedeny ve vydaných usneseních (jen ve stručnosti lze zmínit, že byla zjištěna a vyvozena konečná odpovědnost za protisoutěžní jednání jednotlivých soutěžitelů u jiných společností, viz Kap. II. a Kap. V. tohoto rozhodnutí).

⁹ Viz průběžně správní spis.

¹⁰ Viz l. č. 1027 – 1028 správního spisu; dokument Oznámení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o proceduře směřující k urychlení průběhu správního řízení využitím institutu žádosti o snížení pokuty dle § 22ba odst. 2 zákona o ochraně hospodářské soutěže (procedura narovnání), dostupné na: <https://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html> (dále též „**Oznámení o proceduře narovnání**“).

¹¹ Viz l. č. 1098 - 1112 správního spisu.

¹² Viz l. č. 1121 – 1122, 1123 – 1125 a 1126 – 1127 správního spisu.

12. Úřad dne 27. 8. 2018 v rámci procedury narovnání vydal stručné sdělení výhrad.
13. Ve dnech 5. 9. 2018 a 10. 9. 2018 se všichni účastníci řízení seznámili s podklady rozhodnutí.
14. Úřad obdržel od všech účastníků řízení závěrečný návrh narovnání.¹³

I. 2 Použití znění zákona pro vedení řízení

15. Správní řízení bylo zahájeno dne 1. 11. 2016, tedy za účinnosti ZOHS ve znění zákona č. 293/2016 Sb. Úřad vzal do úvahy veškeré pozdější relevantní změny a novelizace¹⁴ a konstatuje, že ve správním řízení postupuje procesně dle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb., s přihlédnutím k novelizaci provedené zákonem č. 262/2017 Sb. (dále též „**ZOHS 293**“).

I. 3 Použití znění zákona pro hmotněprávní posouzení jednání soutěžitelů

16. Protiprávnost určitého jednání se posuzuje dle právní normy platné v době spáchání deliktu,¹⁵ není-li pozdější právní úprava pro účastníka příznivější. Za dobu spáchání deliktu se považuje okamžik jeho dokonání.¹⁶ U trvajících správních deliktů, kdy pachatel vyvolá protiprávní stav, který posléze udržuje, popřípadě, jímž udržuje protiprávní stav, aniž jej také vyvolal, dochází k ukončení až odstranění protiprávního stavu (viz dále).¹⁷ Pro posouzení, zda by bylo použití pozdější právní úpravy pro účastníka řízení příznivější, je rozhodujícím kritériem 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.
17. Úřad vymezil trvání posuzovaného protisoutěžního jednání daty 15. 8. 2006 až 30. 9. 2010. K posléze uvedenému datu platil a byl účinný zákon o ochraně hospodářské soutěže ve znění novely č. 155/2009 Sb. Po tomto datu byl zákon o ochraně hospodářské soutěže několikrát novelizován.¹⁸ Po posouzení veškerých aspektů a výhodnosti znění uvedených novelizací pro účastníky řízení dospěl Úřad k závěru, že **při hmotněprávním posouzení** deliktního jednání bude postupovat podle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně

¹³ Viz I. č. 1178 – 1183 správního spisu.

¹⁴ Dne 1. 7. 2017 nabyl účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále též „**přestupkový zákon**“), ke stejnému datu byl ZOHS novelizován zákonem č. 183/2017 Sb. (který sladuje jiné speciální právní předpisy týkající se správního trestání tak, aby odpovídaly nové právní úpravě správního trestání obsažené v přestupkovém zákoně), a dále byl přijat zákon č. 262/2017 Sb., o náhradě škody v oblasti hospodářské soutěže.

¹⁵ S ohledem na okamžik zahájení správního řízení se Úřad přidržel původní terminologie a nepoužívá v textu nově zavedeného jednotícího pojmu „přestupek“.

¹⁶ Viz např. rozhodnutí NSS ve věci „ČEZ“ ze dne 23. 10. 2008, sp. zn. 8 Afs 17/2007, str. 9.

¹⁷ Prášková, H. Základy odpovědnosti za správní delikty. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 446 s., str. 210, 211, 217.

¹⁸ Zákony č. 188/2011 Sb., č. 360/2012 Sb., č. 135/2016 Sb., č. 293/2016 Sb., č. 183/2017 Sb. a č. 262/2017 Sb.

některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), **ve znění zákona č. 293/2016 Sb.** (dále též „zákon“).¹⁹

II. Charakteristika účastníků řízení a vymezení soutěžitelů

II. 1 Charakteristika pojmu soutěžitel

18. Soutěžitelem se dle § 2 odst. 1 zákona o ochraně hospodářské soutěže²⁰ rozumí fyzické a právnické osoby, jejich sdružení, sdružení těchto sdružení a jiné formy seskupování, a to i v případě, že tato sdružení a seskupení nejsou právnickými osobami, pokud se účastní hospodářské soutěže nebo ji mohou svou činností ovlivňovat, i když nejsou podnikateli. Dle ustálené judikatury a v kontextu práva hospodářské soutěže je „soutěžitelem“ jakýkoliv subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právní formě tohoto subjektu (dokonce i non subjekty)²¹ a způsobu jeho financování.²² Protože za relevantní není považována právní forma ani způsob financování soutěžitele, může pojem soutěžitel označovat i hospodářskou jednotku skládající se z několika subjektů, ať již právnických či fyzických osob (typicky např. mateřských a dceřiných společností).
19. V evropském kontextu je pojem soutěžitel stavěn na roveň pojmu „podnik“ (*undertaking, Unternehmen, enterprise*),²³ a proto lze při výkladu tohoto pojmu vycházet i z unijní judikatury,²⁴ dle které je soutěžitelem jakýkoliv subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení tohoto subjektu a způsobu jeho financování. Hospodářskou činností je pak jakákoliv činnost spočívající v nabízení zboží nebo poskytování služeb na daném trhu.²⁵

II. 2 Popis struktury a vymezení jednotlivých soutěžitelů

20. Úřad konstatuje, že se v následujících odstavcích zabývá vymezením soutěžitele s ohledem na dobu protisoutěžního jednání, jehož celkové trvání vymezil daty 15. 8. 2006 až 30. 9. 2010 (důvody tohoto časového vymezení jsou podrobně rozvedeny v Kap. III. a V. dále). Pro toto období tedy Úřad zkoumal vztahy mezi konkrétními subjekty, zapojenými do posuzovaného jednání.

Soutěžitel Rail Cargo Austria

21. Společnost RCA je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného u obchodního soudu ve Vídni. Jejím jediným akcionářem je společnost ÖBB Holding AG, se

¹⁹ Při současné aplikaci § 112 přestupkového zákona co do jeho hmotněprávního uplatnění.

²⁰ Definice soutěžitele v uvedeném ustanovení od nabytí účinnosti ZOHS zůstává neměnná.

²¹ Viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 3. 2005 ve věci „Česká lékařská komora“, sp. zn. 29 Ca 110/2003, I.č. 7.

²² Viz rozsudek NSS ze dne 26. 6. 2013 ve věci „Dopravní podnik Ústeckého kraje“, sp. zn. 1 Afs 7/2009, odst. 54.

²³ Viz například rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, odst. 138.

²⁴ Viz např. rozsudek SD C-41/90 ze dne 23. 4. 1991 ve věci „Höfner a Elser v. Macroton GmbH“.

²⁵ Viz např. rozsudek SD C-118/85 ze dne 16. 6. 1987 ve věci „Komise v. Itálie“.

sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, rakouský národní železniční dopravce.²⁶ V koncernové struktuře ÖBB je společnost ÖBB Holding AG nejvýše postavenou ovládající společností. Společnost RCA je mateřskou společností a majoritním společníkem ve společnosti RCL Austria s podílem ve výši 99,86 % a je vůči ní osobou ovládající;²⁷ taktéž má zastoupení v orgánech této dceřiné společnosti.²⁸ Do koncernové struktury ÖBB dále patří od listopadu 2003 společnost Rail Cargo Logistics - Czech Republic s.r.o., IČO 60755351 (dále též „**RCL Czech Republic**“),²⁹ rovněž uvedená v leniency žádosti RCA.³⁰

22. Společnost RCA je ve struktuře rakouského národního dopravce ÖBB nejvýše postaveným subjektem pro oblast nákladní železniční dopravy, zasílatelství a souvisejících činností.³¹
23. Společnosti RCA, RCL Austria a RCL Czech Republic jsou pro účely tohoto rozhodnutí soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel RCA**“).

Soutěžitel AWT

24. Společnost AWT Čechofracht je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 416, dne 1. 1. 1991. Jediným společníkem je společnost Advanced World Transport B. V., se sídlem Nizozemí, Amsterdam, Jachthavenweg 109H. Uvedená nizozemská (přímá) mateřská společnost je ovládána společností PKP CARGO SPÓLKA AKCYJNA, se sídlem Grójecka 17, Varšava, Polská republika (dále též „**PKP Cargo**“).³²
25. Na společnost AWT Čechofracht byl notářským zápisem ze dne 1. 2. 2005 převeden obchodní podíl ve společnosti SPEDI-TRANS Praha, s.r.o., IČO 25095269 (dále též „**Speditrans**“),³³ společnost AWT Čechofracht se tak stala jediným společníkem ve společnosti Speditrans. Tento stav trval až do počátku roku 2011, kdy v důsledku vnitrostátní fúze sloučením společnost Speditrans zanikla a jejím jediným právním nástupcem se stal účastník řízení, společnost AWT Čechofracht.³⁴

²⁶ To znamená, že Rakouská republika je výlučným akcionářem a společníkem ve společnosti ÖBB Holding AG.

²⁷ Základní kapitál ve výši 15 000 000,- € je mezi společníky rozdělen následovně: společnost RCA AG s vkladem ve výši 14 997 210,- €; druhý společník (fyzická osoba) s vkladem ve výši 210,- €.

²⁸ Například v dozorčí radě společnosti RCL GmbH zasedají osoby, jež jsou zároveň členy představenstva nebo prokuristy RCA AG.

²⁹ Nyní se sídlem Míčkova 431/64, Husovice, 614 00 Brno.

³⁰ Jako společnost, která jednala na základě instrukcí společnosti RCL Austria, viz l.č. 7 (protokol) leniency žádosti RCA.

³¹ Viz l.č. 496 a 517 správního spisu.

³² A to na základě nabytí obchodního podílu představujícího 80 % základního kapitálu a hlasovacích práv ve společnosti AWT B.V. Spojení posuzováno též Úřadem, viz rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-S112/2015/KS ze dne 15. 5. 2015. Jak vyplývá z výroční zprávy společnosti AWT Čechofracht za rok 2015, stala se součástí skupiny PKP Cargo ke dni 28. 5. 2015, viz l.č. 504 - 506 správního spisu.

³³ Změna byla do OR zapsána k 1. 6. 2005, viz l.č. 469 - 474 správního spisu.

³⁴ Rozhodným dnem pro fúzi byl 1. 1. 2011, k výmazu společnosti SPEDI-TRANS z OR došlo dne 30. 6. 2011, viz l. č. 469 - 474 a 475 - 494 správního spisu.

26. Mezi hlavní podnikatelské aktivity soutěžitele patří poskytování služeb v oblasti nákladní železniční dopravy, zasilatelství a souvisejících činností.³⁵
27. Společnost AWT Čechofracht je pro účely tohoto rozhodnutí soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel AWT**“).

Soutěžitel ČD

28. Společnost České dráhy je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 8039, dne 1. 1. 2003. Jejím jediným akcionářem je Česká republika.³⁶ Společnost ČD Cargo je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 12844, dne 1. 12. 2007. Společnost České dráhy je její ovládající mateřskou společností.³⁷
29. Mezi hlavní podnikatelské aktivity soutěžitele patří poskytování služeb v oblasti nákladní železniční dopravy, zasilatelství a souvisejících činností.³⁸
30. Společnosti České dráhy a ČD Cargo jsou pro účely tohoto rozhodnutí soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel ČD**“).

III. Zjištěné skutečnosti a důkazy

III. 1 Příprava projektu Italia

31. Úřadem posuzované jednání se týká oblasti mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasilatelství pomocí tzv. ucelených, resp. systémových vlaků. Pro snazší porozumění skutkovým okolnostem proto Úřad nejdříve krátce nastíní některá specifika tohoto typu služeb, podrobněji se pak těmto otázkám bude věnovat dále (zejm. v Kapitole IV. Relevantní trh).
32. Jak bylo naznačeno v předcházejícím odstavci, představují ucelené a systémové vlaky jeden ze způsobů pozemní přepravy zboží (označovány též jako „*block trains*“). Tyto vlaky jsou v jedné stanici naloženy zbožím, neboli seřazeny, a poté s minimálními přestávkami a bez dalších nakládkových či vykládkových prací směřují do konečného místa určení.³⁹ Hlavní výhodou je především minimalizace časových prodlev a finančních nákladů spojených s řadícími pracemi, které musí být prováděny v případě přeprav jednotlivých vozových zásilek. Ucelené vlaky jsou spíše využívány k přepravě velkých objemů stejné komodity (jeden odesílatel, jeden příjemce), zatímco do vlaků systémových jsou častěji řazeny skupiny

³⁵ Viz např. I. č. 495 správního spisu.

³⁶ Viz I. č. 456 – 458 správního spisu.

³⁷ Viz I. č. 459 – 467 správního spisu.

³⁸ Viz např. I. č. 468 správního spisu a předcházející poznámky pod čarou.

³⁹ K tomu např. ze stránek ČD Cargo (<https://www.cdcargo.cz/ucelene-vlakly?inheritRedirect=true>, viz I. č. 468 správního spisu).

vozů (více odesílatelů a příjemců). Oba typy vlaků však představují pouze organizačně-technickou modalitu téhož druhu přepravy a uvedené rozlišování nemá pro účely tohoto rozhodnutí zásadní význam. Dominantní charakteristiku ucelených i systémových vlaků představuje skutečnost, že oba jsou přepravou typu „*hub-to-hub*“, to znamená, že jedou mezi body A a B - stanicí odeslání a stanicí určení - bez nutnosti provádění rozřazovacích prací během přepravy.⁴⁰

33. Na počátku roku 2006 dochází mezi soutěžiteli RCA, ČD a AWT⁴¹ (dále též „**partneři spolupráce**“ nebo „**partneři projektu**“) k prvním kontaktům,⁴² na jejichž základě se počíná rozvíjet spolupráce ohledně realizace společného projektu systémového vlaku, kterým by bylo možné přepravovat zboží z České republiky do [...*obchodní tajemství...*], odkud by po rozřazení zásilek mělo zboží dále putovat ke koncovým zákazníkům, především v [...*obchodní tajemství...*] a [...*obchodní tajemství...*]. Železniční stanicí, kde se předpokládalo provádění hlavních seřaďovacích prací, bylo nádraží [...*obchodní tajemství...*],⁴³ a poté měl vlak směřovat do rozřazovacího nádraží [...*obchodní tajemství...*]. Vlakový projekt byl jeho účastníky nazván „Italia Express“ (dále též „**vlak Italia**“ nebo „**projekt Italia**“).⁴⁴
34. Podmínky provozu vlaku Italia byly předem dojednány s příslušnými národními dopravci a správci železnic na výše popsané trase vlaku.⁴⁵ Možnost přepravy zboží vlakem Italia mohli využít jak přímo koncoví zákazníci, tak jiné spediční společnosti. Mezi hlavní přepravované komodity patřilo [...*obchodní tajemství...*], aj.⁴⁶ Vlak byl organizován pouze jako jednosměrný, většina zákazníků pak pocházela z [...*obchodní tajemství...*], případně z [...*obchodní tajemství...*].⁴⁷
35. Každý ze soutěžitelů měl určité stálé zákazníky, pro které zajišťoval přepravu zboží dlouhodobě a opakovaně. Tyto zákazníky si každý soutěžitel hodlal „ponechat pro sebe“ a jejich transporty pro něj měly být i do budoucna „rezervovány a chráněny“. Těmto chráněným zákazníkům ostatní soutěžitelé nesměli nabízet lepší podmínky přepravy a snažit

⁴⁰ Dle vyjádření soutěžitelů byl vlak Italia někde na pomezí vlaku uceleného a systémového, viz např. vyjádření soutěžitele RCA na l. č. 359 - 361 správního spisu. Ve svém důsledku však nemá uvedené rozlišování žádnou relevanci pro popis a posouzení předmětného jednání soutěžitelů. Úřad bude ve vztahu k vlaku Italia Express nadále používat termín „**systémový vlak**“. Další otázky budou řešeny v Kap. IV. Relevantní trh.

⁴¹ Úřad hlavní změny ve struktuře soutěžitelů v průběhu času popsal v Kap. II., a dále se těmto otázkám bude věnovat v Kap. V. (Odpovědnost účastníků řízení). Uvádí-li proto Úřad při popisu událostí a jejich průběhu v rámci zjištěných skutkových okolností, že se jednání účastnil konkrétní soutěžitel, znamená to, že jednal některý subjekt, který k tomuto soutěžiteli náležel v dané době nebo náleží (je jím v současné době ovládán, došlo k fúzi sloučením, apod.).

⁴² Viz l. č. 10 – 11, 12 – 15, 16 – 17, 18 – 19, 36 - 37 (dok. 1, 2, 3, 4, 7) leniency žádosti RCA; jedná se o komunikaci z ledna, února, března a dubna 2006 a mimo jiné jsou v ní zmíněna různá jednání, zápisy ze setkání, atd.

⁴³ S případným přiřazením vagonů v [...*obchodní tajemství...*], podle toho, zda by se již v [...*obchodní tajemství...*] podařilo shromáždit potřebný objem zásilek a vlak by tedy jel již plně vytížen či nikoliv, viz např. l. č. 35 – 40 (B1P1), l. č. 78 - 88 (B1P5) správního spisu, l. č. 10 – 11 (dok. 1) leniency žádosti RCA, aj.

⁴⁴ Viz l. č. 16 – 17 (dok. 3) leniency žádosti RCA.

⁴⁵ Viz např. l. č. 28 – 31, 32 – 37 (dok. 6, 7) leniency žádosti RCA, l.č. 78 – 88, 101 - 110 (B1P5, B1P7) správního spisu, aj.

⁴⁶ Viz např. l. č. 9, 250, 272 – 273, 277 (IT1, CD5, CD23, CD26) správního spisu, l. č. 7, 61 – 62 (protokol, dok. 15) leniency žádosti RCA, aj.

⁴⁷ Viz l. č. 359 - 360 nebo 414 správního spisu.

se je získat.⁴⁸ Každý soutěžitel vypracoval seznam takových zákazníků a sdělil je ostatním partnerům spolupráce.⁴⁹

36. U některých zákazníků, resp. transportů, však vznikly určité spory o to, komu skutečně „patří“, tedy že si je pro sebe nárokovali minimálně dva spolupracující partneři.⁵⁰ Tyto mezi soutěžiteli sporné záležitosti pak byly předmětem dalších jednání.⁵¹
37. Soutěžitelé zároveň diskutovali i rozdělení nových obchodních případů, to znamená postup v situaci, kdy se některého z nich obrátí zcela nový zákazník s poptávkou na přepravu zboží vlakem Italia.⁵²

III. 2 Rezervační systém

38. V souvislosti s přípravou projektu Italia soutěžitelé rovněž řešili, jakým způsobem vést záznamy a evidenci zákazníků i transportů, které by měly být rezervovány a chráněny. Hledali nejefektivnější způsob, jak ostatní partnery spolupráce informovat o tom, že konkrétní transport je rezervován, a že na něj ostatní soutěžitelé nesmí „útočit“ a snažit se získat zakázku pro sebe.
39. Z výše uvedených důvodů se soutěžitelé rozhodli vytvořit rezervační on-line systém, do něhož měl mít každý partner spolupráce přístup na základě svých přihlašovacích údajů. Každý transport jedoucí vlakem Italia měl být v systému registrován a partneři spolupráce by věděli, kdo transport realizuje. Za tím účelem byla soutěžitelem AWT vytvořena webová stránka „*www.[...obchodní tajemství...].com*“, z níž byl rezervační systém dostupný, a každý partner spolupráce od něj obdržel přihlašovací údaje.⁵³ Administrátorem celého systému se stal soutěžitel RCA.⁵⁴
40. Do rezervačního systému (též „**databáze obchodních případů**“⁵⁵) měli soutěžitelé rovnocenný přístup. Princip rezervačního systému spočíval v tom, že v systému zapsaný transport byl rezervován pro konkrétního soutěžitele a ostatní partneři spolupráce Italia na

⁴⁸ Viz např. I. č. 10 – 15, 18 – 27, 63 - 64 (dok. 1, 2, 4, 5, 16) leniency žádosti RCA, I.č. 4, 9, 10 – 13 (protokol, P3, P4) leniency žádosti ČD, aj.

⁴⁹ Viz např. I. č. 20 – 21 (dok. 5) leniency žádosti RCA, zápis ze setkání a společného jednání všech soutěžitelů.

⁵⁰ Viz I. č. 20 – 27 (dok. 5) leniency žádosti RCA, I. č. 9 – 13 (P3, P4) leniency žádosti ČD.

⁵¹ Na kterých soutěžitelé sporné případy řešili s cílem určit soutěžitele, kterému bude zákazník „patřit“, viz např. I. č. 22 násl., 28 – 31 (dok. 5, dok. 6) leniency žádosti RCA, I.č. 9, 10 (P3, P4) leniency žádosti ČD, aj. Z tabulek na I. č. 22 a násl. leniency žádosti RCA a I.č. 10 a násl. leniency ČD je zřejmé, že soutěžitelé používali systém označení pomocí příznaků „1, 2, 3a, 3b, 3c“ pro rozlišení transportů již přidělených a transportů dosud sporných (k tomu srov. vysvětlující dokument P3 na I. č. 9 leniency žádosti ČD).

⁵² Viz např. I. č. 29 a 31 (dok. 6) leniency žádosti RCA, kde soutěžitelé mj. řeší i to, o kolik by měla být navýšena cena přepravy v případě, kdy se tentýž zákazník obrátí na dalšího partnera projektu s žádostí o cenovou nabídku.

⁵³ Viz např. I. č. 7, 20 - 21 (str. 4 protokolu, dok. 5) leniency žádosti RCA, I. č. 4 (str. 4 protokolu) leniency žádosti ČD, I. č. 39 – 40, 153, 156 – 157, 187 - 190 (B1P1, C4, C5, C13) správního spisu, aj.

⁵⁴ Viz např. I. č. 7 (protokol) leniency žádosti RCA, I. č. 188 (C13) správního spisu. Vedle toho byly v rámci jednotlivých soutěžitelů určeny konkrétní osoby, které vystupovaly jako správci databáze, viz např. I. č. 4 (protokol) leniency žádosti ČD, I. č. 40 (B1P1) správního spisu.

⁵⁵ Viz např. I. č. 234 (CD1) správního spisu, aj.

něj nesměli „útočit“. Bylo výslovně dohodnuto, že pokud zákazník osloví i jiného člena spolupráce s poptávkou ohledně již rezervovaného transportu, musí se tento další člen spolupráce obrátit na soutěžitele, který si daný transport rezervoval jako první.⁵⁶

41. Kromě vzájemného informování se a projednání nabídek pro stejného zákazníka se soutěžitelé dohodli, že u krycí nabídky bude cena zvýšena vždy minimálně o [...obchodní tajemství...] eura za tunu,⁵⁷ a dále, že platnost rezervace trvá 3 měsíce a poté se o daný transport může ucházet i jiný soutěžitel.⁵⁸ Dále bylo dohodnuto, že zákazníkům bude vždy nabízen celý český a [...obchodní tajemství...] úsek dohromady.⁵⁹

III. 3 Uzavření smlouvy o spolupráci v rámci projektu Italia

42. Všechny výše popsané a některé další aspekty spolupráce partnerů v rámci projektu Italia byly následně zakotveny do třístranného smluvního dokumentu podepsaného dne 15. 8. 2006.⁶⁰ Součástí smlouvy byl i téhož dne podepsaný dodatek, který podrobněji upravoval další okolnosti a podmínky provozu vlaku Italia.⁶¹
43. Bylo výslovně zakotveno, že společnosti patřící k soutěžiteli RCA budou svým zákazníkům dávat nabídky až po projednání s „Exif Vídeň“,⁶² tedy přímo s partnerem spolupráce Italia Express, s cílem zabránit nekoordinovanému podávání nabídek zájemcům o přepravu vlakem Italia.
44. Součástí uzavřené smlouvy byl systém bonusů, které si partneři spolupráce měli vzájemně vyplácet podle objemu provedených přeprav. Bylo dohodnuto, že soutěžitel, který provede přepravu, zaplatí podle dohodnutého schématu dalším partnerům spolupráce určitou částku jako kompenzaci.⁶³ Systém bonusů měl přispívat k dodržování ujednání o rozdělení zákazníků.⁶⁴ Vypočtené částky bonusů byly mezi soutěžiteli následně poukazovány formou dobropisů.⁶⁵

⁵⁶ Vzájemně se pak dohodnou na podmínkách, které budou zákazníkovi nabídnuty, viz l. č. 29 a 31 (dok. 6) leniency žádosti RCA.

⁵⁷ Viz l. č. 29 a 31 (dok. 6) leniency žádosti RCA, dále l. č. 277 (CD26) správního spisu. V průběhu komunikace a podávání krycích nabídek však soutěžitelé zpravidla určovali toto navýšení podle aktuální potřeby (např. u lehkého zboží bylo potřeba odstup v krycí nabídce ještě zvýšit, apod., viz dále).

⁵⁸ Viz např. l. č. 165, 188 (C7, C13) správního spisu, l.č. 4 (protokol) leniency žádosti ČD, l. č. 55 – 56, 57 a 59 (dok. 14, příloha dok. 14) leniency žádosti RCA, aj.

⁵⁹ Viz l. č. 12 – 13 (dok. 2) leniency žádosti RCA, l. č. 3 (str. 2 protokolu) leniency žádosti ČD. Díky tomu měl být zachován koncept a výhody systémového vlaku, toto nastavení však bránilo i situacím, aby zákazník případně poptal u jiného speditéra podmínky přepravy zvláště pro úsek přes ČR, nebo jen přes [...obchodní tajemství...].

⁶⁰ Dokument nazván „[...]obchodní tajemství...] s předcházející přepravou z Česka a [...]obchodní tajemství...] a následnou přepravou do [...]obchodní tajemství...] a [...]obchodní tajemství...]“, viz l. č. 32 – 37 (dok. 7) leniency žádosti RCA.

⁶¹ Například hmotnost vlaku, frekvenci vypravování, apod., viz l. č. 33 – 34 a 36 – 37 (dok. 7) leniency žádosti RCA.

⁶² Tehdy podnikající pod názvem Express-Interfracht, nyní RCL Austria.

⁶³ Viz l. č. 8, 34 a 37, 71 – 90, 108 - 109 (protokol, dok. 7, dok. 17, poskytnutí informací k žádosti Úřadu) leniency žádosti RCA, dále l. č. 171 – 173 (C10) správního spisu.

⁶⁴ Viz l. č. 8 (protokol) leniency žádosti RCA, dále l. č. 150 (C2) správního spisu. Jak z posléze uvedeného dokumentu zároveň vyplývá, soutěžitelé si byli vědomi protisoutěžního charakteru předmětných ujednání (cit.): „Oficiálně jsou

III. 4. Další průběh spolupráce v rámci projektu Italia

45. Pravidelný provoz vlaku Italia byl zahájen v říjnu 2006.⁶⁶ Obchodní otázky byly upraveny v dokumentech vydávaných jako tzv. *Opatření ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy*.⁶⁷ Tato opatření podrobně upravovala, jakým způsobem je třeba postupovat při nabídce a poskytování služeb vlakem Italia. Mezi stěžejní body patřily například způsoby cenových kalkulací a tvorby tarifů, určení odpovědných osoby v rámci jednotlivých spolupracujících soutěžitelů, způsoby ověřování, zda je určitý transport „volný“, další vzájemná výměna informací mezi soutěžiteli, aj. Rovněž bylo výslovně upraveno využívání rezervačního systému.
46. Další dokumenty, upravující však provozně-organizační záležitosti, byly soutěžitelem ČD vydávány jako tzv. *Opatření pro vedení vlaku Italia*.⁶⁸ Upravovala otázky týkající se sestavování a vedení jednotlivých vlaků v rámci projektu Italia, povolenou tonáž, a další technické záležitosti.
47. Jak bylo zmíněno výše, určité významné zákazníky považoval některý z partnerů spolupráce Italia za natolik důležité, že se vůči nim pravidla o rozdělování a rezervacích neuplatňovala. U méně exponovaných zákazníků však docházelo i k rezervacím jen určitých relací, především ve smyslu různých stanic určení v *[...obchodní tajemství...]*.⁶⁹ Pro takového zákazníka tedy mohl realizovat transport do určité cílové stanice jeden ze spolupracujících soutěžitelů, a do jiné stanice pro něj realizoval transport další partner.⁷⁰
48. V případě, kdy se zákazník obrátil na více soutěžitelů, se soutěžitelé vzájemně informovali, aby posléze koordinovali své nabídky pro tohoto zákazníka způsobem zajišťujícím to, že přepravu provede právě ten z nich, jemuž zákazník patřil (resp. si transport rezervoval).⁷¹ Druhý soutěžitel podával méně výhodnou nabídku.⁷²
49. Určité problémy někdy vznikaly ze zápisu neúplných nebo nepřesných údajů při nahlášení transportu.⁷³ Zápis v rezervačním systému proto musel obsahovat určité minimální údaje.⁷⁴

cena a bonusy na ITALII řešeny právě zápisem z jednání z 2. února 2007. Žádná další smlouva není a předpokládám ani nebude, z důvodu možnosti snadného napadení takové smlouvy antimonopolními úřady obou států.“

⁶⁵ Viz l. č. 72 – 90 (dok. 17) leniency žádosti RCA.

⁶⁶ Viz např. l. č. 39 (B1P1) správního spisu, l. č. 5 (protokol) leniency žádosti ČD, aj.

⁶⁷ Konkrétně „*Opatření ředitele odboru nákladní dopravy a přepravy GR, č. .../rok, Obchodní zabezpečení produktu ITALIA, [...obchodní tajemství...]*“, viz např. l. č. 35 – 40, 101 – 110, 231 – 235 (B1P1, B1P7, CD1) správního spisu.

⁶⁸ Viz např. l. č. 41 – 57, 61 – 77, 78 – 88, 89 – 100, 101 – 110, 244 - 248 (B1P2, B1P4, B1P5, B1P6, B1P7, CD3) správního spisu, aj.

⁶⁹ Viz např. l. č. 7, 38 – 40, 41 – 44, 47 – 48, 49 – 52, 57 - 60 (str. 4 protokolu, dok. 8, 9, 11, 12, 14) leniency žádosti RCA, aj.

⁷⁰ Hlavní trasa do rozřazovacího nádraží *[...obchodní tajemství...]* tedy zůstávala stejná, lišilo se pouze místo finálního určení zásilek, srov. např. l. č. 55 – 60 (dok. 14) leniency žádosti RCA.

⁷¹ Viz např. l. č. 41 – 44, 47 – 48, 53 - 54 (dok. 9, 11, 13) leniency žádosti RCA nebo l. č. 4 (protokol) leniency žádosti ČD.

⁷² Jak bylo již uvedeno výše, měli soutěžitelé předem dohodnuto použití určité přírážky k přepravnému, běžně však v takových případech komunikovali a řešili, zda je určité navýšení dostatečné, apod. (viz dále).

⁷³ Viz např. l. č. 38 - 40 (Dok. 8) leniency žádosti RCA, aj.

Tím se mělo předcházet vzniku duplicitních zápisů. Systém pak reagoval hlášením, že takový záznam nelze vložit.⁷⁵ Duplicitní rezervace byla možná v případě stejné relace, ale jiného zákazníka a jen po domluvě dotčených spolupracujících partnerů.⁷⁶ V některých případech se rozdělily transporty od jednoho zákazníka rovným dílem mezi spolupracující soutěžitele.⁷⁷

50. Soutěžitelé se pravidelně setkávali⁷⁸ a vyměňovali si informace související s rozdělením zákazníků.⁷⁹ Často byly řešeny i cenové aspekty vlaku Italia.⁸⁰

III. 5 Závěrečná fáze spolupráce v rámci projektu Italia

51. Popsaným způsobem projekt Italia pokračoval přibližně do poloviny roku [...obchodní tajemství...], kdy začíná docházet k poklesu objemu přepravené tonáže. Setrvalý pokles poptávky a nedostatečné vytížení vypravovaných vlaků mělo za následek, že se spolupracující soutěžitelé dohodli na ukončení sestavování systémového vlaku, a to konkrétně k [...obchodní tajemství...].⁸¹

52. I nadále však docházelo k odesílání zásilek (vagónů) ze stanice [...obchodní tajemství...], nikoliv však formou systémového vlaku, ale formou běžné vlakotvorby. To znamená, že jednotlivé vagóny, resp. skupiny vagónů, byly řazeny do vlaků jedoucích v relaci [...obchodní tajemství...], odkud pokračovaly dál vlaky relace [...obchodní tajemství...].⁸² Zásilky byly stále označovány jako Italia (resp. Italia Express).⁸³

53. S ohledem na obtíže při hledání dalších přeprav a zákazníků se soutěžitelé dohodli na zastavení vyplácení bonusů za [...obchodní tajemství...] úsek, a to od 1. 3. 2010.⁸⁴ Zároveň však měl soutěžitel RCA nabídnout soutěžiteli ČD i AWT takovou cenu za [...obchodní

⁷⁴ Viz l. č. 57 a 59 (dok. 14) leniency žádosti RCA.

⁷⁵ Viz l. č. 156 – 157 (dok. C5) správního spisu.

⁷⁶ Viz l. č. 57 a 59 (dok. 14) leniency žádosti RCA.

⁷⁷ Viz např. l. č. 58 a 60 (dok. 14) leniency žádosti RCA, kde soutěžitelé řeší transporty pro zákazníka [...obchodní tajemství...].

⁷⁸ Jednání se konala například začátkem dubna 2006, dále 1. 6. 2006, 3. 7. 2006, 28. 2. 2006, 23. 2. 2007, viz l. č. 36 – 37, 16 -17, 20 – 21, 28 – 31, 57 - 60 (dok. 7, 3, 5, 6, 7, 14) leniency žádosti RCA; dále 13. 11. 2006, 2. 2. 2007, 14. 10. 2008, viz l. č. 164 – 166, 171 – 173, 174 - 176 (C7, C10, C11) správního spisu, aj.

⁷⁹ Například viz l. č. 192 (C14) správního spisu, cit.: „Pan H. a pan J. se v nejbližším možném termínu sejdou a projednají sporné případy, především z [...obchodní tajemství...] a [...obchodní tajemství...]“, nebo l. č. 58 a 60 *in fine* (dok. 14) leniency žádosti RCA, cit.: „[U] tras, na které dostaly dotaz obě firmy, dojde k rozdělení v poměru 1 : 1.“, aj.

⁸⁰ Viz l. č. 35 – 40 (B1P1) správního spisu, kde je velmi detailně popsán postup tvorby základní ceny přepravy pro účely sestavení nabídek zákazníkům, a dále např. l. č. 153 – 154, 174 – 176, 192, 251 – 252, 253, 254, 260 – 261, 266, 267, 268, 270 (C4, C11, C14, CD6, CD7, CD8, CD14, CD17, CD18, CD19, CD21) správního spisu, aj. (pro ilustraci z obsahu dokumentu C14, cit.: „Je nutné aktualizovat cenové ujednání + ujednání o provizích tak, aby bylo všem jasné, jaká je cena.“).

⁸¹ To znamená, že od [...obchodní tajemství...] nebyl systémový vlak sestavován, viz l. č. 148 – 149, 151 (C1, C3) a 426 (odst. 21) správního spisu, dále l. č. 8, 91 - 92 (protokol, dok. 18) leniency žádosti RCA, aj.

⁸² Viz l. č. 148 – 149 (C1) správního spisu.

⁸³ Viz l. č. 151 - 152 (C3) správního spisu, zápis ze společného jednání soutěžitelů ze dne 23. 2. 2010, cit.: „V nákladních listech bude nadále zápis Italia Express...“, l. č. 286 (IT1) správního spisu, instrukce do nákladního listu s platností od 1. 7. 2009 do 31. 12. 2009, pole 7 a 13 („GANZZUG ITALIA“, „Z [...obchodní tajemství...] vlakem ITALIA“).

⁸⁴ Viz l. č. 151 – 152, 271 (C3, C22) správního spisu, l. č. 91 – 92 (dok. 18) leniency žádosti RCA.

tajemství...] úsek, která by umožnila zachování stávajících přeprav a případně zisk nových.⁸⁵ Vypravení posledních zásilek označených „Italia“ má Úřad prokázáno ke dni 30. 9. 2010.⁸⁶ Až do uvedeného data byly pravidelně vypravovány zásilky označené jako Italia.⁸⁷

54. Přeprava v rámci projektu Italia tedy probíhala až do 30. 9. 2010 a zahrnovala jak přepravy formou systémového vlaku, tak jednotlivých vozových zásilek (od *[...obchodní tajemství...]*), přičemž spolupracující soutěžitelé po celé období trvání projektu Italia udržovali na jeho počátku přijaté schéma rozdělení zákazníků a přeprav.

III. 6 Shrnutí skutkových zjištění

55. Úřad shrnuje, že v období od 15. 8. 2006 (ke dni podpisu smluvního ujednání všemi stranami) do 30. 9. 2010 (den vypravení posledních zásilek označených jako Italia Express) má prokázanu existenci spolupráce, jejímž záměrem bylo rovněž omezení vzájemné konkurence mezi dotčenými soutěžiteli při poskytování přepravních a spedičních služeb v rámci projektu Italia, to znamená při přepravě zboží v relaci *[...obchodní tajemství...]*, s navazující přepravou do cílových stanic zejména v *[...obchodní tajemství...]*, a to nejprve prostřednictvím soutěžiteli společně organizovaného systémového vlaku a posléze prostřednictvím jednotlivých vozových zásilek.⁸⁸
56. Spolupráce omezující vzájemnou konkurenci směřovala především k tomu, aby pro určité zákazníky prováděl přepravy předem dohodnutý soutěžitel. K dosažení sledovaného záměru soutěžitelé vzájemně komunikovali, sdíleli informace o zákaznících a transportech, poskytovali si krycí nabídky s ochrannými cenami, používali za tím účelem vytvořené on-line rezervační systém, atd. Zákazníci (zájemci o přepravu v rámci projektu Italia Express) byli díky uvedeným praktikám „odkázání“ na předem určeného přepravce a zbaveni možnosti obdržet potenciálně výhodnější (konkurenční) nabídku na poskytnutí předmětných spedičních služeb.

IV. Relevantní trh

57. Zákon o ochraně hospodářské soutěže v § 2 odst. 2 definuje⁸⁹ relevantní trh jako trh zboží,⁹⁰ které je z hlediska své 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. Relevantní trh se tedy vymezuje z hlediska věcného (výrobního), geografického a časového.⁹¹

⁸⁵ Tamtéž. Cena měla vycházet z cen vlaku Italia za rok *[...obchodní tajemství...]*.

⁸⁶ Viz l. č. 258 (CD12) správního spisu, l. č. 414 (str. 4) správního spisu.

⁸⁷ Viz l. č. 19 – 51 leniency žádosti ČD (výkazy odeslaných vagónů označených Italia za dané období).

⁸⁸ Pokud tedy dále v textu Úřad používá výraz „projekt Italia“, má tím na mysli jak systémový vlak, tak navazující přepravu jednotlivých vozových zásilek v popsané relaci, k jejímuž ukončení došlo dne 30. 9. 2010.

⁸⁹ Obdobně jako pojmu soutěžitel se žádná z novel ZOHS nedotkla definice pomu relevantního trhu.

⁹⁰ Legislativní zkratka „zboží“ je konkretizována v § 1 odst. 1 zákona; zahrnuje výrobky a služby.

⁹¹ Srov. též Sdělení Evropské komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství publikované v Úředním věstníku C 372/5 ze dne 9. 12. 1997.

IV. 1 Věcný relevantní trh

58. Jak bylo ve stručnosti uvedeno již výše (Kap. II.), vykonávají všichni účastníci řízení činnosti v oblasti nákladní železniční přepravy a zasilatelství. Tyto oblasti lze vzájemně odlišit, zároveň je ale mezi nimi velmi úzká vazba. Zasilatelství (též spedice) spočívá v zajištění komplexních služeb za účelem přepravení zboží z místa na místo, tedy včetně nejrůznějších s tím spojených činností jako je skladování, překládka zboží, obstarání průvodních formalit, celních deklarací, apod.⁹² Samotná přeprava pak představuje nutný vstup pro výkon zasilatelství a jde především o fyzické přemístění zboží z bodu A do bodu B.⁹³
59. Komise i národní soutěžní úřady ve své rozhodovací praxi rozlišují zpravidla mezi přepravou a zasilatelskou činností vnitrostátní a mezinárodní, a podle druhu použitého dopravního prostředku mezi přepravou leteckou, pozemní a lodní.⁹⁴
60. Co se potenciální zastupitelnosti nákladní silniční a železniční přepravy týče, hlavní zřetel je třeba brát na druh, objem a charakteristiku zboží, dále na vzdálenost, na kterou má být přepraveno, hustotu a kvalitu silniční/železniční sítě, aj. Velmi důležitý aspekt představuje existence nákladní vlečky u zákazníka. Patrné jsou rozdílné nároky na přepravu velkých objemů těžkých, sypkých nebo nebezpečných nákladů pro rozsáhlé průmyslové provozy vybavené vlastní vlečkou,⁹⁵ u nichž by bylo ekonomicky a technicky velmi obtížné zajistit stejné podmínky dodávek formou silniční přepravy. Uvedené úvahy shrnují (nikoli však vyčerpávajícím způsobem), jak obtížné může být exaktní vymezení vzájemné substituce, což výslovně ve svých rozhodnutích zmiňuje i Komise.⁹⁶ Řadu otázek v nich proto nechává buď otevřenou, anebo se přiklání k aplikaci přístupu označovaného jako „*case-by-case approach*“ (dle konkrétních okolností řešené věci).
61. Projekt Italia byl formálně určen k přepravě kusových zásilek (jednotlivých vagónů), reálně však byl vypravován jako vlak systémový/ucelený. To znamená, že v určené relaci mezi [...*obchodní tajemství...*] a [...*obchodní tajemství...*] vlak jednak projížděl bez rozřazovacích prací (resp. s přiřazením vagónů ve stanici [...*obchodní tajemství...*]), ale nebylo ani vyloučeno sestavení a vypravení konkrétního vlaku naloženého identickým typem zboží v [...*obchodní tajemství...*].⁹⁷ Po dosažení potřebné velikosti nákladu vlak vyjel a pokračoval bez dalších řadicích prací do stanice určení. Zákazníci byli obeznámeni s trasou vlaku a jejich požadavkem bylo přemístění zboží z místa A do místa B. Služeb předmětného vlakového

⁹² Viz rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „UTI Worldwide v Commission“, T-264/12, odst. 259, 260, obdobně rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „Panalpina World Transport and Others v Commission“, T-270/12, odst. 115 – 117.

⁹³ K rozlišování přepravy a spedice viz např. rozhodnutí Úřadu ze dne 15. 5. 2015, č.j. ÚOHS-S112/2015/KS-11681/2015/840/DVá ve věci PKP Cargo/AWT B. V., rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „Schenker v Commission“, T-265/12, odst. 85, 86, dále rozhodnutí Komise ve věci COMP/M.5480 „Deutsche Bahn/PCC Logistics, COMP/M.4746 „Deutsche Bahn/EWS“, COMP/M.5096 „RCA/MAV CARGO“, COMP/AT.40098 „Blocktrains“, aj.

⁹⁴ Viz rozhodnutí uvedená v předcházející poznámce pod čarou.

⁹⁵ Typickým příkladem může být zásobování elektrárny uhlím nebo převoz nebezpečných chemikálií, apod.

⁹⁶ Viz pozn. č. 92.

⁹⁷ Viz např. I. č. 81 (B1P5) správního spisu a tam popsané možnosti sestavení vlaku, cit.: „...[n]ávoz zásilek jednotlivě nebo ve skupinách...nebo odjezd uceleného vlaku přímo...“, aj.

projektu využívali někteří z nich pravidelně a opakovaně, soutěžitelé se však snažili i o získání nových zákazníků a přeprav, a docházelo i k přepravám *ad hoc*.⁹⁸

62. Úřad shrnuje, že na základě všech výše podaných úvah vymezil dotčený relevantní trh jako **nákladní železniční přepravu a zásílatelství související s vlakovým projektem Italia**. K tomu Úřad dodává, že v maximální možné míře zohlednil specifika konkrétního případu, a že tento přístup k vymezení dotčeného relevantního trhu zvolil proto, neboť dle jeho názoru jednak nejlépe vystihuje a odpovídá podstatě posuzovaného protisoutěžního jednání a dále je *in favorem* dotčených soutěžitelů.⁹⁹ Některé otázky pak Úřad ponechal záměrně otevřené, nicméně pro závěry zde učiněné není jejich zodpovězení podstatné.¹⁰⁰

IV. 2 Geografický relevantní trh

63. Jestliže Úřad v předcházejících odstavcích konstatoval, že hodlá z věcného hlediska dotčený relevantní trh vymezit prostřednictvím vlakového projektu Italia, je tím fakticky dán i jeho geografický rozměr, neboť uvedený vlak byl provozován v jediné geografické relaci.¹⁰¹ Trasa přepravy v rámci projektu Italia se v celém průběhu trvání spolupráce neměnila. Jednalo se primárně o region střední Evropy, resp. trasu z České republiky do [...obchodní tajemství...], konkrétně z [...obchodní tajemství...] do [...obchodní tajemství...], s navazující přepravou především do [...obchodní tajemství...].¹⁰² Časové hledisko při uvedeném věcném a geografickém vymezení spadá v jedno s časovým vymezením provozu vlaku, tj. přibližně období 8/2006 - 9/2010.

IV. 3 Postavení soutěžitelů na relevantním trhu

64. Vzhledem k povaze posuzovaného protisoutěžního jednání a věcnému vymezení relevantního trhu se Úřad nezabýval určením tržních podílů jednotlivých soutěžitelů. Pro právní posouzení jejich jednání nejde o rozhodující aspekt. Jen ve stručnosti lze zmínit, že dva ze spolupracujících soutěžitelů (ČD a RCA) patří k národním železničním dopravcům, soutěžitel AWT byl v letech 2006 – 2010 významným hráčem v oblasti (nejen) železniční přepravy a zásílatelství v regionu střední Evropy.¹⁰³

IV. 4 Dopad na relevantní trh

65. Úřad konstatuje, že spolupráce soutěžitelů se vztahovala k projektu Italia a neměla přímou souvislost s dalšími obdobnými vlakovými projekty či jinými ekonomickými aktivitami

⁹⁸ Viz např. I. č. 361 správního spisu, aj.

⁹⁹ V podrobnostech viz dále, Kap. VI. Odůvodnění pokut (jedná se především o mechanismus výpočtu a zejm. stanovení základní částky pokuty).

¹⁰⁰ Například se záměrně nezabýval jako potenciálním substitutem dopravou lodní, aj.

¹⁰¹ Jen pro úplnost Úřad zmiňuje, že rovněž Komise v některých rozhodnutích odkazovaných výše vymezila určité železniční koridory s danými místy odeslání a doručení zboží (tzv. „*origin & destination approach*“, mj. naprosto stejně validní pro osobní přepravu) jako samostatné trhy.

¹⁰² Projekt Italia byl koncipován jako jednosměrný, nezahrnoval přepravu na trase zpáteční.

¹⁰³ S celkovými tržbami propojených společností v řádu mld. Kč, viz I. č. 994 – 996 správního spisu (konsolidovaná účetní závěrka za rok 2007 založená ve sbírce listin OR).

soutěžitelů. Spoluprací soutěžitelů tak byly ovlivněny podmínky přepravy zboží pro zákazníky v rámci projektu Italia.

V. Právní hodnocení zjištěných skutečností

66. Pro účely právního hodnocení Úřad podotýká, že z hlediska souladu posuzovaného jednání se soutěžními pravidly nepovažuje za problematickou tu spolupráci soutěžitelů, která byla nezbytná pro samotnou realizaci projektu Italia. Úřad shledal v kontradikci se soutěžním právem až praktiky týkající se rozdělování zákazníků, podávání krycích nabídek, souvisejících kompenzací, atd. Jen toto jednání bude předmětem právního posouzení.

V. 1 Obecná zákonná a judikatorní východiska

67. Dle § 3 odst. 1 zákona jsou dohody mezi soutěžiteli, rozhodnutí jejich sdružení a jednání soutěžitelů ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo výsledkem je narušení hospodářské soutěže, zakázané a neplatné, pokud tento nebo zvláštní zákon nestanoví jinak, nebo pokud Úřad nepovolí prováděcím právním předpisem z tohoto zákazu výjimku. Materiálně stejný zákaz je obsažen v čl. 101 SFEU. Použití čl. 101 a čl. 102 SFEU je národním soutěžním úřadům přímo uloženo článkem 3 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 1/2003, které upravuje provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených SFEU, a to tehdy, pokud soutěžní úřad aplikuje národní právo na zmíněná zakázaná jednání, která mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy.
68. Pojem „dohoda soutěžitelů“, která může ovlivnit hospodářskou soutěž, je z hlediska projevu vůle vykládán široce. Taková dohoda může mít jakoukoliv formu a nemusí být sjednána jako právně závazná. Dohodou je jakýkoliv konsenzuální projev určitého okruhu soutěžitelů, ze kterého vyplývá společná vůle omezit vlastní svobodu při rozhodování a jednání v rámci hospodářské soutěže, a toto soutěžní chování sjednotit.¹⁰⁴
69. Z Úřadem opatřených důkazů a zjištěného fungování spolupráce v rámci projektu Italia Úřad dospěl k závěru, že soutěžitelé uzavřeli zakázanou protisoutěžní dohodu ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU. Soutěžitelé dosáhli takové míry vzájemného konsensu o svém budoucím chování na trhu, že byly splněny výše popsání předpoklady pro kvalifikaci jejich jednání jako dohody *stricto sensu*.
70. Jednání soutěžitelů již od počátku vykazovalo vysokou míru koordinace a sledovalo konkrétní záměr, spočívající ve vytvoření schématu pro rozdělování zákazníků. Při sledování uvedeného záměru soutěžitelé činili všechny potřebné kroky (vzájemně komunikovali, osobně se scházeli, vyměňovali si informace, atd.), aby posléze výsledek jednání zachytili písemně v dokumentu, který lze na první pohled kvalifikovat jako smlouvu.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Viz např. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 9. 2013 ve věci „Wabco Europe and Others v Commission“, T-380/10, odst. 35, 36, a tam citovaná judikatura.

¹⁰⁵ Viz popis skutkových okolností případu.

71. Při posuzování zakázané dohody je třeba se rovněž zabývat její materiální stránkou. Musí se tedy jednat o takový úkon soutěžitelů, který je přímo zaměřený k vyvolání určitého a předem očekávaného protisoutěžního následku, resp. je takový následek objektivně způsobitelný přivodit, a to v míře vyšší než zanedbatelné (posouzení podmínek *de minimis* viz níže).
72. Úřad má naplnění materiální stránky deliktu prokázáno. Dohoda byla nejen objektivně způsobitelná hospodářskou soutěž narušit, ale navíc byla reálně plněna a měla dopad na vymezeném relevantním trhu. Primárním cílem soutěžitelů bylo rozdělovat si podle předem dohodnutého schématu zákazníky, kteří zamýšleli realizovat přepravu zboží v rámci vlakového projektu Italia.¹⁰⁶ Transport měl pro zákazníka zajistit dohodnutý soutěžitel a ostatní soutěžitelé nesměli na tohoto zákazníka a zakázku „útočit“. Na ujednání o rozdělení zákazníků byla navázána ujednání cenová (např. krycí nabídky).
73. Mimo již zmiňované smluvní zakotvení některých aspektů vzájemné spolupráce svědčí o komplexním charakteru dohody rovněž používání rezervačního systému.
74. Inherentní součástí komplexních dohod narušujících hospodářskou soutěž pravidelně bývá výměna obchodně citlivých informací. K výměně citlivých informací nemusí nutně docházet na oboustranné bázi (*exchange*), ale dokonce stačí jejich jednostranné poskytnutí soutěžitelem (*disclosure*).¹⁰⁷ Úřad má takovou výměnu informací prokázanu i v právě posuzované věci. Docházelo k ní jak při osobních schůzkách a jednáních, tak formou elektronické komunikace.
75. Jak § 3 odst. 1 zákona, tak čl. 101 SFEU shodně rozlišují mezi dohodami cílovými a efektovými. V rámci těchto kategorií se mohou protisoutěžní ujednání podle okolností případu lišit a vykazovat různou míru závažnosti. Specifickou kategorií jsou dohody označované jako *hardcore*. Jejich typickým příkladem jsou dohody o koordinaci cen, rozdělení trhu, omezení výroby, apod. Tyto dohody mají již ze své podstaty vždy škodlivý dopad hospodářskou soutěž a její narušení jako svůj cíl.¹⁰⁸ Při posuzování dohody a jejího obsahu Úřad všechny zmíněné aspekty, které charakterizují určité jednání jako *hardcore* dohodu, shledal.
76. Na základě opatřených důkazů a zjištěných skutečností týkajících se spolupráce soutěžitelů v rámci projektu Italia Úřad kvalifikoval soutěžiteli uzavřenou protisoutěžní dohodu jako dohodu cílovou (*by object*), ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU.

V. 2 Kontinuita protisoutěžního jednání a trvající delikt

77. Úřad považuje jednání soutěžitelů v rámci projektu systémového vlaku a poté při přepravě jednotlivých vozových zásilek ve stejné relaci (společně označované jako projekt Italia)

¹⁰⁶ Viz bod 55. tohoto rozhodnutí a pozn. pod č. 88 k významu a užívání pojmu „projekt Italia“ v dalším textu.

¹⁰⁷ Z rozsudku Tribunálu ze dne 24. 3. 2011 ve věci „Comap SA v Commission“, T-377/06, odst. 70.

¹⁰⁸ Viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 6. 2013 ve věci „Vojenská ubytovací správa“, sp. zn. 62 Af 61/2011, str. 6-7, rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012 ve věci „Asociace grafického designu“, sp. zn. 1 Afs 77/2012, zejm. odst. 30 – 35, rozsudek ECJ ze dne 11. 9. 2014 ve věci „Groupement des Cartes Bancaires v Commission“, C-67/13P, aj.

považuje za jednání jediné, směřující obecně stále ke stejnému cíli, a vymezil je daty 15. 8. 2006 až 30. 9. 2010. To se odráží i v dále podané právní kvalifikaci jednání soutěžitelů jako trvajících deliktu.

78. Podstatu trvajících deliktu charakterizuje udržování určitého protiprávního stavu pachatelem (či pachateli), bez ohledu na to, zda jej pachatel sám i vyvolal nebo tento stav jen udržuje, přičemž v průběhu trvání jsou stále splněny všechny znaky dané skutkové podstaty.¹⁰⁹ Takto je trvajících delikt konstantně traktován i judikaturou národní¹¹⁰ a evropskou.¹¹¹
79. Obecně lze jednotu skutkových okolností posoudit především ve světle soutěžiteli sledovaného celkového plánu, resp. jednotícího záměru, a dále podle obsahové a časové souvislosti všech dílčích jednání, jimiž byl tento plán naplňován.¹¹²
80. Úřad shledal, že na počátku nezákonné spolupráce byla dohoda soutěžitelů o tom, že si v rámci realizovaného vlakového projektu budou rozdělovat zákazníky. Zároveň se dohodli na způsobu a nástrojích, jak toho v praxi dosáhnout. Po celé vymezené období byl tento plán a jednotící záměr dodržován a dohodnutým způsobem naplňován.
81. Schéma protisoutěžní spolupráce nijak neovlivnila ani skutečnost, že od [...obchodní tajemství...] nedocházelo k sestavování systémových vlaků a přeprava dál probíhala formou jednotlivých vozových zásilek.¹¹³ Jednalo se pouze o způsob organizačně-technického seřazení a transportní modalitu. Úřad dospěl k závěru, že protisoutěžní spolupráce v rámci projektu Italia trvala až do 30. 9. 2010, kdy došlo k poslednímu vypravení takto označených zásilek.¹¹⁴
82. Z povahy vzájemné komunikace a chování soutěžitelů plyne, že soutěžitelé měli zájem na tom, aby systém rozdělování zákazníků fungoval, neboť z něj každý z nich profitoval. Hlavní výhodou pro spolupracující soutěžitele, oproti stavu nenarušeného konkurenčního prostředí, představovala možnost rezervovat si zákazníka, resp. transport, tedy situace, kdy se soutěžitel nemusel obávat, že by na „jeho“ transport mohl zaútočit některý konkurent a pomocí výhodnějších podmínek jej získat pro sebe. Tuto nosnou myšlenku nezákonné spolupráce pak soutěžitelé společně udržovali a rozvíjeli po celé období trvání projektu Italia.

¹⁰⁹ Viz Prášková, H. Základy odpovědnosti za správní delikty. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 446 s., str. 210, 211, 217.

¹¹⁰ Viz např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 18. 9. 2012, sp. zn. 7 Afs 122/2009, odst. 42.

¹¹¹ Obdobně viz např. rozsudek ECJ ze dne 24. 6. 2015 ve věci „Fresh Del Monte Produce v Commission“, C-293/13P, odst. 156.

¹¹² Podle Soudního dvora EU je existence společného jednotícího plánu rozhodujícím aspektem pro posouzení jednání jako trvajících/pokračujících narušení hospodářské soutěže, viz např. rozsudek ECJ ze dne 26. 1. 2017 ve věci „Duravit and Others v Commission“, C-609/13P, odst. 117.

¹¹³ Viz I. č. 91 – 92 (dok. 18) leniency žádosti RCA a I.č. 22 (CD22) správního spisu (zápis ze společného jednání soutěžitelů).

¹¹⁴ Viz I. č. 258 (CD12) správního spisu a I. č. 19 – 51 leniency žádosti ČD s výkazy vypravených vagonů označovaných jako Italia Express za období 2. 1. 2010 až 30. 9. 2010.

Žádný z nich se nesnažil zavedený systém „rozbít“ a pokračovat (v rámci projektu Italia) v ryze nezávislém, koluze prostém soutěžním chování.¹¹⁵

83. Úřad má výše konstatované tvrzení o účasti všech soutěžitelů na jednom komplexním protisoutěžním jednání prokázáno na základě značného množství přímých i nepřímých důkazů. Přesvědčivost celého důkazního materiálu podporuje skutečnost, že část důkazů byla předána v rámci leniency žádostí a část jich byla získána přímo u soutěžitelů v rámci šetření na místě. Veškeré důkazy se přitom vzájemně doplňují a podporují Úřadem přijaté závěry.¹¹⁶
84. Závěrem této subkapitoly proto Úřad shrnuje, že protisoutěžní spolupráci v rámci projektu Italia kvalifikoval jako zakázanou dohodu s cílem narušit hospodářskou soutěž ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU s dobou trvání od 15. 8. 2006 do 30. 9. 2010, jejímž uzavřením a plněním došlo ke spáchání trvajících správních deliktů ve smyslu § 22a odst. 1 písm. b) zákona.

V. 3 Ovlivnění obchodu mezi členskými státy

85. Dikce čl. 101 SFEU označuje jako neslučitelné s fungováním vnitřního trhu ty dohody, které jsou způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy. Úřad se v posuzovaném případě zabýval otázkou, zda má aplikovat rovněž čl. 101 SFEU, tedy zda výše popsané jednání mělo vliv na obchod mezi členskými státy ve smyslu zmíněného článku. Vycházel přitom zejména ze *soft law* přijatého Komisí za účelem vysvětlení konceptu ovlivnění obchodu mezi členskými státy, konkrétně z dokumentu „*Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty*“.¹¹⁷ V souladu s *Guidelines on trade* a relevantní judikaturou se Úřad zaměřil na zkoumání, zda v posuzovaném případě (a) docházelo k přeshraničním ekonomickým aktivitám, (b) zda dohoda byla objektivně způsobilá zmíněné ekonomické aktivity ovlivnit, resp. ovlivnila, a (c) zda toto ovlivnění vykazovalo prvek dostatečnosti/významnosti.¹¹⁸
86. Dohoda soutěžitelů byla uzavřena v souvislosti s poskytováním služeb v oblasti nákladní železniční přepravy a spedice. Vagóny se zbožím byly v České republice zařazeny do systémového vlaku, který následně pokračoval do cílové rozřazovací stanice [...obchodní tajemství...], odkud zboží putovalo především do [...obchodní tajemství...] a [...obchodní tajemství...]. Většina zboží pocházela z [...obchodní tajemství...], částečně pak z [...obchodní

¹¹⁵ Srov. též rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, bod 233: „Účastník, který mlčky schvaluje protiprávní jednání, aniž by se od něj veřejně distancoval nebo jej oznámil správním orgánům, účinně podporuje trvání tohoto protiprávního jednání a ztěžuje jeho odhalení. Toto omisivní jednání představuje pasivní způsob účasti na protiprávní dohodě, který je způsobilý založit odpovědnost podniku (rozsudek Soudního dvora Aalborg Portland, bod 84).“

¹¹⁶ K tomu srov. např. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 9. 2013 ve věci „Wabco Europe and Others v Commission“, T-380/10, odst. 48, 49.

¹¹⁷ Dostupné na <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/trade.html> (dále též „*Guidelines on trade*“).

¹¹⁸ Jde o konstitutivní aspekty celého konceptu *ovlivnění obchodu mezi členskými státy* (a) *trade between member states*, (b) *may effect* a (c) *appreciability*.

tajemství...].¹¹⁹ Výkony vlaku v průběhu trvání nezákonné dohody kolísaly. Z podkladů, které má Úřad k dispozici, plyne, že průměrné vytížení jednoho vlaku bylo cca [...obchodní tajemství...] tun/brutto,¹²⁰ a například v roce [...obchodní tajemství...] bylo průměrně vypravováno [...obchodní tajemství...] vlaků měsíčně a přepraveno téměř [...obchodní tajemství...] tun/netto.¹²¹ Koncem roku [...obchodní tajemství...] začínají přepravené objemy zboží postupně klesat.¹²² Nezákonná spolupráce soutěžitelů trvala přibližně 4 roky a 2 měsíce, dva spolupracující soutěžitelé pocházeli z České republiky, tím třetím byl největší rakouský národní dopravce.

87. Na základě popsaných okolností Úřad konstatuje, že podmínku aplikace čl. 101 SFEU spočívající v ovlivnění obchodu mezi členskými státy má ve vztahu k posuzovanému nezákonnému jednání za splněnou.

V. 4 Posouzení podmínek *de minimis*

88. Dle § 3 odst. 1 zákona dohody, jejichž dopad na hospodářskou soutěž je zanedbatelný, nejsou považovány za zakázané. Kritéria zanedbatelného dopadu dohod na hospodářskou soutěž jsou blíže stanovena v dokumentu *Oznámení Úřadu o dohodách, jejichž dopad na soutěž je zanedbatelný* (dále též „**Oznámení**“).¹²³ Obdobný přístup k aplikaci čl. 101 SFEU již mnohem dříve ve své rozhodovací praxi přijala EK a potvrdily evropské soudy.¹²⁴ V současné době je uplatnění pravidla *de minimis* upraveno v tzv. „*De minimis notice*“.¹²⁵ Jak národní, tak evropský přístup k doktríně *de minimis*¹²⁶ je založen na premise, že k jejímu uplatnění nemůže dojít u dohod cílových. Jelikož Úřad výše konstatoval, že dohoda soutěžitelů v rámci projektu byla právě tímto typem cílové dohody obsahující *hardcore* protisoutěžní praktiky, nepříchází uplatnění pravidla *de minimis* v úvahu.

¹¹⁹ Viz např. l. č. 359 - 361 správního spisu nebo l. č. 13 (dok. 2) leniency žádosti RCA.

¹²⁰ Viz např. l. č. 194 – 195, 263 – 264, 269 (C14, CD15, CD20) správního spisu. Srov. též zápis z mezinárodního jednání na l. č. 164 – 165 (C7), cit: „b) Vytížení vlaků – konstatování výrazné zlepšení, kdy [...obchodní tajemství...]“, přičemž běžný normativ vlaku byl [...obchodní tajemství...] tun/brutto, výjimečně i [...obchodní tajemství...] tun/brutto, viz l. č. 80, 178, 191 (B1P5, C12, C14) správního spisu.

¹²¹ Viz l. č. 264 a 269 (CD15, CD20) správního spisu.

¹²² Viz např. l. č. 360 správního spisu.

¹²³ Oznámení je uveřejněno na webových stránkách Úřadu: <http://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html>.

¹²⁴ Z rozsudku KS v Brně „Vojenská ubytovací správa“: „Před samotným konstituováním do komunitárního práva byla zásada „*de minimis non curat lex*“ deklarována nejprve v roce 1968 Komisí v případě „Socemas“ (rozhodnutí Komise 68/318, Úřední věstník /1968/ L 201/4), aby oprávněnost toho přístupu, a tím jeho další legitimní aplikovatelnost, mohla být o rok později potvrzena i Soudním dvorem ve věci „Völk/Vervaecke“ (rozsudek Soudního dvora 5/69 ve věci Franz Völk v. S.P.R.L., J. Vervaecke (1969), ECR-295.“

¹²⁵ Původní oznámení *The Commission Notice on agreements of minor importance which do not appreciably restrict competition under Article 81(1) of the Treaty establishing the European Community (de minimis)*, uveřejněné v Official Journal C 368, dne 22. 12. 2001 (dále též „**Oznámení de minimis EK**“). Po rozsudku Soudního dvora ze dne 13. 12. 2012 ve věci „Expedia“, C-226/11, bylo Oznámení s ohledem na soudem vyslovená specifika v posuzování jednání kvalifikovaných jako „*by object*“ revidováno (revidovaná verze byla uveřejněna v Official Journal C 291 dne 30. 8. 2014; viz: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:291:FULL&from=EN>).

¹²⁶ Povaha obou dokumentů je velmi podobná, a Úřad v tom svém výslovně uvádí, že „*Oznámení vychází z komunitární legislativy i judikatury a bude vykládáno v souladu s nimi*“.

V. 5 Posouzení podmínek pro vynětí ze zákazu dohod dle § 3 odst. 4 zákona a čl. 101/3 SFEU

89. Jak § 3 odst. 4 zákona, tak čl. 101 odst. 3 SFEU umožňuje za tam stanovených podmínek vynětí ze zákazu dohod, vyjádřeného v § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU.¹²⁷ Břemeno prokázání splnění těchto podmínek leží na účastnících řízení. Soutěžitelé splnění potřebných podmínek nejen neprokázali, ale jak navíc plyne z jejich komunikace, o žádných benefitech pro zákazníky ani neuvažovali.¹²⁸ Úřad tak splnění potřebných podmínek u posuzované dohody neshledal.

V. 6 Odpovědnost účastníků řízení

90. Zákon o ochraně hospodářské soutěže zakazuje a sankcionuje dohody mezi soutěžiteli. Vést správní řízení ohledně porušení soutěžních pravidel je však možné jen s konkrétní fyzickou nebo právnickou osobou, neboť na rozdíl od soutěžitele jsou tyto osoby nadány právní osobností, tj. způsobilostí mít v mezích právního řádu práva a povinnosti. Základním pravidlem je tak princip osobní odpovědnosti (*personal responsibility*),¹²⁹ jehož podstatou je přičtení odpovědnosti za protiprávní jednání té fyzické nebo právnické osobě, která provozuje podnik právě v době jeho účasti na kartelové dohodě.¹³⁰ V rámci principu osobní odpovědnosti dochází k přechodu odpovědnosti za protisoutěžní jednání na právního nástupce (*legal continuity*), typicky v případě spojení soutěžitelů.¹³¹

91. Princip osobní odpovědnosti byl judikaturou doplněn o princip ekonomické kontinuity (*economic continuity*).¹³² Jeho smyslem je zajištění *effet utile* soutěžního práva v těch případech, kdy by díky těmto změnám mělo například dojít k uložení pokuty určitému subjektu, u něhož však panují oprávněné pochybnosti o možnosti pokutu vůbec uhradit, apod.¹³³ V takových případech by pokuta postrádala prvek odstrašení (*deterrent effect*).¹³⁴

92. Za určitých okolností je možné odpovědnost za protisoutěžní jednání dceřiné společnosti přičítat společnosti mateřské, jež se sice jednání přímo neúčastnila, ale byla vůči společnosti dceřiné v pozici subjektu ovládajícího, a to na základě posouzení hospodářských,

¹²⁷ Taková dohoda musí přispět ke zlepšení výroby nebo distribuce zboží nebo k podpoře technického či hospodářského rozvoje, vyhradit spotřebitelům přiměřený podíl na výhodách z toho plynoucích, nesmí uložit soutěžitelům omezení, která nejsou nezbytná k dosažení cílů podle předcházející věty a zároveň nevyloučí hospodářskou soutěž na podstatné části trhu zboží, jehož dodávka nebo nákup je předmětem dohody.

¹²⁸ Viz např. jejich komunikace na l. č. 12 – 13 (dok. 2) leniency žádosti RCA, týkající se přípravy projektu Italia (cit.): „Pro vyjasnění: Není zamýšleno snížit prodejní cenu pro zákazníky, snížení mají být náklady.“

¹²⁹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-280/06 ze dne 11. 12. 2007 ve věci „ETI SpA“, ECR I-10893, odst. 39.

¹³⁰ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-49/92P ze dne 8. 7. 1999 ve věci „Anic Participazioni“, ECR-I-4125, odst. 78.

¹³¹ Rozsudek Soudu prvního stupně T-259/02, T-264/02, T-271/02 ze dne 14. 12. 2006 ve věci „Raiffeisen Zentralbank Österreich“, ECR II-5196, odst. 326.

¹³² Opak. cit. „Anic Participazioni“, odst. 145, dále rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. 12. 1991 ve věci „Enichem Anic SpA“, T-6/89, ECR II-1623, odst. 237, nebo rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 11. 12. 2007 ve věci „ETI SpA“, C-280/06, ECR I-10893, odst. 41 - 44.

¹³³ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. 9. 2009 ve věci „Hoechst“, T-161/05, ECR II-3555, odst. 51.

¹³⁴ Opak. cit. „ETI SpA“, C-280/06, odst. 40.

organizačních a právních vazeb spojujících oba subjekty.¹³⁵ Zejména pokud mateřská společnost přímo nebo nepřímo vlastní celý základní kapitál dceřiné společnosti nebo jeho rozhodující část, uplatní se vyvratitelná domněnka o výkonu rozhodujícího vlivu.¹³⁶ Pak může být rozhodnutí ukládající pokutu adresováno jen mateřské společnosti.¹³⁷

93. Výše zmíněné hospodářské, organizační a právní vazby mezi oběma subjekty mohou spočívat v různých aspektech, nemusí se dokonce jednat o vlastnictví alespoň prosté většiny základního kapitálu dceřiné společnosti. S obchodním podílem mohou být spojena různá zvláštní oprávnění například ve vztahu k obsazování určitých orgánů společnosti, apod.¹³⁸ Zároveň však není nutné, aby mateřská společnost kontinuálně svých práv využívala a detailně instruovala dceřinou společnost, jak má na trhu jednat. V tomto ohledu stačí, pokud obě společnosti sledují společnou obchodní politiku, což lze dovodit právě ze vzájemných vazeb.¹³⁹

Soutěžitel RCA

94. Společnost RCA v průběhu celého vymezeného časového období, v němž docházelo k protisoutěžnímu jednání, byla v postavení ovládající osoby a určovala soutěžní chování dalších společností. Společnost RCA byla zároveň tím, kdo podal za sebe i další ovládané společnosti žádost o leniency.
95. Vzhledem k výše uvedenému Úřad činí společnost RCA odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání za celé období jeho trvání.

Soutěžitel AWT

96. Důkazy vztahující se k jednotlivým fázím vývoje nezákonné spolupráce soutěžitelů dokládají, že se projektu Italia od samého počátku přímo účastnila společnost Speditrans. Ke dni 1. 6. 2005 byl do obchodního rejstříku zapsán převod celého obchodního podílu ve společnosti Speditrans na společnost AWT Čechofracht.¹⁴⁰ Tento stav úplného ovládní první uvedené společnosti¹⁴¹ trval až do počátku roku 2011, kdy v důsledku vnitrostátní fúze sloučením společnost Speditrans zanikla a jediným právním nástupcem se stala společnost AWT Čechofracht.¹⁴²

¹³⁵ Viz rozsudek Soudního dvora EU ze dne 16. 6. 2016 ve věci „Evonik Degussa and AlzChem v Commission“, C-155/14P, odst. 27.

¹³⁶ Tamtéž, odst. 28.

¹³⁷ Viz rozsudek Tribunálu ze dne 9. 9. 2015 ve věci „Toshiba v Commission“, T-104/13, odst. 94.

¹³⁸ Tamtéž, odst. 97.

¹³⁹ Tamtéž, odst. 121. Tam uvedené závěry byly následně potvrzeny rozsudkem Soudního dvora EU ze dne 9. 9. 2015 „Toshiba v Commission“, C-623/15P. Viz zejména odst. 66, v němž SD výslovně uvedl, že Tribunál nebyl povinen zjišťovat, zda ovládající společnost ovlivňovala provozní (operativní) management druhé společnosti, aby bylo možné konstatovat, že tvoří jediného soutěžitele.

¹⁴⁰ Viz l. č. 469 – 474 a 494 správního spisu.

¹⁴¹ Viz též vyjádření účastníka řízení na l. č. 425 správního spisu.

¹⁴² Rozhodným dnem pro fúzi byl 1. 1. 2011, k výmazu společnosti z OR došlo dne 30. 6. 2011, viz l. č. 469 – 474 a 494 správního spisu.

97. V souladu s výše uvedeným tedy Úřad shledal dva důvody, na jejichž základě přičítá odpovědnost za posuzované protisoutěžní jednání společnosti AWT Čechofracht. Jednak ji činí odpovědnou jako jediného právního nástupce společnosti Speditrans, zároveň je však společnost AWT Čechofracht sama odpovědná z důvodu přímé a výlučné kontroly nad společností Speditrans po celou dobu trvání protisoutěžního jednání.

Soutěžitel ČD

98. Účastník řízení, společnost České dráhy, byl subjektem, který byl zapojen do protisoutěžní spolupráce v rámci projektu Italia a přímo se jej účastnil, a to až do vzniku své dceřiné společnosti ČD Cargo dne 1. 12. 2007. Po svém vzniku převzala společnost ČD Cargo většinu aktivit spojených s nákladní přepravou a expedicí, včetně projektu Italia. Společnost České dráhy byla tím, kdo podal za sebe i dceřinou společností ČD Cargo žádost o leniency.
99. Vzhledem k výše uvedenému Úřad činí společnost České dráhy odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání za celé období jeho trvání.

V. 7 Subjektivní stránka deliktu

100. Úřad konstatuje, že účastníci řízení si museli být vědomi nezákonného charakteru svého jednání a rovněž toho, že jejich jednání může mít za následek narušení hospodářské soutěže. Úřad proto dospěl k závěru, že všichni účastníci řízení porušili § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU zaviněně.

V. 8 Shrnutí právní kvalifikace

101. Na základě shromážděných důkazů a v souladu s výše uvedeným Úřad jednání soutěžitelů RCA, AWT a ČD kvalifikuje jako:
- zakázanou dohodu soutěžitelů s cílem narušit hospodářskou soutěž ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU,
 - spočívající v rozdělování zákazníků a zakázek na přepravu zboží a související cenové koordinaci,
 - při poskytování služeb mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství v souvislosti s vlakovým projektem Italia,
 - s celkovou dobou trvání od 15. 8. 2006 do 30. 9. 2010,
 - která byla způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy EU.
102. Úřad konstatuje, že soutěžitelé RCA, AWT a ČD porušili zákaz uvedený v čl. 101 SFEU a § 3 odst. 1 zákona. Porušením § 3 odst. 1 zákona se dopustili správního deliktu ve smyslu § 22a odst. 1 písm. b) zákona. Úřad jej kvalifikuje jako správní delikt trvajících.

VI. Odůvodnění pokut

VI. 1 Obecná východiska ukládání pokut

103. Podle § 22a odst. 2 zákona se za správní delikt podle § 22a odst. 1 písm. b) téhož zákona uloží pokuta do 10 000 000 Kč nebo 10 % z čistého obratu dosaženého soutěžitelem za poslední ukončené účetní období,¹⁴³ není-li dále stanoveno, že se za správní delikt podle § 22a odst. 1 písm. b) zákona o ochraně hospodářské soutěže pokuta neuloží. Podle § 22b odst. 2 zákona Úřad při určení výměry pokuty přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán; dále se přihlédne k jednání v průběhu řízení před Úřadem a snaze odstranit škodlivé následky správního deliktu.
104. Při výpočtu výše předpokládaných pokut Úřad postupoval dle pravidel stanovených v *Zásadách 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*“).¹⁴⁴
105. Určení konkrétní výše pokuty je věcí správního uvážení Úřadu.¹⁴⁵ Správní uvážení je založeno na posouzení všech relevantních skutkových okolností řešeného případu. Konkrétní forma postihu a jeho výše musí působit natolik silně, aby od podobného jednání odradila i jiné nositele obdobných zákonných povinností. Zároveň musí být postih dostatečně znatelný v materiální sféře soutěžitelů, aby v něm byla obsažena jeho represivní funkce.¹⁴⁶ Sankce by měla odpovídat závažnosti správního deliktu, za nějž je ukládána. Je třeba zohlednit jak typovou, tak konkrétní závažnost deliktního jednání,¹⁴⁷ včetně přitěžujících nebo polehčujících okolností, a další konkrétní aspekty řešeného případu, aniž by existoval taxativní výčet okolností, jež mohou do tohoto okruhu spadat. Každý případ je tedy posuzován individuálně.¹⁴⁸
106. Úřad rovněž u každého účastníka správního řízení (jako soutěžitele) přihlížel při stanovení výše pokuty k jeho aktuální hospodářské situaci, resp. k celkovému čistému obratu soutěžitele dosaženému za poslední ukončené účetní období, přičemž zjišťoval, zda stanovená částka pokuty nepřesáhne 10 % z tohoto obratu.

¹⁴³ Horní hranice pokut, které lze uložit, je stanovena alternativně, Úřad však standardně vychází z obrátového kritéria. Hranice 10 000 000 Kč je určena především pro specifické případy, kdy buď subjekt, který sice je soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona, sám nevykonává ekonomickou činnost a nevytváří obrat, nebo kdy je horní hranice 10 000 000 Kč vyšší než 10 % z jeho čistého obratu dosaženého za poslední ukončené účetní období a tudíž sankce ukládaná v maximální výši dle této pevně stanovené hranice je pro něj méně příznivá, resp. citelnější.

¹⁴⁴ Viz internetové stránky Úřadu www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html (k prvnímu uveřejnění Zásad došlo v dubnu 2007).

¹⁴⁵ Viz rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2013 ve věci „Kartel pekařů“, č.j. 5 Afs 69/2012-240, odst. 54 (cit.): „*Otázku posouzení horní hranice maximálně možné pokuty a samotného algoritmu jejího výpočtu je totiž třeba zásadně odlišovat. Druhá z uvedených se totiž odehrává plně v mezích správního uvážení žalovaného [Úřadu].*“

¹⁴⁶ Viz např. rozsudek KS v Brně ze dne 6. 4. 2007 ve věci „ČSAD Liberec“, sp. zn. 62 Ca 27/2006, str. 23 - 24.

¹⁴⁷ Viz rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012 ve věci „Asociace grafického designu“, sp. zn. 1 Afs 77/2012, zejm. body 32-34 a 39.

¹⁴⁸ Viz rozhodnutí NSS ze dne 11. 7. 2013, sp. zn. 7 As 15/2013, cit.: „*Z hlediska soudního přezkumu je rozhodné, že výše pokuty byla uložena v zákonném rozmezí a řádně zdůvodněna, bylo přihlédnuto ke všem zákonným hlediskům a úvahy žalované se pohybují v mezích správního uvážení.*“

107. Podle ustálené judikatury správních soudů se trestnost správních deliktů řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů a na správní trestání lze přiměřeně vztáhnout principy trestního práva.¹⁴⁹ V rámci procedury narovnání Úřad nezkoumá subjektivní stránku deliktu.

VI. 2 Souběh národního a unijního deliktu - porušení § 3 odst. 1 ZOHS a čl. 101 SFEU

108. Úřad výše konstatoval, že v posuzované věci došlo k porušení jak národních, tak unijních právně závazných soutěžních pravidel. Kartelové dohody, u nichž je shledán potenciál významně narušit obchod mezi členskými státy EU a porušují tak článek 101 SFEU, budou ve většině případů představovat inherentně též porušení národního soutěžního práva. Podle judikatury českých soudů v takovém případě dochází k jednočinnému souběhu národního a unijního deliktu, především z důvodu rozdílných chráněných zájmů.¹⁵⁰

109. Související problematiku při jednočinném souběhu dvou a více deliktů představuje uplatnění principu absorpce. Absorpční zásada ukládá správním orgánům rozhodujícím o sankci za více správních deliktů spáchaných ve vícečinném nebo jednočinném souběhu, stejnorodém či různorodém, postupovat obdobně jako při ukládání úhrnného nebo souhrnného trestu. To v praxi znamená určit, který ze spáchaných deliktů je nejzávažnější a nejpřísněji postižitelný,¹⁵¹ a dále vysvětlit způsob zohlednění spáchání dalších deliktů.¹⁵² Užití absorpční zásady vede k navýšení ukládané sankce (asperaci), nedochází však k prostému sčítání (kumulaci).

110. Ve výše odkazovaném rozsudku NSS „*Tupperware*“ soud výslovně uvedl, že je Úřad oprávněn (nikoliv povinen) mnohost deliktů zohlednit a pokutu zvýšit.¹⁵³ K této praxi Úřad běžně sahá v případech mnohosti deliktů téhož soutěžitele, které shodně porušují ustanovení § 3 odst. 1 ZOHS.¹⁵⁴ Zmiňovaná rozhodnutí Úřadu se nicméně týkala mnohosti deliktů v podobě relativně samostatných jednání, u nichž bylo po skutkové stránce možné jednotlivé delikty přehledně vymezit a oddělit.¹⁵⁵ Situace však není natolik jednoznačná v případě souběhu deliktů podle § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU, a zvláště v nyní posuzované věci. Soutěžitelé v rámci dotčeného vlakového projektu, charakterizovaného zejména geografickou relací a způsobem přepravy, postupovali po celou dobu jeho trvání v souladu s uzavřenou

¹⁴⁹ Viz např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007, str. 130 až 133. Nutno dodat, že po přijetí zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a souvisejících novel byla řada absentujících či roztržštěných ustanovení a principů z oblasti správního trestání tímto předpisem „kodifikována“.

¹⁵⁰ Nenarušená/fungující soutěž na vnitřním trh EU versus nenarušená/fungující soutěž na národním trhu. Viz např. rozsudek NSS ze dne 3. 12. 2008 ve věci „*Tupperware*“, sp. zn. 7 Afs 7/2008, str. 16 a 17, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 28. 3. 2014 ve věci „*RWE Supply & Trading CZ*“, sp. zn. 5 Afs 15/2012, str. 11 a 12.

¹⁵¹ Viz např. rozhodnutí předsedy Úřadu ve věci „*Komunální technika*“ ze dne 25. 11. 2015, č.j. R426,431/2014/HS-40892/2015/310/JZm, odst. 107, dále též rozhodnutí Úřadu ze dne 22. 4. 2016, č.j. ÚOHS-S0236/2016/KD-17418/2016/851/LŠt, ve věci stavebních společností a inženýrského stavitelství, str. 44 a násl.

¹⁵² Viz např. rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2008 ve věci „*RWE Transgas*“, č.j. 5 Afs 9/2008-328, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 18. 6. 2009, sp. zn. 1 As 28/2009 (též judikatura tam uvedená), aj.

¹⁵³ Viz str. 21, první odstavec.

¹⁵⁴ Viz např. rozhodnutí Úřadu ze dne 7. 6. 2017 ve věci „*Barelová voda*“, č.j. ÚOHS-S0570/2015/KD-17218/2017/852/DSv, dále rozhodnutí ze dne 22. 4. 2016 ve věci stavebních společností a inženýrského stavitelství, č.j. ÚOHS-S0236/2016/KD-17418/2016/851/LŠt, body 181. a násl., aj.

¹⁵⁵ Dopustí-li se soutěžitel koluze ve veřejné zakázce a poté se (s odstupem několika let) dohodne na „cenovém neútočení“ a rozdělení zákazníků, lze jednotlivá jednání snadno oddělit a mnohost deliktů adekvátně potrestat.

protisoutěžní dohodou a podle určitého schématu si rozdělovali zákazníky. Z pohledu skutkového se jednalo o jednání jediné a homogenní, odehrávající se na stále stejné trase a v rámci identického projektu.

111. Toto jednání přitom z povahy věci muselo mít potenciál (či muselo reálně vést) k narušení národního soutěžního prostředí, které je ale v daném případě neoddělitelnou součástí zmíněného širšího geografického rámce, v němž se protisoutěžní jednání odehrávalo. Akceptování úvahy o navýšení pokuty za jednočinný souběh národního a evropského soutěžního deliktu by nyní znamenalo, že posuzovaný kartel by měl vyšší potenciál narušit hospodářskou soutěž ve vztahu k území ČR, a to jen proto, že správní řízení vede český soutěžní úřad. Totéž by však bylo možné konstatovat ve vztahu ke všem dotčeným státům, resp. by teoreticky bylo dokonce možné shledat vyšší míru potenciálního či reálného škodlivého dopadu na území jiného státu. Za daných skutkových okolností se tak jeví přitěžování za jednočinný souběh jako formalistické uvažování, odhlížející od reálného průběhu a skutečného dopadu protisoutěžního jednání na hospodářskou soutěž a spotřebitele.
112. I pokud by intenzita a dopad protisoutěžního jednání byly ve vztahu k území jednoho státu shledány jako vyšší, nejeví se Úřadu jako spravedlivé automaticky uzavřít, že jen díky tomu by měla být účastníkům řízení navýšena pokuta s ohledem na konstatování jednočinného souběhu národního a unijního deliktu. Spravedlivému určení částky pokuty a jejímu případnému zvýšení by spíše odpovídalo zohlednění uvedeného aspektu, tj. specificky zaměřené a vyšší intenzity deliktu na určitém území, buď v rámci stanovení konkrétní závažnosti deliktu, nebo jako přitěžující okolnosti.
113. Úřad shrnuje, že dle jeho názoru by navýšení pokuty za jednočinný souběh obou deliktů nereflektovalo konkrétní charakteristiku případu. Přes výše zmiňované judikatorní závěry o přípustnosti jednočinného souběhu národního a unijního deliktu není v posuzované věci dle názoru Úřadu vhodné zvyšovat pokutu s ohledem na tento souběh, neboť takový postup by ve své podstatě znamenal dvojnásobné přičítání sankce za jedno a to samé jednání. Ze všech výše podaných důvodů Úřad sice hodlá v závěrečném rozhodnutí konstatovat jak porušení § 3 odst. 1 ZOHS, tak čl. 101 SFEU, avšak pokuty hodlá ukládat jen za porušení unijního práva a bez přitížení (navýšení pokuty) pro porušení práva národního.

VI. 3 Dohodou dotčené zboží

114. Úřad zohlednil především relativně izolovanou povahu posuzovaného jednání a jeho zaměření „dovnitř“ vlakového projektu. Cílem soutěžitelů nebylo kooperovat v celém širokém segmentu železniční přepravy a zasílatelství. Má-li však mít pokuta dostatečný sankční efekt (*deterrence*), není možné vycházet v tomto případě jen z objemu zboží dotčeného v posledním roce trvání kartelu, neboť přepravené objemy zboží v průběhu trvání projektu Italia kolísaly, a poslední rok měla přepravená tonáž výrazně klesající tendenci.

115. Úřad jako dohodou dotčené zboží stanovil celkovou tonáž zboží přímo přepraveného v rámci projektu Italia,¹⁵⁶ a poté určil objem průměrně přepraveného zboží za jeden rok. Pro účely finančního vyjádření celkového objemu přepraveného zboží Úřad vycházel z cen, které byly účtovány zákazníkům. Tyto ceny byly účtovány za tunu přepraveného zboží (netto).
116. Úřad proto při výpočtu pokuty jako dohodou dotčené zboží nejprve stanovil celkovou tonáž¹⁵⁷ zboží přímo přepraveného v rámci projektu Italia,¹⁵⁸ a poté určil objem průměrně přepraveného zboží za jeden rok, který (pro účely stanovení základní částky pokuty) vynásobil průměrnou cenou přepravy.¹⁵⁹
117. Při určení celkové přepravené tonáže v rámci projektu Italia za období druhé poloviny roku 2006 Úřad vycházel jednak ze statistiky přeprav za měsíc listopad a prosinec,¹⁶⁰ a dále z vyjádření soutěžitelů.¹⁶¹ Úřad proto stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za období druhé poloviny roku 2006 ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto.
118. Při určení celkové přepravené tonáže v rámci projektu Italia za období roku 2007 Úřad vycházel z kompletní statistiky přeprav (po jednotlivých měsících a s počty vypravených vlaků Italia Express, s celkovou uvedenou tonáží [...obchodní tajemství...] tun/netto).¹⁶² Úřad proto stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za období roku 2007 ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto.
119. Při určení celkové přepravené tonáže v rámci projektu Italia za období roku 2008 Úřad vycházel především z vyjádření soutěžitelů. Z nich vyplývá, že tento rok nebyl tak úspěšný jako rok 2007 a že objem přeprav začíná koncem roku 2008 klesat, stále se však pohyboval okolo [...obchodní tajemství...] tun/netto.¹⁶³ Úřad proto stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za období roku 2008 ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto.
120. Při určení celkové přepravené tonáže v rámci projektu Italia za období roku 2009 Úřad vycházel především z vyjádření soutěžitelů,¹⁶⁴ a podpůrně z dokumentů označených jako

¹⁵⁶ Viz též bod 18. Zásad: „Základní částka pokuty reflektuje obrat dosažený konkrétním soutěžitelem z prodeje zboží či služeb, jichž se narušení soutěže přímo nebo nepřímo týká...“

¹⁵⁷ Při zjišťování celkového objemu přepraveného zboží vycházel z podkladů zajištěných při místním šetření, z obsahu leniency žádostí a z účastníky řízení poskytnutých informací. Zejména dokumenty zajištěné při šetření mají vysokou vypovídací hodnotu, neboť obsahují údaje o vytížení konkrétních vlaků nebo statistiku přeprav pro konkrétní měsíce a roky, viz l. č. 194 – 195, 256, 257, 258, 263 – 264, 269 (C14, CD10, CD11, CD12, CD15, CD20) správního spisu, dále l.č. 512 – 517, 527 – 534, 535 - 551 správního spisu, l.č. 15 – 51 leniency žádosti ČD.

¹⁵⁸ Viz též bod 18. Zásad.

¹⁵⁹ Pro účely finančního vyjádření celkového objemu přepraveného zboží Úřad vycházel z cen, které byly účtovány zákazníkům. Tyto ceny byly účtovány za tunu přepraveného zboží (netto), neexistovala [...obchodní tajemství...]. Účtované ceny se v konkrétních případech lišily, roli hrálo především [...obchodní tajemství...], apod. (viz dále).

¹⁶⁰ Obě statistiky viz l. č. 194 (C14) správního spisu. Úřad těmto statistikám (i dalším obdobným dokumentům pro další roky, viz dále) přikládá vysokou relevanci a důvěryhodnost, neboť byly zajištěny přímo na místním šetření.

¹⁶¹ Viz l. č. 360 (první odst.) správního spisu, a l. č. 516 správního spisu.

¹⁶² Viz l. č. 269 (CD20) správního spisu. I tato statistika byla zajištěna při místním šetření. Kromě celkového objemu přepravené tonáže [...obchodní tajemství...] tun/netto dále uvádí, že bylo vypraveno [...obchodní tajemství...] vlaků Italia Express, což znamená průměrné vytížení jednoho vlaku [...obchodní tajemství...] tun/netto.

¹⁶³ Viz l. č. 360 (první odst.) správního spisu, l. č. 516 správního spisu, a l. č. 528 správního spisu.

¹⁶⁴ Viz l. č. 528 správního spisu.

„Výkazy vozidel/Wagenliste Italia Express“.¹⁶⁵ V roce 2009 dále klesají objemy přepravené tonáže a zájem zákazníků o vlak Italia. Úřad proto stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za období roku 2009 ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto.

121. Při určení celkové přepravené tonáže v rámci projektu Italia za období roku 2010 Úřad vycházel především z vyjádření soutěžitelů, a podpůrně z dokumentů označených jako „Výkazy vozidel/Wagenliste Italia Express“.¹⁶⁶ V roce 2010 byly objemy přepravené tonáže, ve srovnání s roky minulými, [...obchodní tajemství...]. Úřad proto stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za období roku 2010 ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto.
122. V souladu s výše uvedeným Úřad stanovil objem přeprav zboží v rámci projektu Italia za celé období jeho trvání ve výši celkem [...obchodní tajemství...] tun/netto. Průměrná roční přepravená tonáž činí [...obchodní tajemství...] tun/netto.
123. Dle Zásad (bod 18.) by měla základní částka pokuty *reflektovat obrat dosažený konkrétním soutěžitelem z prodeje zboží či služeb, jichž se narušení soutěže přímo nebo nepřímo týká*. Tomu by v daném případě odpovídalo zjištění, kolik z celkového objemu přepravené tonáže v rámci projektu Italia přepravil ten který soutěžitel. Úřad však zohlednil specifické skutkové okolnosti případu a podstatu jednání soutěžitelů v rámci projektu Italia.
124. V první řadě Úřad zohlednil skutečnost, že všichni soutěžitelé v souladu s dohodou fakticky ovlivňovali podmínky přepravy všech transportů v rámci projektu Italia. Každý transport jedoucí vlakem Italia, resp. označený Italia, někomu ze spolupracujících soutěžitelů „patřil“, a zákazník obdržel vždy nabídku vycházející ze společné dohody o rozdělení zákazníků. V této souvislosti Úřad poukazuje na již výše zmiňované ujednání soutěžitelů o vzájemných kompenzacích za přepravenou tonáž. Smyslem těchto kompenzací bylo mimo jiné napravit případnou „nerovnost“ mezi soutěžiteli co do zisku z provedených transportů.
125. Na základě výše uvedeného se Úřad rozhodl vycházet z celkové výše průměrně přepravené tonáže v rámci projektu Italia za jeden rok ([...obchodní tajemství...] tun) u každého jednotlivého soutěžitele.¹⁶⁷

VI. 4 Průměrná cena přepravy

126. Pro účely výpočtu základní částky pokuty se Úřad dále zabýval finančním vyjádřením provedených přeprav. Zaměřil se proto na určení průměrné ceny za jednu tunu přepraveného zboží v rámci projektu Italia.¹⁶⁸

¹⁶⁵ Viz l. č. 255 – 256 (CD9, CD10) správního spisu.

¹⁶⁶ Odhad uvedený na l. č. 528 správního spisu činil [...obchodní tajemství...] tun/netto, součet tonáže podle dostupných výkazů (viz l. č. 19 – 51 leniency žádosti ČD) nepatrně přesahuje [...obchodní tajemství...] tun/netto.

¹⁶⁷ Viz též bod. 14 Zásad: „Zásady dále uvedené nebudou ze strany Úřadu aplikovány v nestandardních případech, kdy je možné specifikata případu a míru odlišnosti stručně a jasně definovat a kde takový odlišný postup vyžadují principy přiměřenosti a spravedlnosti.“

¹⁶⁸ Vycházel přitom z důkazů zajištěných při místních šetřeních, sdělení soutěžitelů i z informací od zákazníků, kteří přepravovali zboží v rámci projektu Italia.

127. V rámci projektu Italia neexistovala jediná, univerzálně platná cena přepravy. Do koncové ceny pro zákazníka vždy vstupovaly faktory jako [...obchodní tajemství...], apod. Z komunikace týkající se koncových cen přepravy pro zákazníky vyplývá pro celou trasu ([...obchodní tajemství...] s navazující přepravou do konkrétních cílových stanic v [...obchodní tajemství...]) obvyklé cenové rozpětí cca [...obchodní tajemství...] eur za tunu/netto.¹⁶⁹ Z vyjádření některých zákazníků, kteří projektu Italia využívali, pak plyne průměrná cena přepravy přibližně [...obchodní tajemství...] eur tuna/netto.¹⁷⁰
128. Tuto hodnotu Úřad stanovil jako průměrnou cenu přepravy a přepočtl průměrným kurzem eura a české koruny za období let 2006 až 2010, který stanovil, podle dat o vývoji kurzů měn zveřejňovaných na internetových stránkách České národní banky,¹⁷¹ ve výši 26,50 Kč/euro.¹⁷² Průměrná cena přepravy tak činila [...obchodní tajemství...],- Kč tuna/netto.

VI. 5 Stanovení hodnoty prodeje dotčeného zboží

129. Při vynásobení počtu průměrně přepravených tun zboží za jeden rok ([...obchodní tajemství...]) průměrnou cenou přepravy ([...obchodní tajemství...] euro, resp. [...obchodní tajemství...],- Kč), činí výsledná hodnota prodeje dotčeného zboží, z níž bude Úřad při výpočtu pokuty dále vycházet, částku 106 805 600,- Kč.

VI. 6 Konkrétní okolnosti určení výměry pokuty pro jednotlivé účastníky řízení

130. Úřad má za prokázané, že soutěžitelé RCA, AWT a ČD uzavřeli dohodu spočívající v rozdělování zákazníků a zakázek na přepravu zboží, související cenové koordinaci a výměně obchodně citlivých informací, při poskytování služeb mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství v souvislosti s vlakovým projektem Italia. Dohoda byla způsobilá narušit obchod mezi členskými státy EU a skutečně jej také narušila. Posuzované jednání spadá do kategorie tzv. kartelů s tvrdým jádrem (*hardcore*), které představují nejzávažnější formu protisoutěžního jednání. V souladu se Zásadami je Úřad proto považuje za velmi závažné porušení zákona a ukládá za ně nejpřísnější pokuty. Při výpočtu pokut u nejzávažnějších deliktů se v souladu se Zásadami stanoví výchozí podíl základní částky pokuty do výše 3 % z obrátu na relevantním trhu (hodnoty prodeje).

¹⁶⁹ Viz I.č. 41 – 44 (dok. 9) leniency žádosti RCA, s cenovým rozpětím uváděným v komunikaci [...obchodní tajemství...] eur tuna/netto, I.č. 49 – 52 (dok. 12) leniency žádosti RCA, s cenovým rozpětím uváděným v komunikaci [...obchodní tajemství...] eur tuna/netto, I.č. 53 – 54 (dok. 13) leniency žádosti RCA, s cenovým rozpětím uváděným v komunikaci [...obchodní tajemství...] eur tuna/netto.

¹⁷⁰ Viz I.č. 999 – 1000 správního spisu, zákazník [...obchodní tajemství...], s uvedenou cenou přepravy [...obchodní tajemství...] eur/tuna, I.č. 1001 – 1026 správního spisu, zákazník [...obchodní tajemství...], s průměrnou vypočtenou cenou [...obchodní tajemství...] eur/tuna (na základě údajů o celkové tonáži a celkové zaplacené ceně, I.č. 1002), a 1029 -1061 správního spisu, zákazník [...obchodní tajemství...], s průměrnou vypočtenou cenou [...obchodní tajemství...] eur/tuna (viz I.č. 1049 s cenami vlaku Italia).

¹⁷¹ Dostupné na: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_form.jsp.

¹⁷² Průměrný kurz eura za jednotlivé roky v období 2006 – 2010 činil 28,3 Kč, 27,7 Kč, 24,9 Kč, 26,4 Kč a 25,2 Kč; výsledné zprůměrování činí 26,5 Kč/euro.

131. Při zvažování konkrétní závažnosti jednání soutěžitelů Úřad hodnotil zejména jeho dlouhodobost, kombinované uplatňování ujednání „rozdělovacích“ a cenových, využívání k tomu určeného rezervačního systému a průběžnou výměnou citlivých informací. Na druhou stranu Úřad zohlednil kolísání objemů přeprav, resp. že od konce roku 2008 měly přepravy sestupnou tendenci a přepravený objem zboží zejména v posledním roce fungování projektu Italia nebyl nikterak výrazný. Na základě uvedených faktorů Úřad stanovil výchozí podíl základní částky pokuty ve výši 2,5 %.
132. Úřad dále zohlednil délku posuzovaného deliktního jednání, a rovněž se zabýval přitěžujícími a polehčujícími okolnostmi, čemuž se věnuje níže u jednotlivých soutěžitelů.

Soutěžitel RCA

133. Vzhledem k tomu, že soutěžitel RCA podal u Úřadu žádost o upuštění od uložení pokuty dle § 22ba zákona, splnil a v současné době splňuje podmínky stanovené pro upuštění od uložení pokuty v rámci Leniency programu (Leniency typu I), Úřad za daných okolností tomuto soutěžiteli pokutu neukládá.

Soutěžitel AWT

134. Dohodou dotčené zboží bylo vyjádřeno částkou ve výši 106 805 600 Kč. Základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího podílu ve výši 2,5 %, činí 2 670 140,- Kč. Tuto částku Úřad dále vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání. Výsledná částka činí 4 459 134,- Kč. Jako přitěžující okolnost Úřad spatřuje skutečnost, že soutěžitel AWT byl tím, kdo vytvořil rezervační systém, tedy základní komponentu pro rozdělování zákazníků. Proto hodlá základní částku pokuty dále zvýšit o 3 %, celkem tedy na částku 4 592 908,- Kč. Žádné další přitěžující či polehčující okolnosti při posuzování jednání soutěžitele AWT Úřad neshledal.
135. Díky splnění podmínek stanovených v rámci procedury narovnání snížil Úřad tuto částku o 20 %, tj. po zaokrouhlení na celé tisíce směrem dolů, na částku ve výši 3 674 000,- Kč.
136. U soutěžitele AWT došlo od doby dokonání popsaného dohody k významným organizačním změnám. V době účasti na dohodě patřila společnost „SPEDI-TRANS“ k významným subjektům působícím na trhu spedičních a dopravních služeb, a to nejen v rámci ČR, a zároveň z těchto činností vykazovala velmi vysoké obraty (v řádu mld.).¹⁷³ Při srovnání se současnou ekonomickou situací účastníka řízení je zřejmý pokles tržeb.¹⁷⁴ Jak bylo uvedeno v úvodu tohoto rozhodnutí, došlo v relativně nedávné době k jeho spojení s významným hráčem (nejen) v oblasti železniční dopravy a zasilatelství, soutěžitelem PKP Cargo. Tuto skutečnost hodlá Úřad vzít do úvahy při posouzení dopadu pokuty do majetkové sféry

¹⁷³ Viz l. č. 994 - 996 správního spisu (dokumenty uveřejněné v obchodním rejstříku, výroční zpráva za rok 2007).

¹⁷⁴ Týká se to však jen účastníka řízení (společnosti), nikoliv soutěžitele, viz dále.

účastníka řízení (viz níže). Samotná společnost AWT Čechofracht¹⁷⁵ vykázala za rok 2017 celkový obrat ve výši 177 851 000 Kč.¹⁷⁶ Společnost dále vykázala obchodní transakce mezi společnostmi, tvořícími soutěžitele AWT (tzv. *intra-brand*). Společnost AWT Čechofracht sama přímo ovládá společnost RND s.r.o., se sídlem Hálkova 171/2, Hodolany, 779 00 Olomouc, IČO 25390198 (dále též „RND“).¹⁷⁷ Celková hodnota transakcí za rok 2017 s touto společností činí 15 411 000 Kč.¹⁷⁸

137. Pokuta ve výši 3 674 000,- Kč představuje 2,5 % z obratu společnosti AWT Čechofracht¹⁷⁹ za rok 2017 a není pro ni likvidační. Mimoto se při zohlednění celkové ekonomické situace soutěžitele PKP Cargo jedná o částku, která nemůže jakkoliv ovlivnit jeho celkovou hospodářskou situaci.¹⁸⁰
138. Úřad v této souvislosti dodává, že díky nabytí podstatné části obchodního podílu ve společnosti AWT Čechofracht soutěžitelem PKP Cargo tvoří oba subjekty jednoho soutěžitele. Jelikož k této akvizici došlo v roce 2015, tedy až po skončení posuzovaného protisoutěžního jednání, Úřad nehodlá přistoupit ke zvýšení pokuty z důvodu citelnosti, přestože je výše pokuty ve vztahu k celkovému obratu soutěžitele PKP Cargo zanedbatelná. Úřad nepovažuje za spravedlivé tímto způsobem zvyšovat sankci v případech, kdy subjekt nabude obchodní podíl jiného soutěžitele, dříve zapojeného do protisoutěžního jednání, pokud dané jednání skončilo před takovou transakcí, neboť nabývající subjekt nemohl jakkoliv zapojení do protisoutěžních aktivit u nabývaného subjektu ovlivňovat, kontrolovat, či mu zabránit.

Soutěžitel ČD

139. Dohodou dotčené zboží bylo vyjádřeno částkou ve výši 106 805 600 Kč. Základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího podílu ve výši 2,5 %, činí 2 670 140,- Kč. Tuto částku Úřad dále vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání. Výsledná částka činí 4 459 134,- Kč. Soutěžitel ČD byl v době plnění dohody a stále je národním dopravcem a organizátorem železniční dopravy v ČR, tedy subjektem s velmi silným postavením v dané oblasti. Uvedenou okolnost přičetl Úřad tomuto soutěžiteli k tíži a hodlá navýšit pokutu o 15 %, tj. na částku 5 128 004,- Kč.

¹⁷⁵ Například v roce 2007 dosahovaly výkony společnosti Čechofracht více jak 1,5 mld. Kč, a podle konsolidované účetní závěrky tvořily výkony skupiny společností (Čechofracht a. s., SPEDI-TRANS Praha, s. r. o., a BlueTrucks, s. r. o.) dokonce více jak 4,9 mld. Kč, viz l. č. 994 - 996 správního spisu.

¹⁷⁶ Viz l. č. 1090 správního spisu.

¹⁷⁷ Viz l. č. 1096 správního spisu.

¹⁷⁸ Viz l. č. 1093 správního spisu.

¹⁷⁹ Bez *intra-brand* dodávek se společností RND.

¹⁸⁰ Úřad se majetkovou situací jednotlivých soutěžitelů zabýval v rozhodnutí, kterým bylo povoleno jejich spojení (PKP Cargo a Advanced World Transport B. V.), ze dne 15. 5. 2015, č.j. ÚOHS-S112/2015/KS-11681/2015/840/DVá, str. 20 (cit.); „...[dosahuje] společnost PKP Cargo se svojí mateřskou společností PKP SA celosvětového obratu ve výši cca cca 64,2 mld Kč“ (viz webové stránky Úřadu).

140. Celkový obrat soutěžitele ČD za rok 2016 činí 38 558 000 000 Kč.¹⁸¹ Pokuta ve výši 5 128 004,- Kč by představovala cca 0,01 % z tohoto obratu. Taková pokuta by nemohla plnit jednu ze svých základních funkcí a postrádala by jakýkoliv odstrašující efekt. Za těchto okolností se Úřad rozhodl zvýšit základní částku pokuty na částku 120 000 000 Kč.
141. Díky splnění podmínek stanovených v rámci leniency typu II) pro žádost o snížení pokuty Úřad výše uvedenou částku pokuty snížil o 50 %, tj. na 60 000 000 Kč.
142. Díky splnění podmínek stanovených v rámci procedury narovnání snížil Úřad částku pokuty o dalších 20 %, tj. na částku ve výši 48 000 000,- Kč.
143. Pokuta v této výši nepřesahuje zákonné maximum pokuty ve výši 10 % z celkového čistého obratu soutěžitele za poslední ukončené účetní období a není pro něj likvidační.

VI. 7 Úhrada pokut

144. Účastník řízení **AWT Čechofracht** provede úhradu pokuty na účet Celního úřadu pro Jihomoravský kraj, číslo účtu **3754-17721621/0710**, jako variabilní symbol uvede identifikační číslo účastníka řízení.
145. Účastník řízení **České dráhy** provede úhradu pokuty na účet Celního úřadu pro Jihomoravský kraj, číslo účtu **3754-17721621/0710**, jako variabilní symbol uvede identifikační číslo účastníka řízení.

VII. Zákaz plnění dohod

146. V souladu s § 7 odst. 1 zákona Úřad uložil zákaz plnění dohody popsané ve výrokové části I. tohoto rozhodnutí do budoucna, jak je uvedeno ve výrokové části II. tohoto rozhodnutí.

VIII. Náklady řízení

147. Vzhledem k tomu, že Úřad v rámci správního řízení dospěl k závěru, že účastníci řízení RCA, AWT Čechofracht a České dráhy porušili § 3 odst. 1 zákona, je splněna podmínka uvedená v § 79 odst. 5 správního řádu a jsou tedy splněny zákonné předpoklady pro uložení náhrady nákladů správního řízení účastníkům řízení. Výši paušální částky stanovil Úřad na 2.500,- Kč.
148. Náklady řízení jsou účastníci řízení povinni uhradit do 15 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí. Náklady se hradí na účet Úřadu vedený u České národní banky v Brně, číslo účtu **19-24825621/0710**, konstantní symbol 1148, číslo variabilního symbolu je pro každého účastníka řízení odlišné: i) **pro RCA: 2016010633** ii) **pro AWT Čechofracht: 2016020633** a iii) **pro České dráhy: 2016030633**.

¹⁸¹ Viz I. č. 1081 správního spisu (tržby z hlavní činnosti a ostatní provozní výnosy); z účetní závěrky soutěžitele ČD za rok 2017 (str. 70): „Všechny vnitroskupinové aktiva, závazky, vlastní kapitál, výnosy, náklady a peněžní toky související s transakcemi mezi členy Skupiny byly při konsolidaci vyloučeny.“

IX. Závěr

149. Ze všech shora podaných důvodů Úřad konstatuje, že bylo prokázáno spáchání správního deliktu dle zákona, spočívajícího v uzavření zakázané dohody narušující hospodářskou soutěž a tedy v rozporu s čl. 101 SFEU a § 3 odst. 1 zákona, a proto rozhodl v souladu s § 67 odst. 1 správního řádu, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí mohou účastníci řízení dle § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, 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:

Mgr. Ivana Halamová Dobíšková, LL.M., advokátka
V Celnici 1031/4
110 00 Praha
ID DS: bxnhk53

Mgr. Radovan Kubáč, LL.M., advokát

Olivova 2096/4
110 00 Praha 1
ID DS: dg4g4m5

JUDr. Jaromír Císař, advokát

Hvězdova 1716/2b
140 00 Praha 4
ID DS: cxvhu8d

Vypraveno dne:

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