

Rozsudky slovenských súdov v súťažných veciach

KATARÍNA FODOROVÁ

PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SR



V tomto príspevku sa zaoberám rozsudkom Krajského súdu v Bratislave, ktorý sa týkal zneužívania dominantného postavenia v oblasti železničnej nákladnej dopravy.

Krajský súd v Bratislave: Zneužívanie dominantného postavenia v oblasti železničnej nákladnej dopravy

Krajský súd v Bratislave (ďalej ako „KS BA“) rozsudkom sp. zn. 2S/12/2020-834 zo dňa 29. 9. 2021 rozhodol vo veci zneužívania dominantného postavenia spoločnosti Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. Bratislava („ďalej ako „CARGO“), ktorým potvrdil rozhodnutie Rady Protimonopolného úradu Slovenskej republiky (ďalej ako „Rada úradu“) č. 2019/DOZ/POK/R/34 zo dňa 14.11.2019, ktorým Rada úradu zmenila rozhodnutie Protimonopolného úradu Slovenskej republiky, odboru zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd (ďalej ako „úrad“) č. 2019/DOZ/POK/2/21 zo dňa 19.7.2019.

Úrad v roku 2010 vypracoval sektorovú správu, v ktorej identifikoval určité súťažné problémy v sektore železničnej dopravy a následne na to začal všeobecné prešetrovanie v sektore železničnej nákladnej dopravy, v rámci ktorého došiel k predbežnému záveru, že zo strany spoločnosti CARGO mohlo dôjsť k porušeniu súťažných predpisov. Na základe zistených skutočností úrad z vlastného podnetu začal v roku 2012 správne

konanie vo veci podozrenia z porušenia zákazu zneužívania dominantného postavenia, a to v nasledovných oblastiach: možné obmedzenie prenájmu a predaja elektrických rušňov spoločnosti CARGO ostatným železničným nákladným dopravcom pôsobiacim na území SR a možné obmedzenie poskytovania služby tankovania pohonných hmôt do motorových rušňov ostatných železničných nákladných dopravcov pôsobiacich na území SR. V rámci správneho konania bola v podnikateľských priestoroch spoločnosti CARGO úradom vykonaná aj inšpekcia.

Úrad vydal prvostupňové rozhodnutie¹, ktoré Rada úradu potvrdila v plnom rozsahu.² Rozhodnutie úradu a Rady úradu napadla spoločnosť CARGO žalobou na KS BA³, ktorý rozhodnutie úradu a rozhodnutie

¹ Dňa 22. 8. 2013 úrad vydal rozhodnutie č. 2013/DZ/2/1/021, ktorým uložil spoločnosti CARGO pokutu vo výške 10 253 662 eur za zneužitie dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 písm. b) a ods. 6 zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení účinnom do 31. 12. 2011 a čl. 102 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie..

² Rozhodnutie Rady úradu č. 2014/DZ/R/2/035 zo dňa 5. 11. 2014.

³ Rozsudok KS BA sp. zn. č. SS 30/2015-306 (1ČS 1015200194) zo dňa 13. 10. 2015.

Rady úradu zrušil a vrátil vec na ďalšie konanie. Proti rozsudku KS BA podal úrad odvolanie na Najvyšší súd SR⁴, ktorý rozsudok KS BA potvrdil.

Po vrátení veci súdom úrad vydal nové rozhodnutie⁵ (ďalej ako „prvostupňové rozhodnutie“), ktorým rozhodol tak, že:

konanie CARGO v období od 27. 6. 2005 do 31. 12. 2010 na území Slovenskej republiky spočívajúce v obmedzovaní

- predaja a prenájmu elektrických rušňov súkromným železničným nákladným dopravcom pôsobiacim v SR, a to na relevantnom trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v Slovenskej republike a
- dopĺňovania paliva do motorových rušňov súkromných železničných nákladných dopravcov pôsobiacich v SR, a to na relevantnom trhu poskytovania služieb dopĺňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne,

ktoré bolo súčasťou jednej stratégie zameranej na obmedzenie konkurentov na relevantnom trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov na území Slovenskej republiky je jedným trvajúcim deliktom a je zneužitím dominantného postavenia podľa čl. 102 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej ako „Zmluva“) a podľa § 8 ods. 2 písm. b) zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení účinnom do 31. 12. 2011 (ďalej ako „zákon“), ktoré je podľa čl. 102 Zmluvy a podľa § 8 ods. 6 zákona zakázané. Za uvedené konanie mu úrad uložil pokutu vo výške 2 990 651 eur.

Spoločnosť CARGO v konaní namietala, že tovarovým relevantným trhom nemá byť relevantný trh predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR, ale trh prístupu k elektrickým rušňom schopných prevádzky v SR. Poukazovala pritom na to, že v posudzovanom období poskytovala služby rušňového hospodárstva, a teda, ak by aj nepredala alebo neprenajímala elektrické rušne, jej správanie by nemohlo byť považované za porušenie zákona, ak by služba rušňového hospodárstva nebola nevýhodnejšia ako predaj alebo prenájom elektrických rušňov. Úrad mal podľa CARGO skúmať dostupnosť starých elektrických rušňov na trhu v rámci Európy, keďže k týmto rušňom (dokonca aj k novým rušňom) bolo možné bez problémov získať povolenie alebo dodatočné povolenie na prevádzku na sieti Železníc Slovenskej republiky (ŽSR), pričom starých rušňov bol v rámci Európy dostatok. Podľa názoru CARGO tiež neexistoval dôvod, pre ktorý by elektrické rušne s lepšími komunikačnými zariadeniami používané v osobnej doprave nebolo možné použiť aj v nákladnej doprave.

Spoločnosť CARGO ďalej tvrdila, že do definície priestorového relevantného trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky na slovenských tratiach bolo potrebné zahrnúť minimálne aj územie Českej republiky. Poukazovala na to, že v okolitých štátoch, vrátane Českej republiky, mali iné železničné spoločnosti k dispozícii dostatok elektrických rušňov.

Rada úradu preskúmavala tieto námietky na základe podaného rozkladu voči prvostupňovému rozhodnutiu a s názorom spoločnosti CARGO sa nestotožnila. Rada úradu vo svojom rozhodnutí⁶ poukázala na to, že dopravcovia, ktorí poskytujú a poskytovali v posudzovanom období služby železničnej nákladnej prepravy potrebujú hnacie dráhové vozidlá (rušne), ktoré majú buď vo vlastníctve alebo si ich prenajímajú. Využívajú pritom dva druhy rušňov, a to elektrické rušne a motorové rušne na naftu. Úrad posudzoval nákladovosť/efektívnosť oboch typov rušňov. Z úradom vykonaného dokazovania vyplývalo, že použitie motorových rušňov je výrazne nákladnejšie ako použitie elektrických rušňov. Uvedené potvrdili

⁴ Rozsudok Najvyššieho súdu SR sp. zn. č. 8Sžh/3/2016 zo dňa 31. 5. 2018.

⁵ Rozhodnutie č. 2019/DOZ/POK/2/21 zo dňa 19. 7. 2019.

⁶ Rozhodnutie č. 2019/DOZ/POK/R/34 zo dňa 14. 11. 2019.

aj ceny spoločnosti CARGO účtované zmluvným partnerom v rámci poskytovanej služby rušňového hospodárstva, kde používa CARGO oba typy rušňov. Tieto zistenia potvrdili aj vyjadrenia konkurentov CARGA, ktorí sa vyjadrili, že prevádzka elektrických rušňov je menej nákladná ako prevádzka motorových rušňov, nakoľko náklady na elektrinu sú nižšie ako náklady na naftu, rovnako aj náklady na údržbu sú nižšie pri elektrických rušňoch. Elektrické rušne navyše potrebujú kratšie časy na sprevádzkovanie a odstavenie, dosahujú vyššie trakčné výkony a cestovné rýchlosti, nie sú obmedzované kapacitou nádrže a nie je pri nich nutné riešiť tankovanie. Samotné CARGO tiež väčšinu svojich dopravných výkonov realizuje prostredníctvom elektrických rušňov. Kúpiť alebo prenajať si mohli dopravcovia rušne nové, moderné (v úradom sledovanom období vyrábané) alebo staré (v úradom sledovanom období už nevyrábané). Úrad zisťoval možnosť získania nových elektrických rušňov. V tejto súvislosti sa detailne zaoberal otázkou ich technickej kompatibility s existujúcou infraštruktúrou ŽSR a tiež so súvisiacim schvaľovacím procesom ohľadne používania nových elektrických rušňov na dráhach ŽSR v SR. Ako vyplývalo z dokazovania, a to predovšetkým z vyjadrenia samotného správcu infraštruktúry ŽSR, časť infraštruktúry v posudzovanom čase nevyhovovala prevádzke nových elektrických rušňov. Podstatné bolo zistenie úradu, že sa to týkalo západnej časti Slovenska, ktorá predstavovala preferovanú oblasť pre podnikanie súkromných dopravcov. Ako problémový faktor pri prístupe k novým elektrickým rušňom sa javilo tiež časové hľadisko, konkrétne doba schvaľovacieho procesu. Úrad preukázal, že v sledovanom období nebolo vydané povolenie na prevádzku na žiadny typ nových elektrických rušňov používaných v železničnej nákladnej doprave bez obmedzení. Úrad zistil, že v ním sledovanom období sa v SR bez problémov mohli používať iba staré elektrické rušne, vyrábané napr. spoločnosťou Škoda Plzeň. Tieto staré elektrické rušne sú schopné premávky po elektrifikovaných tratiach, na ktorých boli v šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch minulého storočia budované 25 Hz kolajové obvody, činnosť ktorých je rušená práve zariadeniami/technologiami používanými v nových moderných elektrických rušňoch. Predmetom posudzovania úradom v tomto správnom konaní pritom nebola priamo skutočnosť, či je rušeň schopný prevádzky alebo nie, ale zistenie, či súkromní dopravcovia mali prístup k takýmto rušňom ako k aktívam umožňujúcim vyvíjanie efektívneho konkurenčného tlaku na dominantu – spoločnosť CARGO.

V konaní zároveň bolo preukázané, že ako alternatívu nebolo možné považovať službu rušňového hospodárstva. Ide o službu, ktorú poskytuje CARGO a spočíva v poskytnutí trakčného výkonu na jednotlivé prepravy, teda poskytnutie rušňa aj rušňovodiča na určitú konkrétnu prepravu pre iného dopravcu. Poskytovanie týchto služieb je upravené zmluvne a za poskytnutie služieb sa účtujú sadzby za vlak alebo hodinové sadzby. Spoločnosť CARGO pritom sama v konaní tvrdila, že služba rušňového hospodárstva je širšou službou ako predaj a prenájom elektrických rušňov a že tieto dve služby nie sú zameniteľné a ani ich nepovažuje za také, že by sa mohli navzájom efektívne nahradiť.

V konaní bola tiež na základe námietky spoločnosti CARGO preverovaná dostupnosť rušňov u českých spoločností, ktoré istým menším počtom rušňov disponovali, tie však nemohli konkurovať rušňom spoločnosti CARGO prevádzkovaným a pripraveným na účely prenájmu. Ich dostupnosť navyše nebolo možné vopred predvídať, keďže tieto boli používané primárne pre hlavné aktivity týchto spoločností, ktoré sa prenájomom rušňov nezaoberali.

V konaní sa nepreukázala ani zastupiteľnosť rušňov používaných v železničnej osobnej doprave za rušne v železničnej nákladnej doprave. Ako dostupná alternatíva k elektrickým rušňom CARGA sa nepotvrdili ani rušne z Európy, pričom takýto zdroj v zahraničí jednoznačne vylúčili samotní súkromní dopravcovia. Rovnako sa v konaní nepotvrdila možnosť získať povolenia na prevádzku na nové elektrické rušne.

Spoločnosť CARGO má všetky elektrické rušne vo svojom vlastníctve, pričom ide o staršie rušne vyrobené v bývalom Československu,

ktoré spoločnosť získala ako štátny dopravca. Ako ďalej vyplynulo z vykonaného dokazovania konkurenti elektrické rušne spravidla nemajú vôbec, alebo disponujú iba obmedzeným malým počtom tiež starých typov elektrických rušňov v dôsledku čoho má CARGO dominantné postavenie na relevantnom trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v Slovenskej republike.

Rada úradu sa zotožnila aj so zadením relevantného trhu poskytovania služieb dopĺňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne. Súkromní dopravcovia, ktorí nemajú k dispozícii elektrické rušne a aj z dôvodu, že celá železničná sieť v SR nie je elektrifikovaná, používajú motorové rušne, do ktorých si zabezpečujú dopĺňovanie paliva (nafty). Prístup k zariadeniam na čerpanie pohonných hmôt patrí preto medzi nevyhnutné služby, ku ktorým dopravca potrebuje mať prístup, aby mohol pôsobiť na trhu. Z vykonaného dokazovania vyplynulo, že súkromní dopravcovia nie sú schopní si vlastné čerpacie stanice vybudovať vzhľadom na finančnú a časovú náročnosť takéhoto procesu, ako aj vzhľadom na návratnosť celej investície. Samotné CARGO označilo tento proces ako značne finančne náročný. Priestorový relevantný trh bol zadený ako Slovenská republika, keďže dopĺňovanie paliva do rušňov v zahraničí nemožno považovať za zameniteľné s dopĺňovaním paliva v SR vzhľadom na to, že dopravcovia v zahraničí až na malé výnimky nepôsobia. Keďže dopravcovia nemajú licencie na pôsobenie v iných krajinách, ich rušne si nemôžu dopĺňovať naftu v okolitých krajinách.

Jedinou spoločnosťou, ktorá v úradom sledovanom období v SR prevádzkovala čerpacie stanice vhodné na dopĺňanie paliva pre rušne používané v železničnej nákladnej doprave, je spoločnosť CARGO.

V konaní bolo ďalej posudzované, či železničná nákladná doprava je zameniteľná s inými druhmi dopravy (v podmienkach SR je to hlavne doprava cestná) a či železničnú nákladnú dopravu je potrebné členiť ďalej na užšie trhy – železničnú nákladnú dopravu realizovanú formou ucelených vlakov a železničnú nákladnú dopravu realizovanú formou jednotlivých vozňových zásielok. Existujúce rozdiely vo využívaní železničnej a cestnej nákladnej dopravy, hlavne ich rozdielne použitie v závislosti najmä od druhu tovaru, množstva a prepravnej vzdialenosti indikujú, že vo všeobecnosti železničná nákladná doprava je samostatným relevantným trhom. Pre účely konania sa úrad zaoberal iba relevantným trhom železničnej nákladnej dopravy realizovaným formou ucelených vlakov, keďže hlavne na tomto trhu sa prejavilo protisúťažné správanie CARGO. V konaní sa preukázalo, že medzinárodná preprava (export, import, tranzit) je zväčša vykonávaná v spolupráci so zahraničnými dopravcami, kedy slovenskí dopravcovia realizujú tú časť prepravy, ktorá sa týka SR a zahraniční dopravcovia realizujú prepravu v zahraničí. Dôvodom je, že v rôznych krajinách sú stále rozdielne technické aj legislatívne podmienky na pôsobenie v oblasti železničnej nákladnej dopravy (rôzne technické podmienky na prevádzkovanie rušňov z dôvodu technickej nekompatibility železničných infraštruktúr, rôzne elektrické napájacie systémy, rozdielne odborné požiadavky na personál – je potrebná znalosť domáceho jazyka a domácich predpisov) a dopravcovia nedisponujú potrebnými licenciami a oprávneniami pre viaceré krajiny, pretože ich získanie je časovo aj finančne náročné. Priestorový relevantný trh bol preto určený ako Slovenská republika. Bolo preukázané, že zahraničné subjekty nezvažovali vstup na relevantný trh nákladnej železničnej dopravy v SR. S takýmto vstupom by boli totiž spojené zvýšené ekonomické a administratívne náklady tvoriace bariéry vstupu na predmetný relevantný trh, nebolo ich teda možné považovať za potenciálnych konkurentov spoločnosti CARGO.

Spoločnosť CARGO ako podnikateľ pôsobiaci na celom území Slovenskej republiky s dominantným postavením na zadených relevantných trhoch svojim správaním vylučovala konkurenciu, čím znížila intenzitu súťaže na trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v Slovenskej republike a trhu poskytovania služieb dopl-

ňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniciach pre rušne. Tým v konečnom dôsledku ovplyvnila samotnú štruktúru trhu tak, že zamedzila vstupu potenciálnych konkurentov, resp. obmedzila možnosti expanzie existujúcich konkurentov tým, že im odmietla poskytovať pre ich podnikateľskú činnosť nevyhnutné služby predaja a prenájmu elektrických rušňov a služby dopĺňovania paliva do motorových rušňov. Spoločnosť CARGO opakovane bez uvedenia akéhokoľvek dôvodu nereagovala na žiadosť dopravcov vo vzťahu k prenájamu rušňov. Spoločnosť CARGO sa pritom protisúťažne správala vedome, s cieľom eliminovať konkurenciu. Preukázaniu tejto skutočnosti napomohli aj jej marketingové plány, ktoré boli v konaní získané, v ktorých spoločnosť ako reakciu na vstup nových dopravcov na trh železničnej nákladnej dopravy zaviedla opatrenie „neposkytovanie žiadnych služieb externým dopravcom“ s cieľom udržať si pozíciu na trhu. O takomto postupe svedčili materiály upravujúce strategické plánovanie CARGO, v konaní predložené, ako aj získané počas inšpekcie úradu v priestoroch CARGO.

Záveru úradu boli podporené aj preukázaním dopadov takéhoto správania na predmetných relevantných trhoch. V dôsledku správania spoločnosti CARGO sa súkromným dopravcom zvyšovali náklady na pôsobenie na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR, nakoľko v oblasti rušňov museli používať drahšie, neefektívnejšie alternatívy, čo ich v konečnom dôsledku znevýhodňovalo voči CARGO. Nedokázali tak efektívne pôsobiť na trhu železničnej nákladnej dopravy formou ucelených vlakov v SR, nedokázali sa na tomto trhu razantnejšie presadiť a rásť, a konkurovať spoločnosti CARGO.

Rada úradu na rozdiel od prvostupňového orgánu však odlišne posúdila dĺžku posudzovaného protiprávneho konania, kedy za začiatok protiprávneho konania považovala okamih odkedy bolo jednoznačne preukázané protisúťažné správanie, t.j. v tomto prípade písomná žiadosť súkromného dopravcu o predaj alebo prenájom elektrických rušňov, ktorá nebola preukázaná za obdobie pred 3.3.2009, ako to pôvodne určil prvostupňový orgán a čo bolo vytýkané aj súdmi. Touto zmenou Rada úradu odstránila aj určitý rozpor vyplývajúci z prvostupňového rozhodnutia, keď úrad v zmysle odôvodnenia ukladal pokutu za iné obdobie ako uviedol vo výroku prvostupňového rozhodnutia.

KS BA ako prvý skúmal otázku uplynutia lehoty na uloženie pokuty, ktorú nastolil žalobca spoločnosť CARGO. Spor medzi účastníkmi súdneho konania spočíval v posúdení pokračovania plynutia lehoty určenej pre uloženie pokuty podľa § 38c ods. 4 zákona po ukončení súdneho konania. Spoločnosť CARGO bol presvedčená, že lehota na uloženie pokuty prestala spočívať v deň nasledujúcom po dni, kedy rozsudok

Najvyššieho súdu SR⁷ nadobudol právoplatnosť a podľa úradu lehota na uloženie pokuty začala plynúť až v deň, kedy boli súdom správneho orgánu doručené spisy vedené v správnom konaní. KS BA v tejto súvislosti poukázal na dikciu § 250j ods. 4, 3. veta Občianskeho súdneho poriadku, ktorá sa mu javila ako jednoznačná. Za situácie, že správny súd rozhodne o zrušení rozhodnutia správneho orgánu napadnutého správnu žalobou, správneho orgánu lehota na rozhodnutie v ďalšom konaní začne plynúť po doručení administratívneho spisu. KS BA poukázal na to, že zákonodarca pamätal na to, že spôsob, ktorým postupujú v rámci výkonu svojej právomoci súdy, nezaručuje, že okamihom právoplatného skončenia súdneho konania bude mať správny orgán vrátený aj administratívny spis. Správny súd uskutočňuje vrátenie administratívneho spisu až po právoplatnom skončení súdnej veci, preto je z hľadiska časového vylúčené, aby sa deň doručenia administratívneho spisu prekryval s dňom právoplatnosti rozhodnutia súdu vo veci. Zdôraznil tiež, že pri výklade podanom žalobcom možné prílišné skrátenie alebo až uplynutie lehoty na rozhodnutie správneho orgánu by napríklad mohlo závisieť od toho, ako rýchlo súdny úradník postupuje pri vybavovaní svojej administratívnej agendy a v akom čase od právoplatnosti rozhodnutia vo veci súdom vráti spis správneho orgánu alebo od takej nevypočítateľnej

⁷ Sp. zn. 8Sžh/3/2016 zo dňa 31. 5. 2018.

okolnosti, ako promptne funguje zásielková služba poštovým doručovateľom. Správny orgán pritom nemôže rozhodnúť bez administratívneho spisu, v ktorom sa nachádzajú podklady pre jeho rozhodnutie.

KS BA sa vyjadril k námietkam CARGO týkajúcim sa zadenovania relevantných trhov, pričom so zadenovaním relevantných trhov sa súd stotožnil. Okrem iného zdôraznil, že nemožno redukovat' definíciu relevantného trhu, ktorá má vymedziť hranice hospodárskej súťaže medzi dodávateľmi, či odberateľmi určitého tovaru alebo služby a negovať ju hľadaním akejkoľvek alternatívy na trhu.

Z pohľadu KS BA v prípade predaja alebo prenájmu elektrických rušňov neobstál argument žalobcu CARGO o jeho zameniteľnosti so službou rušňového hospodárstva ako širšej služby, pričom podielom disponibilného množstva elektrických rušňov bol žalobca dominantom s najväčším vozovým parkom nezávislým od ostatných účastníkov hospodárskej súťaže, spotrebiteľov a spôsobilým určovať charakter obchodovania s touto komoditou.

Podľa KS BA samotný žalobca potvrdil, že služba rušňového hospodárstva je širšou službou ako predaj a prenájom elektrických rušňov, pričom tiež potvrdil, že tieto dve služby nie sú zameniteľné a nedajú sa navzájom efektívne nahradiť. V konaní podľa súdu zastupiteľnosť nebola preukázaná ani zo strany dopytu. Rušňové hospodárstvo sa týka nielen rušňov elektrických (napr. aj dieselových rušňov, hnacích dráhových vozidiel, motorových jednotiek, motorových vozňov) a zahŕňa v sebe podstatne širší okruh činností ako len predaj a prenájom, ako napríklad aj nákup rušňov, opravy rušňov, vývoj vozového parku a pod.

KS BA poukázal na to, že pokiaľ ide o problematiku tovarového relevantného trhu – predaja alebo prenájmu elektrických rušňov definícia relevantného trhu sa nemôže obmedzovať výhodnosťou poskytovanej služby, ako to požadovala spoločnosť CARGO. Akékoľvek parametre (napr. cena) posudzované izolovane nemôžu zakladat' zastupiteľnosť. Pokiaľ je relevantný trh charakterizovaný súbehom dopytu a ponuky, je podstatné, či ten subjekt, ktorý o konkrétny tovar alebo službu žiada, túto aj vníma ako zastupiteľnú pre jeho potreby.

KS BA sa stotožnil s názorom, že pokiaľ ide o tvrdenie, že české spoločnosti ako potenciálni dodávatelia disponovali nejakými rušňami, ktoré by bolo možné použiť v SR, toto v konaní nebolo potvrdené. Vyjadrenia týchto potenciálnych dodávateľov boli také, že nevedeli predložiť presný prehľad rušňov, ich konkrétny počet a na aký čas by bolo možné v danom období reálne rušne prenájať. Podľa súdu úrad správne vo svojom rozhodnutí poukázal aj na stanovisko CARGO, z ktorého vyplývalo, že ani samotná spoločnosť CARGO nevedela predpokladať, či v určitom okamihu bude mať k dispozícii elektrické rušne, ktorý nebude potrebovať pre svoje vlastné potreby alebo ho bude môcť predat' či prenájať, pričom disponovala najväčším vozovým parkom rušňov vyrobených v bývalom Československu, ktoré získala ako štátny dopravca a jej činnosť spočíva aj v predaji a prenájme rušňov. Je potom logickým záverom, že pokiaľ iné subjekty vlastniace elektrické rušne schopné prevádzky v SR oproti CARGO disponovali nepomerne menším (zanedbateľným) počtom rušňov, alebo sa ich činnosť nezameriavala na predaj a prenájom a rušne používali predovšetkým alebo výhradne na vlastnú potrebu, potom tieto subjekty nemohli pokryť dopyt súkromných dopravcov v SR počas sledovaného obdobia.

Súd potvrdil tiež zistenie úradu, že súkromní dopravcovia boli odkázaní na čerpacie stanice spoločnosti CARGO na území SR a zároveň odmietol argumentáciu žalobcu, že títo mohli tankovať v okolitých krajinách alebo u iných subjektov, pričom danú argumentáciu označil ako účelovú a úradom vyvrátenú.

KS BA sa ďalej vysporiadala s námietkou, že úrad nevykonala dokazovanie prostredníctvom znaleckých posudkov, hoci na to bol zaviazaný predošlými rozhodnutiami súdov. Súd v tejto súvislosti uviedol, že požiadavka na vykonanie znaleckých posudkov v spomínaných rozsudkoch nebola vyjadrená kategoricky ale podmienčne. Vykonanie znaleckých

posudkov záležalo od toho, či v administratívnom konaní úrad na základe doplneného dokazovania zistí, že oslovené subjekty v sledovanom období disponovali voľnými elektrickými rušňami. Keďže sa z vyjadrení oslovených dopravcov preukázalo, že na trhu neexistovala reálna ponuka voľných elektrických rušňov, nebolo následne povinnosťou úradu zabezpečiť dokazovanie formou znaleckého posudku alebo odborného stanoviska.

V súvislosti s dokazovaním KS BA tiež zdôraznil, že ak bol zistený skutkový stav v priebehu objasňovania správneho deliktu a dokazovania vykonaného správnym orgánom, úlohou správnych orgánov je vyhodnotiť dôkazy v prospech i v neprospech obvineného a vyhodnotením vykonaných dôkazov na základe voľného hodnotenia dôkazov rozhodnúť, či vykonané dôkazy sú dostatočné pre preukázanie zodpovednosti za správny delikt. Pre preukázanie spáchania správneho deliktu nezáleží na tom, či je preukázaný jediným alebo skupinou dôkazov, či vo forme výpovede alebo listiny, ak taký dôkaz alebo dôkazy nepochybne preukazujú vinu.

KS BA zdôraznil, že cieľom zákazu zneužívania dominantného postavenia je zakázať podnikateľovi v dominantnom postavení, aby eliminoval svoju konkurenciu konaním namiereným proti priamym alebo potenciálnym konkurentom a posilňoval svoje postavenie pomocou iných prostriedkov než tých, ktoré patria do rámca hospodárskej súťaže na základe zásluh. Na účely preukázania porušenia zákazu zneužívania dominantného postavenia postačuje preukázať, že zneužívajúce správanie podnikateľa v dominantnom postavení má tendenciu obmedziť hospodársku súťaž.

Zabezpečené dôkazy v správnom konaní podľa súdu preukázali priame odmietnutie žiadostí dopravcov uzavrieť zmluvy, čo podporili aj ich stanoviská, že vedomí si situácie na predmetnom trhu následne upustili od žiadostí o poskytnutie predmetnej služby. Z marketingových plánov a zmlúv o predaji alebo prenájme rušňov vyplývalo, že spoločnosť CARGO monitorovala svojich konkurentov na relevantných trhoch a plánovala i realizovala aktivity so zámerom obmedziť konkurenciu. Spoločnosť CARGO zabezpečovala pre seba udržanie dominujúcej pozície tým, že súkromným predajcom zmluvy buď zakazovali účasť na relevantnom trhu v SR, alebo boli zmluvy uzavreté so subjektmi pôsobiacimi mimo SR.

KS BA ďalej poukázal na to, že u spoločnosti CARGO boli čerpacie stanice (nádrže – zásobníky) zásobované priamo cisternami od distribútora a následné doplňovanie do rušňov CARGO vykonávali jeho zamestnanci. U ostatných dopravcov prebiehalo tankovanie buď u CARGO (štátne spoločnosti ZSSK a ŽSR) a spoločnosť CARGO tu pôsobila ako sprostredkovateľ s určitou fixnou prirážkou, alebo v prípade súkromných dopravcov sa doplňovanie nafty do motorových rušňov realizovalo na miestach schválených ŽSR, kde na určitú vyhradenú kolaj bola pristavená autocisterna s naftou, ktorú si zabezpečili od obchodníka s pohonnými hmotami a nafta bola prečerpávaná z tejto autocisterny priamo do nádrže rušňa. Zabezpečenie tohto procesu bolo náročné z administratívneho, organizačného, finančného aj časového hľadiska.

KS BA uviedol, že bolo preukázanou skutočnosťou, ktorú nepoprela ani spoločnosť CARGO, že súkromným dopravcom doplňovanie nafty do motorových rušňov na svojich čerpacích staniách neumožnila. Následkom takéhoto postupu bolo pre súkromných dopravcov zvýšenie nákladov a zníženie flexibility, čo zároveň znamená, že tento spôsob nemohol byť považovaný za efektívny a konkurenčný substitút k doplňovaniu nafty do rušňov na čerpacích staniách určených na tento účel. Ohľadom tankovania paliva do motorových rušňov nebol v SR subjekt, ktorý by mohol poskytnúť dostatočnú alternatívu namiesto spoločnosti CARGO a neboli ani relevantné úvahy o možnom doplňaní paliva mimo územia SR. Súd konštatoval, že spoločnosť CARGO ako podnikateľ s dominantným postavením na relevantnom trhu poskytovania služieb doplňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích staniách pre rušne odmietla poskytovať pre podnikateľskú činnosť jeho konkurentov nevyhnutné

služby doplňovania paliva do motorových rušňov, čím obmedzovala svoju konkurenciu predovšetkým v otázke ceny za poskytované služby a technických možností plnenia záväzkov jednotlivých účastníkov trhu – jej konkurentov.

V súvislosti s uloženou pokutou súd konštatoval, že výška pokuty nepresahuje zákonom stanovenú hranicu a odôvodnenie uloženej sankcie zodpovedá požiadavkám preskúmateľnosti.

KS BA poukázal na to, že samotné tržby na relevantných trhoch služby predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a služby doplňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniaciach pre rušne boli minimálne, čo je logickým dôsledkom skutočnosti, že spoločnosť CARGO tieto služby v SR zámerne neposkytovala. Z protisúťažných praktík profitovala na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov. Preto súd za správny považoval úsudok o tom, že zákonom zakázané zneužitie dominantného postavenia sa týka nielen služby predaja a prenájmu elektrických rušňov schopných prevádzky v SR a služby doplňovania nafty do motorových rušňov na čerpacích staniaciach pre rušne, ale aj služby železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov, z ktorej tržby zohľadnil úrad pre určenie relevantného obratu za rok 2010, teda rok preukázaného porušenia zákona.

Súd sa stotožnil aj so záverom o priťažujúcej okolnosti – zvýšenie základnej sumy pokuty o 30% pri ukladaní pokuty, a to za opakované porušenie zákona, pretože voči spoločnosti CARGO bolo v minulosti vydané rozhodnutie za obdobné porušenie zákona, a to vylučovaciu praktiku zameranú voči svojim konkurentom.

KS BA považoval napadnuté rozhodnutia ako aj postup správneho orgánu v súlade so zákonom, a preto žalobu zamietol.

ABSTRACT:

[KATARÍNA FODOROVÁ: A SELECTION OF SLOVAK COURTS DECISIONS IN MATTERS OF COMPETITION PROTECTION]

The Regional Court in Bratislava upheld decision of the Council of the Antimonopoly Office of the Slovak Republic (hereafter "the Council of the Office"). On 14 November 2019 the Council of the Office changed by its decision No. 2019/DOZ/POK/R/34 the first-instance decision of the Antimonopoly Office of the Slovak Republic, the Division of Abuse of Dominant Position and Vertical Agreements, (hereafter "the Office") No. 2019/DOZ/POK/2/21 of 19 July 2019, by which it had imposed a fine in the amount of EUR 2 990 651 on the undertaking Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., (hereafter "Cargo") operating in the area of rail freight transport for the abuse of its dominant position. The Council of the Office confirmed the results of the first instance decision, but came to the conclusion that length of the anticompetitive behaviour of the dominant company Cargo needs to be changed. The company Cargo restricted the sale and the lease of electric locomotives and refuelling motor locomotives to competing private carriers. Thus, the company Cargo abused its dominant position pursuant to the Article 8 of the Act on Protection of Competition and the Article 102 of the Treaty on the Functioning of the European Union. The company committed the illegal conduct between the years 2009 and 2010. During the period assessed, Cargo was a dominant player in the market of rail freight transport, where several other private carriers were operating. To be able to operate in Slovak market, the companies inevitably needed motor or electric locomotives. Electric locomotives are more cost-effective, but those that were able to be operated under the conditions in the Slovak Republic were mostly owned by Cargo. However, Cargo refused to sell or lease them to its competitors. Private carriers were forced to increasingly use less efficient diesel motor locomotives. Here, private carriers encountered another problem, as Cargo owned the network of petrol stations needed and the private carriers were not allowed to refuel there.