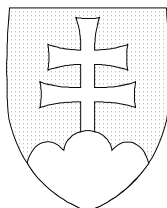


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2018/KOV/SKO/3/16

Bratislava 14. júna 2018

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor koncentrácií, v správnom konaní číslo 0006/OK/2018 začatom dňa 16.03.2018 na základe oznámenia koncentrácie podľa § 10 ods. 7 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 neskorších predpisov podnikateľmi BUDAMAR LOGISTICS, a.s., so sídlom Horárska 12, Bratislava 821 09, Slovenská republika, IČO: 35736046 a Optifin Invest s.r.o. so sídlom Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457, prostredníctvom ich spoločného právneho zástupcu Nedelka Kubáč Oršulová advokáti s.r.o., Mickiewiczova 9, 811 07 Bratislava, IČO: 47 255 731, v mene ktorého koná JUDr. Martin Nedelka, Ph.D., advokát a konateľ

r o z h o d o l

na základe § 12 ods. 1 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 neskorších predpisov tak, že **s ú h l a s í** s koncentráciou, ktorá vznikla podľa § 9 ods. 1 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 neskorších predpisov a spočíva v získaní priamej spoločnej kontroly podnikateľmi BUDAMAR LOGISTICS, a.s., so sídlom Horárska 12, Bratislava 821 09, Slovenská republika, IČO: 35 736 046 a Optifin Invest s.r.o. so sídlom Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457 nad podnikateľom **TATRAVAGÓNKA a.s.** so sídlom Štefánikova 887/53, 058 01 Poprad, IČO: 31 699 847 na základe Zmluvy o kúpe akcií medzi [. . .

.....]¹ ako Prevodcom a BUDAMAR LOGISTICS, a.s. ako Nadobúdateľom zo dňa 29.januára 2018, Zmluvy o kúpe akcií medzi [.
.....]² ako Prevodcom a BUDAMAR LOGISTICS, a.s. ako Nadobúdateľom zo dňa 29.januára 2018 a Akcionárskej zmluvy medzi Optifin Invest s.r.o. a BUDAMAR LOGISTICS, a.s. týkajúcej sa spoločnosti TATRAVAGÓNKA a.s. zo dňa 29. januára 2018.

Odôvodnenie :

1. Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odboru koncentrácií (ďalej len „**úrad**“) bolo dňa 16.03.2018 listom zaevidovaným pod číslom 603/2018/OK-1348/2018 od podnikateľov Optifin Invest s.r.o. so sídlom Rusovská cesta 1, 851 01 Bratislava, IČO: 35 735 457 („**Optifin Invest**“) a BUDAMAR LOGISTICS, a.s. so sídlom Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO: 35 736 046 („**BUDAMAR**“) (ďalej spoločne len „**Oznamovatelia**“) prostredníctvom ich spoločne splnomocneného právneho zástupcu Nedelka Kubáč Oršulová advokáti s.r.o., Mickiewiczova 9 , 811 07 Bratislava, v mene ktorého koná JUDr. Martin Nedelka, PhD., advokát a konateľ, (ďalej len „**právny zástupca**“) doručené oznámenie koncentrácie podľa § 10 ods. 7 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 neskorších predpisov (ďalej len „**zákon**“). Týmto podaním bolo dňa 16.03.2018 začaté správne konanie vo veci predmetnej koncentrácie vedené pod číslom 0006/OK/2018 a v súlade so znením § 11 ods. 1 zákona začala dňa 19.03.2018 plynúť lehota na vydanie rozhodnutia, ktorá bola podľa § 11 ods. 3 zákona dňa 21.03.2018 prerušená výzvou úradu na doplnenie oznámenia koncentrácie. Oznámenie koncentrácie bolo na žiadosť úradu zo dňa 21.03.2018 a 18.04.2018 doplnené dňa 05.04.2018, 09.05.2018, 22.05.2018, 25.05.2018, 29.05.2018 a 01.06.2018, čím sa Oznámenie koncentrácie stalo úplným (ďalej len „**Oznámenie**“) a v súlade so znením § 11 ods. 3 zákona plynula dňom 04.06.2018 prerušená lehota podľa § 11 ods. 1 zákona.
2. Koncentrácia spočíva v získaní priamej spoločnej kontroly podnikateľmi **BUDAMAR** a **Optifin Invest** nad podnikateľom **TATRAVAGÓNKA a.s.** so sídlom Štefánikova 887/53, 058 01 Poprad, IČO: 31 699 847 („**Tatravagónka**“), vznikla tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia a podlieha kontrole úradu podľa § 10 ods. 1 zákona. Pred koncentráciou bola Tatravagónka kontrolovaná spoločnosťami patriacimi do Skupiny Optifin.
3. Účastníkmi tohto správneho konania sú Oznamovatelia a účastníkmi predmetnej koncentrácie sú Oznamovatelia na strane podnikateľov nadobúdajúcich kontrolu a podnikateľ Tatravagónka na strane nadobúdaného podnikateľa.
4. Pri posudzovaní koncentrácie úrad vychádzal z Oznámenia, z verejne dostupných informácií týkajúcich sa účastníkov koncentrácie a ich konkurentov, z informácií

¹ - [...] - Obchodné tajomstvo Oznamovateľov

² - [...] - Obchodné tajomstvo Oznamovateľov

a podkladov predložených úradu od podnikateľa, ktorého úrad oslovil v rámci prieskumu³ ako aj z rozhodovacej praxe úradu a podporne Európskej komisie.

Optifin Invest

5. Podľa Oznámenia je spoločnosť Optifin Invest materskou spoločnosťou podnikateľskej Skupiny Optifin a jej jedinou činnosťou je správa spoločností patriacich do tejto ekonomickej skupiny. Je vlastnená a spoločne kontrolovaná pánmi Michalom Lazarom a Alexejom Beljajevom. Skupina Optifin spravuje a rozvíja portfólio spoločností, ktoré sú aktívne v rôznych oblastiach a to najmä v medzinárodnej a tuzemskej preprave, strojárstve, v odpadovom hospodárstve, hutníctve a v informačných technológiách. Úrad sa pri posudzovaní dopadov koncentrácie sústredil na tie aktivity podnikateľov, patriacich do Skupiny Optifin, ktoré súvisia s aktivitami účastníkov predmetnej koncentrácie.
6. Pokiaľ ide o medzinárodnú a tuzemskú prepravu, Skupina Optifin je aktívna v oblasti (i) nákladnej prepravy, (ii) zasielateľstva a (iii) prenájmu nákladných vozňov. V týchto oblastiach pôsobí prostredníctvom nasledovných spoločností:
 - **Express Group a.s.** so sídlom Plynárska 7/B, 821 09 Bratislava, IČO: 35 795 123, ktorá poskytuje komplexné služby v nákladnej železničnej preprave vrátane zasielateľstva okrem iného na území Slovenskej a Českej republiky, zabezpečuje prevádzkovanie prepravy na celoštátnych a regionálnych dráhach a ponúka tiež prenájom nákladných železničných vozňov;
 - **E-P Rail S.R.L** so sídlom Strada Barbu Văcărescu 241A, 014192 Bukurešť, Rumunsko, ktorá poskytuje služby nákladnej železničnej prepravy a služby v oblasti nákladného zasielateľstva najmä na území Rumunska, Slovenskej republiky, Bulharska, Poľska a Rakúska; a
 - **Express-Sped Rail & Logistics GmbH** so sídlom Seitenhafenstraße 15, 1020 Viedeň, Rakúsko, ktorá poskytuje služby nákladnej prepravy prostredníctvom železničnej aj cestnej dopravy a zasielateľské služby najmä na území Rakúska.
7. V oblasti strojárstva je Skupina Optifin aktívna najmä prostredníctvom spoločnosti **Tatragónka** a tiež prostredníctvom nasledovných spoločností:
 - **ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG** so sídlom H.-D.-Genscher-Straße 34, 06188 Landsberg, Nemecko, ktorej hlavnou činnosťou je výroba podvozkov používaných najmä v železničných nákladných vozňoch a osobných automobiloch, ako aj v iných špeciálnych vozidlách (spoločnosť sa veľmi okrajovo zaoberá aj modernizáciou nákladných železničných vozňov); a
 - **ZŽS Sabinov a.s.** so sídlom Hollého 27, 083 30 Sabinov, IČO: 00 590 797, ktorá vyrába kuželové, čelné, závitkové a planétové prevodovky a ich rôzne kombinácie.
8. V oblasti hutníctva je Skupina Optifin aktívna prostredníctvom spoločností:
 - **ZLH Plus, a.s.** so sídlom Zlievarenská 533, 976 45 Hronec, IČO: 36 853 151, ktorá vyrába výrobky zo sivej tvárnej liatiny a oceloliatiny; a

³ Úrad vyzval na predloženie informácií podnikateľa ŽOS Trnava, a. s., Koniarekova 19, 917 21 Trnava (ďalej len „ŽOS Trnava“) listom číslo 603/2018/OK-2224/2018 dňa 09. 05. 2018.

- **TREVA s.r.o.** so sídlom Prakovce 13, 055 62 Prakovce, IČO: 31 727 760, ktorej hlavnou činnosťou je výroba a metalurgické zapracovávanie kovov (taktiež pre železničný priemysel a oblasť výroby železničných vozňov), strojárenské činnosti vo všeobecnom strojárstve a kovoobrábaní.

BUDAMAR

9. Spoločnosť BUDAMAR je podľa Oznámenia hlavnou spoločnosťou ekonomickej Skupiny Budamar, ktorú tvoria spoločnosti s predmetom činnosti najmä zasielateľstvo prostredníctvom železničnej, cestnej, riečnej a námornej, multimodálnej a intermodálnej prepravy, colno-deklaračné služby, skladovanie a poradenstvo. Úrad sa pri posudzovaní dopadov koncentrácie sústredil len na tie aktivity podnikateľov, patriacich do Skupiny BUDAMAR, ktoré súvisia s aktivitami účastníkov predmetnej koncentrácie, predovšetkým z hľadiska ich vertikálnych prepojení a možných koordinačných účinkov.

V týchto oblastiach pôsobia nasledovné spoločnosti patriace do Skupiny BUDAMAR⁴:

- **Bohumín terminál, a.s.** so sídlom Poděbradova 843/28, 702 00 Ostrava, Česká republika, ktorá sa zaoberá skladovaním a prekládkou v pohraničnom pásme medzi Českou republikou a Poľskom;

- **BUDAMAR SOUTH, s.r.o.** so sídlom Horárska 938/12, 821 09 Bratislava, ktorej hlavnou činnosťou je železničná preprava a zasielateľstvo, ktorá sa zameriava na balkánske krajiny, v súčasnosti najmä Chorvátsko či Srbsko;

- **BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.** so sídlom Železničná 1, 076 43 Čierna nad Tisou, ktorej hlavnou činnosťou je poskytovanie služieb prekládky, rozmrazovania a skladovania rôznych komodít. Okrem toho taktiež poskytuje nákladnú železničnú prepravu predovšetkým na území Česka;

- **CENTRAL RAILWAYS a.s.** so sídlom Krivá 21, 040 01 Košice, ktorej hlavnou činnosťou je nákladná železničná doprava, prenájom lokomotív ako aj nákladných železničných vozňov, a to všetko najmä na území Slovenska a Maďarska;

- **DALBY a.s.** so sídlom Prístavná 12, 821 09 Bratislava, ktorej hlavnou činnosťou je preklad minerálnych olejov, predovšetkým nafty a benzínu v bratislavskom prístave;

- **INTER CARGO sp. z o.o.** so sídlom Ceglana 4, 40- 514 Katowice, Poľsko, ktorej hlavnou činnosťou je nákladná železničná preprava, zasielateľstvo a prenájom nákladných železničných vozňov a lokomotív, a to najmä na území Poľska;

- **LOKORAIL, a.s.** so sídlom Horárska 938/12, 821 09 Bratislava, ktorej hlavnou činnosťou je poskytovanie železničnej nákladnej prepravy a prenájmu nákladných vozňov, a to najmä na území Slovenska;

- **NH TRANS, SE** so sídlom Poděbradova 843/28, 702 00 Ostrava, Česká republika zaoberajúca sa vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou, zasielateľstvom na území Českej republiky, prenájomom nákladných železničných vozňov na území Českej republiky a skladovaním sypkých materiálov na území Českej republiky;

- **Ostravská dopravní společnost, a.s.** so sídlom U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava, ktorej hlavnou činnosťou je prevádzkovanie nákladnej železničnej dopravy, prenájom lokomotív a nákladných železničných vozňov, naberanie

⁴ Ide o spoločnosti kontrolované spoločnosťou Budamar alebo jednotlivými entitami kontrolujúcimi spoločnosť Budamar

vodičov lokomotív aj lietadiel, zaistovanie prevozu na regionálnych železničiach, transporty kompletných vlakov na železničnej sieti v ČR a údržby vedľajších odstavných koľajníc;

- **Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s** so sídlom U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava, ktorej hlavnou činnosťou je prevádzkovanie súkromnej železničnej dopravy, prenájom lokomotív a nákladných vozňov a zasielateľské služby;

- **Slovenská plavba a prístavy a.s.** so sídlom Horárska 938/12, 821 09 Bratislava, ktorej hlavnou činnosťou je preprava, preklad a skladovanie tovarov v prístave v Bratislave a Komárne, zasielateľstvo, služby kontajnerových terminálov, colné služba a prenájom plavidiel na území Slovenska;

- **Slovenská plavba a prístavy – Lodenica, s.r.o.** je 100% dcérska spoločnosť spoločnosti Slovenská plavba a prístavy a.s. so sídlom Vlčie Hrdlo 77, 821 07 Bratislava, ktorej hlavnou činnosťou sú opravy a prestavby motorových nákladných lodí a osobných lodí, tlačných remorkérov a člnov;

- **SMART CARGO d.o.o.** so sídlom Resavska 66, Belehrad, Srbsko, ktorej hlavnou činnosťou je medzinárodné zasielateľstvo a logistika na území Srbska;

- ďalšie spoločnosti, prostredníctvom ktorých podnikateľ Budamar vlastní akcie spoločností v rámci Skupiny Budamar

10. Spoločnosť Budamar ďalej na začiatku roku 2018 nadobudla spoločnosť **ŽOS VRÚTKY a.s.** so sídlom Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky, ktorej hlavnou činnosťou je výroba osobných železničných vozňov a dieselových motorových jednotiek a ich opravy, rekonštrukcie a modernizácie. Spoločnosť Budamar zároveň nadobudla spoločnú kontrolu v spoločnostiach ŽOS-EKO, s.r.o., ŽOS – MEDIKA, s.r.o. a ŽOS TRADING, s.r.o., ktoré pre spoločnosť ŽOS VRÚTKY a.s. vykonávajú nasledovné činnosti: (i) plnenie environmentálnych povinností; (ii) základné potreby v oblasti zdravotnej starostlivosti a (iii) nákup náhradných dielov a súčiastok.

Tatravagónka

11. Hlavnou podnikateľkou činnosťou tejto spoločnosti je výroba nákladných železničných vozňov a železničných podvozkov. Okrajovo sa tiež zaoberá výrobou zvarovaných podzostáv a náhradných dielov.

Spoločnosť Tatravagónka vlastní a kontroluje nasledovné dcérske spoločnosti:

- **PL-PROFY spol. s r.o.** je slovenská spoločnosť so sídlom Orlov 344, 065 43 Orlov, ktorej hlavnou činnosťou je výroba a montáž ocelových konštrukcií, zámočnícka výroba a zváranie;

- **TATRAVAGONKA BRATSTVO DOO SUBOTICA** so sídlom 2 Bikovački Put, 24000 Subotica, Srbsko, ktorej hlavnou podnikateľskou činnosťou sú opravy (a veľmi okrajovo modernizácia) nákladných železničných vozňov a výroba náhradných dielov pre koľajové vozidlá;

- **WEP TRADING a.s.** so sídlom Hollého 27, 083 01 Sabinov, ktorá vyrába ložiskové skrine a rázsochy určené pre železničné vozne; a

- **Zakłady naprawcze Taboru Kolejowego "Paterek" S.A.** so sídlom ul. Przemysłowa 1, 89-100 Nakło nad Notecią, Poľsko, ktorej hlavnou činnosťou sú opravy a veľmi okrajovo modernizácia nákladných železničných vozňov a výroba náhradných dielov pre koľajové vozidlá

Spoločnosť Tatravagónka vlastní a kontroluje ďalšie dcérske spoločnosti, ktoré však v súčasnosti nevykonávajú žiadne aktivity. Ide o spoločnosti:

- **OOO Jevnoperskaja kompania transportnogo mašinostroenia** so sídlom Moskva, Rusko;
- **OAO Saranskyj vagonoremontnyj zavod – v likvidácii** so sídlom Saransk, Rusko- v súčasnosti je v likvidácii;
- **TATRA CAPITAL GROUP s.r.o.** a **TATRAVAGÓNKA Poprad s.r.o.** , obe so sídlom Štefánikova 887/53, 058 01 Poprad;
- **TI Vagon Fabriksasi Sanayi ve Ticaret A.S.** , so sídlom Ankara, Turecko;

12. Spoločnosť Tatravagónka vlastní nekontrolný obchodný podiel vo výške 49% v českej spoločnosti **DAKO-CZ, a.s.** so sídlom Budovatelů 323, 538 43 Třemošnice, Česká republika, IČO: 465 05 091, ktorej hlavná obchodná činnosť spočíva vo výrobe pneumatických, elektromechanických a hydraulických brzdoých systémov pre koľajové vozidlá.

I Identifikácia relevantných trhov

13. Úrad sa pri posudzovaní dopadov koncentrácie sústredil na tie aktivity vyššie uvádzaných ekonomických skupín podnikateľov, v prípade ktorých bolo možné identifikovať existujúci alebo potenciálny horizontálny alebo ne-horizontálny (vertikálny alebo konglomerátny) vzťah.

V rámci identifikácie relevantných trhov úrad vychádzal zo znenia § 3 ods. 2 až 5 zákona, z informácií uvádzaných v Oznámení, z predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu ako aj podporne z rozhodovacej praxe Európskej komisie (ďalej len „EK“) a jej Oznámenia⁵, taktiež z odpovede úradom osloveného podnikateľa.

Oblasť výroby železničnej prepravnej technológie

14. Úrad, vychádzajúc z rozhodovacej praxe EK⁶ zistil, že z hľadiska identifikácie tovarových relevantných trhov je možné oblasť výroby železničnej prepravnej technológie rozdeliť do viacerých produktových skupín, pričom vzhľadom na aktivity ekonomických skupín účastníkov koncentrácie úrad zohľadňoval výrobu týchto tovarových skupín:

- železničné vozne: *Tatravagónka* – výroba nákladných železničných vozňov, *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) – výroba osobných železničných vozňov,
- podvozky pre železničné vozne: *Tatravagónka* – výroba podvozkov pre nákladné železničné vozne, *Skupina Optifin* (ELH Eisenbahnaufwerke Halle GmbH & Co. KG) – výroba podvozkov využívaných najmä v železničných nákladných vozňoch,

⁵ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže spoločenstva (97/C 372/03).

⁶ V rámci oblasti železničnej prepravnej technológie napríklad rozhodnutia EK: M.7871 – Bombardier / CDPQ / Bombardier Transportation UK (body 14. až 17.); M.2139 – Bombardier/ADtranz (body 7. až 15.); M.2069 – ALSTOM / FIAT FERROVIARIA (body 8. až 12.); M.580 – ABB/Daimler-Benz (body 17. a 56.) poukazujú na nevyhnutnosť rozlišovania medzi stacionárnymi zariadeniami a koľajovými vozidlami, pričom koľajové vozidlá by bolo možné (s ohľadom na aktivity predmetných účastníkov koncentrácie) ďalej deliť na tovarové skupiny ako napríklad: (i) rýchlovlaky; (ii) elektrické a dieselové jednotky pre medzimestskú dopravu; (iii) elektrické a dieselové jednotky pre regionálnu dopravu (regionálne vlaky); (iv) osobné vozne; (v) električky a ľahké železničné dopravné prostriedky; (vi) podzemné dopravné prostriedky/metrá.

- dieselové motorové jednotky: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky)⁷,
- spaľovacie motory pre lokomotívy ČKD typu 230 a 310: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky),
- náhradné diely pre spaľovacie motory lokomotív: *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky)⁸,
 - prevodovky: *Skupina Optifin* (ZŽS Sabinov),
 - iné: zvarané podskupiny osobnej dopravy, náhradné diely pre nákladné železničné vozne, ložiskové skrine a rázsochy určené pre železničné vozne (*Skupina Tatravagónka*).

Výroba a predaj nákladných a osobných železničných vozňov

15. Podľa Oznamenia:

- *Skupina Optifin* železničné vozne nevyrába⁹,
- *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) je výrobcou osobných železničných vozňov, pričom v roku 2015 vyrobila [. . .] ks osobných železničných vozňov - jediným odberateľom bola [.]; v rokoch 2016 a 2017 [.]¹⁰,
- *Skupina Tatravagónka* v SR vyrába¹¹ nákladné železničné vozne, ktoré dodáva na _____ územie [.] ¹²¹³, pričom sa jedná o nasledujúce typy nákladných železničných vozňov¹⁴: plošinové, na prepravu dreva, na prepravu automobilov, na prepravu oceľových zvitkov, intermodálne (kontajnerové a kapsové) vagóny, vysokostenné a kryté, cisternové.

⁷ Ako sa uvádza na web stránke ŽOS Vrútky, predmetný podnikateľ je výrobcou motorovej jednotky REGIOMOVER a motorovej jednotky radu 840 – obe s rozchodom 1 435 mm, ako aj elektrickej jednotky 425.95 s rozchodom 1 000 mm, avšak ako sa uvádza v Oznamení, v rokoch 2017 a 2016 [.] – Obchodné tajomstvo podnikateľa Budamar, prístupné podnikateľovi Optifin.

⁸ Jedná sa o výrobu nasledujúcich náhradných dielov pre spaľovacie motory lokomotív: kľuková skriňa motora, predné veko motoru, kompletizácia kľukového hriadeľa, čerpadlo olejové, ojnica, silikónový tlmič torzných kmitov, rozvodový hriadeľ, vahadlový eliminátor torzných kmitov, puzdro valca, ostrekovací kruh, vstrekovacia vačka, kryt ostrekovacieho kruhu a ďalšie náhradné diely.

⁹ Tu ako aj ďalej v tomto texte úrad vychádzal z posúdenia podnikateľských aktivít Skupiny Optifin bez podnikateľských činností podnikateľa Tatravagónka a s ním prepojených podnikateľov, keďže podnikateľ Tatravagónka je samostatným účastníkom koncentrácie, avšak v rámci posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže úrad zohľadnil, že pred koncentráciou podnikateľ Tatravagónka patril do Skupiny Optifin.

¹⁰ -[...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa Budamar, prístupné podnikateľovi Optifin

¹¹ Pod pojem „výroba nákladných železničných vozňov“ Oznamovatelia zahrnuli aj situácie, kedy Tatravagónka odkúpi do svojho vlastníctva vyradené vozne (spravidla vozne, ktoré pôvodne vyrobila) ako odpadový alebo výrobný materiál, následne nájde nového zákazníka a uvedenú vozňu podľa jeho požiadaviek úplne zrekonštruuje a predá tomuto novému zákazníkovi. Podľa Oznamovateľov sa jedná o činnosť výroby a predaja nových vozňov a nie o modernizáciu, a teda Tatravagónka sa považuje výlučne za výrobcu nákladných železničných vozňov.

¹² - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin, prístupné podnikateľovi Budamar

¹³ Oznamovatelia zároveň uviedli, že uvedená informácia je len orientačná - zákazky, ktoré realizuje Tatravagónka, sú zvyčajne vo veľkých objemoch pre jednotlivých zákazníkov (jedná sa o tzv. tendrové trhy), preto krajina dodania v danom prípade môže znamenať aj jednu zákazku pre jedného klienta v danom roku. Spoločnosť Tatravagónka je tak schopná dodávať nákladné železničné vagóny a podvozky aj do iných krajín EÚ a dokonca aj mimo EÚ, pričom pokiaľ ide o krajinu dodania tá sa môže z roka na rok meniť podľa novej zákazky/zákazníka.

¹⁴ Jedná sa o prehľad doposiaľ vyrobených typov nákladných železničných vozňov – [.] – [...]

OT podnikateľa Optifin/Tatravagónka – prístupné podnikateľovi Budamar.

Zdroj prehľadu doposiaľ vyrobených typov nákladných železničných vozňov:

http://tatravagonka.sk/file/2016/06/PROFIL_FIRMY.pdf

16. Z hľadiska rozchodu kolies predmetným podnikateľom vyrobených nákladných železničných vozňov sa v Oznámení uvádza, že *Tatragónka* vyrába iba vozne s rozchodom kolies 1435 mm, ktorý sa využíva na väčšine územia Európy, okrem Portugalska, Španielska, Fínska, pobaltských štátov, Ukrajiny, Bieloruska a Ruska. K potrebe členenia nákladných železničných vozňov podľa železničného rozchodu kolies Oznamovatelia uviedli, že všeobecne platí, že by podnikateľ *Tatragónka* ako aj jeho konkurenti boli schopní širokorozchodné vozne vyrobiť; aby sa však výrobcovia pre takúto výrobu rozhodli, museli by mať dostatočne veľkú a dlhodobú zákazku.

V Oznámení sa taktiež uvádza, že trhy, na ktorých sa používajú širokorozchodné vozne, bez Ruska, Ukrajiny a Bieloruska, sú veľmi malé trhy - okolo 85 % nákladných železničných vozňov premávajúcich v rámci Európy (bez Ruska, Ukrajiny a Bieloruska) sú vozne štandardného rozchodu; z hodnotového hľadiska tvoria nákladné železničné vozne štandardného rozchodu dokonca 90 až 95 % trhu. Ďalej sa v Oznámení uvádza, že výrobcovia nákladných železničných vozňov nepovažujú za potrebné rozlišovať medzi výrobou širokorozchodných nákladných vozňov a vozňov štandardného rozchodu - z geografického hľadiska považujú za relevantné územie celej Európy (bez Ruska, Ukrajiny a Bieloruska). Z týchto dôvodov podľa Oznamovateľov segmentácia medzi širokorozchodnými nákladnými železničnými vozňami a vozňami štandardného rozchodu nie je relevantná.

17. Podľa Oznamovateľov je, vzhľadom na rozhodovacia prax EK¹⁵, potrebné rozlišovať medzi samostatnými tržmi pre nákladné vozne a pre osobné vozne, keďže z pohľadu spotrebiteľa naplňajú rôzne funkcie. Ohľadne novej ponukovej substitúcie výroby nákladných a osobných železničných vozňov sa v Oznámení uvádza:

- výroba je významne odlišná; historicky síce existovali výrobcovia, ktorí mali v portfóliu oba uvedené typy železničných vozňov, no vývojom bol tento trend prekonaný - aktuálne existujú výrobcovia špecializujúci sa na osobné železničné vozne a výrobcovia špecializujúci sa na nákladné železničné vozne, na trhu už dnes nepôsobí žiaden výrobca, ktorý by vyrábal oba uvedené typy vozňov.
- náklady na výrobu osobného železničného vozňa sú významne vyššie ako na výrobu nákladného železničného vozňa; cena osobného železničného vozňa je niekoľkonásobne vyššia ako cena nákladného železničného vozňa (minimálne ide o desaťnásobok, v závislosti od konkrétneho typu nákladného a osobného železničného vozňa),
- súčiastky a diely používané na výrobu nákladných železničných vozňov vrátane podvozkov, nie sú použiteľné na výrobu osobných železničných vozňov - aby výrobca napr. osobných železničných vozňov mohol zahájiť výrobu nákladných železničných vozňov, musel by zmeniť dodávateľov výrobných vstupov, ďalej by musel preškoliť zamestnancov; rovnako stroje a výrobné linky používané na výrobu nákladných železničných vozňov nie je možné bez prestavby použiť na výrobu osobných železničných vozňov; musela by sa významne zmeniť organizácia a zameranie odbytu a marketing - všetky tieto kroky sú pritom spojené s vysokými

¹⁵ Oznámenie odkazuje na nasledujúce prípady EK: M.2139 – Bombardier/ADtranz (body 7., 9., 12. až 43.); M.2069 – ALSTOM / FIAT FERROVIARIA (bod 8.); M.580 – ABB/Daimler-Benz (body 17. a 56.); M.221 – ABB/BREL (bod. 5).

nákladmi, ktoré predstavujú bariéry pre prechod výrobcu jedného typu železničných vozňov na druhý.

18. Podľa Oznámenia hlavnými odberateľmi nových nákladných železničných vozňov vyrobených podnikateľom *Tatravagónka* sú najmä [.] ¹⁶¹⁷. Jediným odberateľom osobných železničných vozňov vyrobených [.] ¹⁸ za roky 2015 až 2017 bol [.] ¹⁹.

19. V Oznámení sa ďalej uvádza, že najväčšími konkurentmi podnikateľa *Tatravagónka* v tendroch na dodávky nákladných vozňov sú predovšetkým spoločnosti: [.] ²⁰²¹.

Ako najväčší konkurenti *Skupiny Budamar* (ŽOS Vrútky) v oblasti výroby osobných železničných vozňov boli v Oznámení uvedení podnikatelia Bombardier Inc., Montreal, Kanada; Siemens AG, Mníchov, Spolková republika Nemecko a Talgo; Madrid, Španielsko.

20. Oznamovatelia sa ďalej zaoberali len trhom nákladných železničných vozňov, pričom ohľadne jeho priestorového vymedzenia uviedli, že EK vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi ponechala presnú definíciu otvorenú, avšak naznačila, že existujú silné indície o širšom relevantnom priestorovom trhu tvorenom územím Európskeho hospodárskeho priestoru („EHP“)²². Oznamovatelia zároveň poukázali na skutočnosť, že k najvýznamnejším zákazníkom spoločnosti *Tatravagónka* v roku 2017 patrili (i) [.] ²³ %). Medzi ďalších zákazníkov spoločnosti *Tatravagónka* potom patria predovšetkým ďalšie [.]

¹⁶ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*
¹⁷ Z rozhodovacej praxe úradu (rozhodnutie úradu číslo 1078/2017/OK-2017/FV/3/1/041 zo dňa 22. 12. 2017; bod 14.) vyplýva, že na strane dopytu po železničných koľajových vozidlách (a ich opravách) stoja dopravcovia, prenajímatelia vagónov (ak povinnosťou prenajímateľa podľa zmluvy je zabezpečiť opravu a jej rozsah) a výnimočne aj zasielateľia.
¹⁸ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Budamar*, prístupné podnikateľovi *Optifin*
¹⁹ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Budamar*, prístupné podnikateľovi *Optifin*
²⁰ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*
²¹ Podnikateľ ŽOS Trnava v liste zaevidovanom úradom pod číslom 603/2018/OK – 2480/2018 dňa 23. 05. 2018 (odpoveď v bode 10.) uviedol nasledujúcich najväčšími konkurentov v oblasti výroby a predaja nákladných železničných vozňov: *Tatravagónka*; *AstraRail Industries S.A. Wagony Swidnica sp. z o.o.*; *AstraRail Industries S.A., Rumunsko*.
²² Oznámenie poukazuje na rozhodnutie EK M.2319 - *Bombardier/ADtranz* (body 24. a 25.).
²³ -[...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

.....]²⁴. *Tatravagónka* má iba dvoch slovenských zákazníkov (spolu približne [. . .]²⁵ %). Úradu bol taktiež predložený zoznam hlavných odberateľov predmetného podnikateľa nákladných železničných vozňov v rokoch 2017 až 2015.

21. Oznamovatelia poukázali na ďalšie skutočnosti, ktoré podľa ich názoru preukazujú, že priestorovým trhom je najmenej oblasť EHP, ak nie celá Európa:
- slovenskí zákazníci nakupujú nákladné železničné vozne bežne mimo územie SR (napr. spoločnosť [.]²⁶ nakúpila v minulosti 100 až 300 ks vozňov od českej spoločnosti [.]²⁷),
 - technické požiadavky na výrobu nákladných železničných vozňov nepredstavujú v rámci Európskej únie (ďalej len „EÚ“) prekážku, pretože sú do značnej miery založené na štandardoch EÚ; v rámci EÚ neexistujú ani významné ekonomické, technické či legislatívne prekážky pre dodávky nákladných železničných vozňov - jedinou možnou technickou požiadavkou, ktorá by mohla predstavovať určitú technickú prekážku, je širší rozchod kolies v niektorých krajinách, avšak aj túto požiadavku by *Tatravagónka* bola schopná splniť (výrobu týchto vozňov, ale spoločnosť nerealizuje),
 - homogénnosť požiadaviek na výrobu nákladných železničných vozňov v rámci EÚ sa potom odzrkadľuje aj v homogénnosti podmienok tendrov na nákup týchto vozňov,
 - nákladný železničný vozeň vyrobený v Európe môže bez väčších problémov dostať potrebné homologizačné oprávnenie v akejkoľvek krajine Európy - podstatná časť homologizačného procesu v rámci EÚ je unifikovaná;
 - hlavní konkurenti spoločnosti *Tatravagónka* pôsobia rovnako minimálne v rámci celej Európy, s výnimkou krajín s širším rozchodom kolies; výrobné kapacity a reálne počty vyrobených koľajových vozidiel najväčšími hráčmi pritom ďaleko presahujú dopyt národného trhu,
 - pre zákazníkov nie je rozhodujúca vzdialenosť od výrobcu železničných vozňov: jednak dodacie náklady sú z hľadiska ceny železničných vozňov nepodstatné, navyše existuje rôzna prax dodávania železničných vozňov, ktorá dodacie náklady železničných vozňov mnohokrát znižuje - vždy je rozhodujúce želanie zákazníka (niektorí zákazníci preferujú ex works, iní dodanie do jedného alebo rôznych miest ich podnikania; v Rakúsku potom napr. platí, že je možné dodať železničný vozeň iba vtedy, ak prešiel na rakúskom území aspoň 250 km).
22. Podľa Oznamovateľov pritom zákazníci zo Slovenska nemajú žiadne osobitné požiadavky pri nakupovaní/obstarávaní nových nákladných vozňov v porovnaní so zákazníkmi mimo územia SR.
23. Na základe vyššie uvedeného podľa Oznamovateľov možno dospieť k záveru, že v danom prípade jednoznačne nedochádza k horizontálnemu prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie, keďže *Tatravagónka* výroba nákladné železničné vozne a *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) vyrába osobné železničné vozne, pričom z hľadiska relevantného tovarového trhu ide o dva odlišné trhy.

²⁴ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

²⁵ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

²⁶ - [...] - Obchodné tajomstvo účastníkov konania

²⁷ - [...] - Obchodné tajomstvo účastníkov konania

24. Úrad podporne vychádzajúc z rozhodovacej praxe EK²⁸ zistil, že vzhľadom na uspokojovanie odlišných potrieb nákladných a osobných železničných vozňov by bolo možné z hľadiska zvažovania kritérií dopytovej substitúcie identifikovať samostatné tovarové relevantné trhy pre výrobu a predaj týchto tovarov. Informácie uvádzané v Oznámení k otázke neexistencie ponukovej zastupiteľnosti výroby nákladných železničných vozňov a výroby osobných železničných vozňov, rovnako podporujú záver ohľadne nezastupiteľnosti výroby týchto tovarov. Zároveň informácie poskytnuté v Oznámení o rozdielnych najväčších konkurentoch podnikateľa *Tatragónka* ako výrobcu nákladných železničných vozňov a najväčších konkurentoch podnikateľa *ŽOS Vrútky* ako výrobcu osobných železničných vozňov, ako aj informácie o type odberateľov týchto dvoch výrobcov za roky 2015 až 2017 poukazujú na neexistenciu ponukovej substitúcie výroby nákladných železničných vozňov a výroby osobných železničných vozňov.
25. Ohľadne výroby rôznych typov nákladných železničných vozňov Oznamovatelia uviedli, že podnikateľ *Tatragónka* nevyrába žiadne špecifické typy nákladných železničných vozňov, ktoré by nevyrábali konkurenční podnikatelia alebo ktorými by sa od nich odlišovala; *Tatragónka* vyrába, resp. je schopná vyrobiť všetky typy nákladných železničných vozňov - záleží v plnom rozsahu na dopyte zákazníkov. Rovnako hlavní konkurenti vyrábajú, respektíve sú schopní vyrobiť celé portfólio nákladných železničných vozňov. Neexistuje špecifický okruh konkurentov iba pre niektoré typy nákladných železničných vozňov. Ďalšia segmentácia nákladných železničných vozňov tak podľa Oznamovateľov nie je v predmetnom prípade relevantná.
26. Vychádzajúc z uvedeného, úrad pre účely posúdenia predmetnej koncentrácie z hľadiska tovarového relevantného trhu identifikoval samostatný relevantný trh pre výrobu a predaj nákladných železničných vozňov, a teda oddelene od tovarového relevantného trhu výroby a predaja osobných železničných vozňov, pričom v predmetnom správnom konaní úrad nezistil dôvod na identifikáciu samostatných tovarových relevantných trhov z hľadiska jednotlivých typov nákladných železničných vozňov.
27. Vzhľadom na aktivity účastníkov koncentrácie úrad nezistil existenciu horizontálneho prekrytia pokiaľ ide o ich aktivity týkajúce sa výroby koľajových vozidiel. S cieľom posúdenia koordinačných účinkov ako aj vertikálnych účinkov – s ohľadom na aktivity Oznamovateľov (prenájom nákladných železničných vozňov, železničná preprava, zasielateľstvo), sa úrad ďalej zaoberal **oblasťou výroby nákladných železničných vozňov**.
28. Z hľadiska priestorového relevantného trhu informácie uvádzané v Oznámení poukazujú na širší trh výroby a predaja nákladných železničných vozňov ako je územie SR (konkrétne EHP). Úrad predovšetkým konštatuje, že uvádzané

²⁸ EK napríklad v rozhodnutí M.580 – ABB/Daimler-Benz (bod 17.) uvádza, že z hľadiska dopytu osobné vozne a nákladné vozne naplňujú iné požiadavky ako lokomotívy a vlakové súpravy, keďže vozne (či už nákladné alebo osobné) sú využívané iba v kombinácii s lokomotívou; taktiež, že vozne si odberatelia zväčša zaobstarávajú prostredníctvom samostatných tendrov.

informácie jednoznačne nenaznačujú homogenitu súťažného prostredia naprieč celým EHP, t.j. vrátane územia so širším rozchodom kolies ako je 1 435 mm.

29. Ďalej teda uvažoval len s územím so „štandardným“ rozchodom kolies, kde však rovnako informácie predložené Oznamovateľmi neboli postačujúce, aby úrad mohol jednoznačne uzavrieť, o aké územie v prípade výroby nových železničných vozňov ide. S ohľadom podnikateľom ŽOS Trnava identifikovaných konkurentov v predmetnej oblasti a vzhľadom na informácie uvádzané Oznamovateľmi aj vo vzťahu k nákupu vozňov slovenskými subjektami, možno konštatovať, že by sa dalo uvažovať minimálne o území SR a o území ČR a Poľska, prípadne o širšom území. Presnou identifikáciou priestorového relevantného trhu vo vzťahu k výrobe a predaju nákladných železničných vozňov sa však nebolo potrebné zaoberať, keďže tak ako úrad ďalej uvádza v tomto texte, neboli neidentifikované súťažné obavy v dôsledku predmetnej koncentrácie.

Výroba a predaj podvozkov, prevodoviek a iných súčastí pre železničné koľajové vozidlá

30. V Oznámení sa uvádza, že:

- *Skupina Optifin* (ELH Eisenbahnaufwerke Halle GmbH & Co. KG) vyrába v Nemecku podvozky využívané najmä v železničných nákladných vozňoch, ktoré dodáva do Nemecka, SR, Talianska, Indie a Švajčiarska,
- *Skupina Budamar* podvozky pre železničné koľajové vozidlá nevyrába,
- *Skupina Tatravagónka* vyrába na Slovensku podvozky pre nákladné železničné vozne, ktoré dodáva najmä do Nemecka, Francúzska, Maďarska a Belgicka.

31. Oznamovatelia tiež uvádzajú, že pokiaľ ide o relevantný tovarový trh pre výrobu železničných podvozkov, EK vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi²⁹ dospela k záveru, že železničné podvozky sú s najväčšou pravdepodobnosťou súčasťou celkového trhu pre výrobu súčiastok dodávaných výrobcom koľajových vozidiel. EK však aj napriek tomu vo svojej rozhodovacej praxi posúdila účinky posudzovanej koncentrácie a trhové podiely jej účastníkov na samostatnom trhu pre výrobu železničných podvozkov³⁰. Z priestorového hľadiska dospela EK v uvedenej rozhodovacej praxi³¹ k záveru, že trh pre výrobu železničných podvozkov je tvorený minimálne územím EHP.

32. Úrad konštatuje, že v tomto prípade horizontálne prekrytie činností účastníkov koncentrácie ako dôsledok tejto koncentrácie nenastáva, nakoľko *Skupina Budamar* sa výrobou podvozkov nezaoberá (*Skupina Optifin* a *Skupina Tatravagónka* predstavujú jednu ekonomickú skupinu už pred koncentráciou, t.j. v tejto súvislosti zmena nenastáva).

33. Aj pokiaľ ide o vertikálne prepojenie, je možné sa zaoberať len vzťahom, ktorý by potenciálne mohol vzniknúť ako dôsledok tejto koncentrácie, t.j. výroba železničných podvozkov (*Skupina Tatravagónka/Skupina Optifin*) a výroba

²⁹ Oznámenie poukazuje na rozhodnutie EK M.221 - ABB/BREL (body 5. a 8.).

³⁰ Oznámenie poukazuje na rozhodnutie EK M.2069 - ALSTOM/FIAT FERROVIARIA (body 19. a 32.).

³¹ Oznámenie poukazuje na rozhodnutia EK: M.221 - ABB/BREL (bod 13.); M.2069 - ALSTOM/FIAT FERROVIARIA (bod 19.).

železničných koľajových vozidiel druhým nadobúdateľom, t.j. *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky).

34. Ďalej čo sa týka výroby: (a) prevodoviek pre železničné koľajové vozidlá, (b) spaľovacích motorov pre lokomotívy, (c) náhradných dielov pre spaľovacie motory lokomotív, (d) zváraných podskupín osobnej dopravy, (e) náhradných dielov pre nákladné železničné vozne, (f) ložiskových skríň a rázsoch určených pre železničné vozne, z informácií uvádzaných v Oznámení úrad zistil, že táto výroba sa vykonáva len v rámci jednej z ekonomických skupín účastníkov koncentrácie³², a teda k horizontálnemu prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie v tejto oblasti nedochádza.
35. Úrad sa vo vzťahu k výrobe podvozkov, prevodoviek a iných súčastí pre železničné koľajové vozidlá nezaoberal presnou identifikáciou relevantných trhov taktiež z dôvodu, že, ako sa uvádza ďalej v tomto texte, neidentifikoval ani ne-horizontálny (vertikálny) vzťah medzi podnikateľskými aktivitami *Skupiny Budamar* a predmetnými aktivitami *Skupiny Tatravagónka* (t.j. v oblasti výroby a predaja podvozkov, prevodoviek a iných súčastí pre železničné koľajové vozidlá)³³.

Oblasť poskytovania údržby, opravy a modernizácie železničných koľajových vozidiel

36. V Oznámení sa uvádza, že:

- *Skupina Optifin* (ELH Eisenbahnaufwerke Halle GmbH & Co. KG) tu pôsobí len okrajovo³⁴ v oblasti modernizácie nákladných vozňov v Nemecku,
- *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) v predmetnej oblasti vykonáva na území SR vo vzťahu k osobným železničným vozňom a dieselovým motorovým jednotkám opravy (v rámci opráv aj služby údržby, ktoré však samostatne neposkytuje) ako aj modernizáciu; údržbu, opravy a ani modernizáciu nákladných železničných vozňov predmetná skupina podnikateľov neposkytuje,

³² Z Oznámenia vyplývajú nasledujúce skutočnosti ohľadne výroby: (a) prevodoviek pre železničné koľajové vozidlá - túto vykonáva *Skupina Optifin* (ZTS Sabinov) v SR, pričom vyrába prevodovky určené pre pohony zariadení do vagónov v železničnej doprave, prevodovky dodáva na územie SR, Nemecka, Poľska, Turecka, ČR a Číny; *Skupina Budamar* a *Skupina Tatravagónka* prevodovky nevyrábajú, prevodovky nevyrába; (b) spaľovacích motorov pre lokomotívy - túto vykonáva *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky), *Skupina Tatravagónka* a *Skupina Optifin* spaľovacie motory pre lokomotívy nevyrábajú; (c) náhradných dielov pre spaľovacie motory lokomotív - túto vykonáva *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky), *Skupina Tatravagónka* a *Skupina Optifin* náhradné diely pre spaľovacie motory lokomotív nevyrábajú; (e), (f), (g) zváraných podskupín osobnej dopravy, náhradných dielov pre nákladné železničné vozne a ložiskových skríň a rázsoch určených pre železničné vozne - túto vykonáva *Skupina Tatravagónka*, *Skupina Budamar* a *Skupina Optifin* túto výrobu nevykonávajú.

³³ Podľa vyjadrenia Oznamovateľov (list zaevidovaný pod číslom 603/2018/OK-2127/2018 dňa 02. 05. 2018; bod 2.1.) na otázku úradu, či v rámci či v rámci poskytovania služieb údržby a/alebo opráv a/alebo modernizácie železničných koľajových vozidiel využíva *Skupina Budamar* typy podvozkov alebo typy iných častí koľajových vozidiel vyrábaných podnikateľom *Tatravagónka* bez ohľadu na to, či medzi *Skupinou Tatravagónka* a *Skupinou Budamar* v uvedenom ohľade existuje dodávateľsko-odberateľský vzťah, Oznamovatelia uviedli, že *Skupina Budamar* nevyužíva žiadne typy podvozkov alebo typy iných súčastí koľajových vozidiel vyrábaných podnikateľom *Tatravagónka*.

³⁴ Ako sa uvádza v Oznámení (list zaevidovaný pod číslom 603/2018/OK-2251/2018 dňa 09. 05. 2018, bod (RR) na strane 39), [.....] - Obchodné tajomstvo *Optifin/Tatravagónka* – prístupné podnikateľovi *Budamar* – informácia o činnosti v oblasti modernizácie

- *Skupina Tatravagónka* pôsobí v oblasti³⁵ opráv a okrajovo v oblasti modernizácie nákladných železničných vozňov prostredníctvom svojich dcérskych spoločností, ktoré vykonávajú železničné opravárenské služby výlučne iba v Srbsku (TATRAVAGONKA BRATSTVO DOO SUBOTICA) a iba v Poľsku (Zakłady naprawcze Taboru Kolejowego „Paterek“ S.A.)³⁶.

37. Úrad vychádzajúc z vlastnej rozhodovacej praxe³⁷ a podporne aj z rozhodovacej praxe EK³⁸ zistil, že je možné v rámci identifikácie tovarových relevantných trhov špecifikovať podľa zložitosti, periodicity a obsahu jednotlivých zásahov a úkonov, ktoré slúžia rozdielnym potrebám odberateľov poskytovaním nasledujúcich služieb: údržba, oprava a modernizácia koľajových vozidiel, pričom:

- *údržba* sa poskytuje na pravidelnej báze a je zväčša vykonávaná v depách jednotlivých podnikateľov (užívateľov koľajového vozidla) a zahŕňa každodenné opravy, výmenu komponentov a bezpečnostné prehliadky; v porovnaní s opravou koľajových vozidiel ide o menej zložitý zásah do koľajového vozidla a požiadavky (technické, odborné) na jeho výkon nie sú až také náročné; spravidla trvá jeden deň, maximálne dva dni,
- *oprava* zahŕňa použitie zložitejších nástrojov a postupov a vo väčšine prípadov je vykonávaná v továrenskom prostredí alebo v depe poskytovateľa predmetnej služby; zahŕňa podstatnejšie a náročnejšie zásahy do koľajového vozidla ako je tomu v prípade poskytovania jeho údržby, vrátane jeho generálnej opravy; oprava sa vykonáva menej často ako v prípade údržby a na nepravidelných bazách; potreba opravy koľajového vozidla je mnohokrát zapríčinená vonkajšími faktormi, ako sú napr. vis major alebo zásah tretej osoby (nezákonné poškodenie), škodová udalosť; na rozdiel od údržby môže oprava trvať niekoľko dní alebo týždňov a to podľa rozsahu a náročnosti zásahu,
- *modernizácia* zahŕňa modernizáciu a prispôsobovanie koľajových vozidiel na kompletne nový koncept alebo dizajn; časté sú prípady, kedy len „základná kostra“ koľajového vozidla ostáva nezmenená.

38. Na poskytovanie jednotlivých vyššie uvádzaných služieb je nevyhnutné, aby poskytovateľ disponoval rôznym vybavením, rôznymi zručnosťami

³⁵ Podnikateľ Tatravagónka sa taktiež zaoberá prestavbou nákladných železničných vozňov, ktorú Oznamovatelia považujú za činnosť spadajúcu do oblasti výroby nákladných železničných vozňov a nie do oblasti poskytovania služby modernizácie nákladných železničných vozňov, keďže v rámci tejto činnosti podnikateľ Tatravagónka za sledované obdobie rokov 2015 až 2017 v minimálnom rozsahu odkúpil do svojho vlastníctva vyradené vozne (jednalo sa o vozne, ktoré pôvodne predmetný podnikateľ vyrobil) ako odpadový a výrobný materiál, následne vozne podľa požiadaviek nového zákazníka úplne zrekonštruoval a predal tomuto zákazníkovi. Podľa vyjadrenie Oznamovateľov, v prípade modernizácie by sa jednalo o poskytnutie služieb rozsiahlej opravy nákladného železničného vozňa vlastneného zákazníkom podnikateľa Tatravagónka.

³⁶ V Oznámení sa uvádza, že hlavnými konkurentmi Skupiny Tatravagónka v oblasti opráv v Srbsku sú spoločnosti: [.....] – Obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin/Tatravagónka, prístupné podnikateľovi Budamar. V Poľsku sú hlavnými konkurentmi Skupiny Tatravagónka v oblasti opráv spoločnosti: [.....] Predmetné spoločnosti sú schopné poskytnúť služby v rámci modernizácie nákladných železničných vozňov; [.....] Obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin/Tatravagónka, prístupné podnikateľovi Budamar – informácia o činnosti v oblasti modernizácie.

³⁷ Napríklad rozhodnutie úradu číslo 1078/2017/OK-2017/FV/3/1/041 zo dňa 22. 12. 2017 (body 20. až 23.).

³⁸ Napríklad rozhodnutia EK: M.7871 – Bombardier / CDPQ / Bombardier Transportation UK (bod 18.); M.2139 – Bombardier/ADtranz (bod 16.).

a technológiami, na základe čoho by bolo možné identifikovať samostatné tovarové relevantné trhy.

Keďže ani jedna z ekonomických skupín účastníkov koncentrácie neposkytuje služby údržby koľajových vozidiel, a teda koncentrácia neovplyvňuje podmienky hospodárskej súťaže v oblasti poskytovania predmetnej služby, úrad sa ňou ďalej nezaoberal.

39. Oznamovatelia taktiež uviedli, že nie je dôvod v tejto oblasti špecifikovať samostatné tovarové relevantné trhy vo vzťahu k jednotlivým typom koľajových vozidiel. Uviedli, že im nie je známe žiadne rozhodnutie súťažného orgánu v rámci EÚ, v ktorom by bolo takéto členenie vykonané; v prípade, že má daný subjekt know-how na opravu/údržbu/modernizáciu jedného typu koľajového vozidla, je schopný prejsť aj na iné typy koľajových vozidiel.

40. Podľa Oznamovateľov schopnosť opravovať/udržiavať/modernizovať železničné vozne nie je závislá na špeciálnych oficiálnych licenciách, ale na programe/pravidlách údržby stanovených vlastníkom (prípadne alianciami vlastníkov koľajových vozidiel) alebo prenajímateľom železničného vozňa.

Zároveň podnikateľ ŽOS Trnava na výzvu úradu ohľadne identifikácie prekážok poskytovania služieb opráv alebo modernizácie koľajových vozidiel uviedol, že na poskytovanie služieb opráv a modernizácie nákladných železničných vozňov sú potrebné certifikáty a povolenia, avšak nejedná sa o certifikáty ani o povolenia vydávané výrobcom nákladných železničných vozňov.

41. V Oznámení sa taktiež uvádza, že z pohľadu zaškolenia pracovníkov, technológie alebo vybavenia, tieto nemôžu byť prekážkou, ktorá by spôsobovala nutnosť rozdeľovania trhov poskytovania služieb opráv a modernizácie na ďalšie trhové alternatívy podľa druhu koľajového vozidla. Ak sa v praxi niektoré subjekty špecializujú iba na určité typy koľajových vozidiel, nie je to podľa Oznamovateľov vecou rozdielnosti trhov v oblasti opráv, ale ide skôr o špecializáciu a reputáciu daného „opravcu“ vo vzťahu ku konkrétnemu typu koľajového vozidla.

42. Podnikateľ ŽOS Trnava³⁹ však v odpovedi na výzvu úradu a jej doplnení uviedol, že pri opravách a modernizáciách osobných vozňov je potrebná najmä pre oblasť zabezpečenia vozňov elektrickou energiou, zásobovania a riadenia jednotlivých systémov vozňa (kúrenie, klimatizácia, WC, otváranie dverí, informačný systém, atď.) vybavenosť na vyššej technickej úrovni (skúšobne vysokého napätia, linky povrchovej úpravy, diagnostické a meracie zariadenia) ako pre oblasť nákladných vozňov.

Ďalej podnikateľ ŽOS Trnava uviedol, že v oblasti personálu pre opravy a modernizácie osobných vozňov v porovnaní s nákladnými vozňami sú v určitých oblastiach potrební pracovníci s úzkou špecializáciou viacerých profesií napr. elektromechanik, stolár, lakovník, inštalatér v porovnaní s oblasťou opráv a modernizácií nákladných vozňov, kde gro tvoria zvárači a zámočníci. Taktiež priestory, v ktorých sa tieto činnosti vykonávajú, sú veľmi rozdielne: u nákladných vozňov sa jedná o veľmi prašnú a hlučnú prácu v intenzite približne 22 vozňov

³⁹ Vyjadrenie podnikateľa ŽOS Trnava, ktorého odpoveď bola zaregistrovaná pod číslom 603/2018/OK-2480/2018 dňa 23. 05. 2018 a doplnenie odpovede bolo zaregistrované pod číslom 603/2018/OK-2595/201/ dňa 29. 05. 2018.

denne; naopak u osobných vozňov je práca viacej odborná v čistom a bezprašnom prostredí, pri odovzdávaní približne 9 vozňov mesačne.

43. Vyššie uvádzané skutočnosti naznačujú, že poskytovanie služieb opráv a poskytovanie služieb modernizácie vo vzťahu k osobným železničným vozňom a vo vzťahu k nákladným železničným vozňom by mohli predstavovať samostatné tovarové relevantné trhy.

Avšak vzhľadom na to, že tak ako sa ďalej uvádza v tomto texte, úrad vo vzťahu k poskytovaniu služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel neidentifikoval súťažné obavy z hľadiska horizontálneho a ani z hľadiska ne-horizontálneho (vertikálneho) posúdenia, presnou identifikáciou tovarových relevantných trhov (najmä však tým, či je dôvod deliť predmetné jednotlivé tovarové relevantné trhy vo vzťahu k poskytovaniu služieb opráv a modernizácie z hľadiska jednotlivých typov koľajových vozidiel), sa nezaoberal.

44. Priestorové relevantné trhy sú podľa Oznamovateľov národné (pričom by bolo možné ponechať presnú definíciu otvorenú), rovnako aj iné súťažné orgány v rámci EÚ ako aj EK⁴⁰ definujú tieto trhy ako trhy národné. Je potrebné zobrať do úvahy okrem iného vplyv prepravných nákladov súvisiacich s dodaním vozidiel na opravu ako aj s dodaním náhradných dielov; miestna prítomnosť opravárenských služieb je preto pre prevádzkovateľov koľajových vozidiel zásadná. Podľa Oznamovateľov je na druhej strane ale obvyklé, že potreby zákazníkov sú schopné uspokojiť aj konkurenčné spoločnosti nachádzajúce sa v susedných štátoch, a teda priestorový relevantný trh by mohol byť definovaný širším než národným územím, presné územie s homogénnymi súťažnými podmienkami v predmetnej oblasti však Oznamovatelia nevedeli uviesť.

45. Podnikateľ ŽOS Trnava na výzvu úradu ohľadne poskytnutia informácií, či existujú cenové rozdiely poskytovaných služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel medzi jednotlivými krajinami EHP uviedol, že cenové rozdiely existujú, a to na základe rozdielnych hodinových sadziieb v jednotlivých krajinách⁴¹; ako svojich konkurentov v predmetnej oblasti podnikateľskej činnosti uviedol podnikateľov zo SR, ČR, Poľska, Maďarska, Srbska⁴².

46. Avšak vzhľadom na to, že úrad neidentifikoval súťažné obavy či už z hľadiska horizontálneho alebo z hľadiska ne-horizontálneho (vertikálneho) posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže na alternatívne identifikovanom relevantnom trhu tak, ako sa ďalej uvádza v tomto texte, nebol dôvod na to, aby sa

⁴⁰ Oznámenie poukazuje na rozhodnutia EK: M.7871 - Bombardier/CDPQ/Bombardier Transportation UK (bod 25.); M.2694 – METRONET/INFRACO (bod 36.); M.2139 - Bombardier/ADtranz (body 26. a 27.); M.221 – ABB/BREL (bod 14.).

⁴¹ Odpoveď podnikateľa ŽOS Trnava v liste zaevidovanom úradom pod číslom 603/2018/OK-2480/2018 dňa 23. 05. 2018 (bod 16.).

⁴² Podnikateľ ŽOS Trnava v liste zaevidovanom pod číslom 603/2018/OK-2480/2018 dňa 23. 05. 2018 (bod 17. odpovede) ako svojich hlavných konkurentov v predmetnej oblasti podnikateľskej činnosti uviedol: Ostravské opravny a strojírny, s.r.o., Ostrava, ČR; Legios Loco, a.s. Louny, ČR; ZNTK Paterek S.A., Poľsko, RYKO a.s., Děčín, ČR; LOKO TRANS Slovakia s.r.o., Šurany, SR; Krnovské opravny a strojírny s.r.o., Krnov, ČR; Tatravagonka Bratrstvo DDO, Subotica, Srbsko; TS Hungaria Kft., Miskolc, Maďarsko; EKOSYSTÉMY, s.r.o., Prievidza, SR; ŽELOS, spol. s r.o., Trnava, SR; ŽOS Vrútky, a.s., Vrútky, SR; PARS Nova, a.s., Šumperk, ČR; DPOV Přerov, Přerov, ČR a KOS Krnov, Krnov, ČR.

detailne zaoberal identifikáciou priestorových relevantných trhov v predmetnej oblasti.

Oblasť poskytovania prenájmu železničných koľajových vozidiel

47. V Oznámení sa uvádza, že:

- *Skupina Optifin* (Express Group, a. s.) prenájíma nákladné železničné vozne z územia SR (prípadne dovezie odberateľovi vozne na dohodnuté miesto),
- *Skupina Budamar* prenájíma nákladné železničné vozne prostredníctvom:
 - o CENTRAL RAILWAYS, a. s. – prenájíma lokomotívy a nákladné vozne predovšetkým na území SR a Maďarska, okrajovo aj na území Rumunska
 - o INTER CARGO sp. z.o.o. – prenájíma nákladné železničné vozne a lokomotívy na území Poľska,
 - o LOKORAIL, a. s. – prenájíma nákladné vozne na území SR,
 - o NH TRANS, SE – prenájíma nákladné železničné vozne na území ČR,
 - o Ostravská dopravní společnost, a.s. a Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. – prenájmajú lokomotívy a nákladné vozne na území ČR,
- *Skupina Tatravagónka* v predmetnej oblasti nepôsobí.

48. Nakoľko nadobúdaná spoločnosť v tejto oblasti nepôsobí, nevznikajú v tejto súvislosti horizontálne unilaterálne dopady koncentrácie. Vzhľadom na aktivity oboch nadobúdateľov spoločnej kontroly úrad posudzoval dopady koncentrácie v súvislosti s prenájomom nákladných železničných vozňov pokiaľ ide jednak o vertikálne účinky koncentrácie prenájom železničných koľajových vozidiel vs. ich výroba a tiež vo vzťahu k ich opravám, rovnako posudzoval možné koordinačné účinky v súvislosti s aktivitami oboch nadobúdateľov kontroly v oblasti prenájmu.

49. Ako sa aj uvádza aj v Oznámení, z predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu⁴³, taktiež z rozhodovacej praxe EK ohľadne tovarovej identifikácie relevantného trhu v oblasti poskytovania prenájmu nákladných železničných vozňov⁴⁴ vyplýva, že z hľadiska predmetu prenájmu je možné rozlišovať prenájom nákladných železničných vozňov a prenájom železničných vozňov určených na prepravu osôb. Poskytovanie prenájmu nákladných železničných vozňov je možné deliť z hľadiska druhu prepravovaného nákladu na: prenájom nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty (alebo suché produkty) a na prenájom cisternových nákladných železničných vozňov.

50. V rámci prenájmu nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty by sa dalo uvažovať o ďalšom delení na trh prenájmu intermodálnych vozňov, ktoré sa používajú na takmer všetky druhy zabaleného tovaru v štandardizovaných kontajneroch na nosných platformách a nákladných prívesoch pre multimodálnu dopravu, a trh prenájmu konvenčných (štandardných) železničných nákladných

⁴³ Rozhodnutie úradu číslo 2015/FH/3/1/013 zo dňa 12. 05. 2015 (body 21. až 28.).

⁴⁴ Napríklad rozhodnutia EK: M.5263 – DEUTSCHE BANK LONDON/LLOYDS TSB BANK/ANTIN INFRASTRUCTURE PARTNERS (BNP Paribas)/PORTERBROOK LEASING (body 16. až 18.), M.5439 – OP TRUST/DEUTSCHE BANK LONDON/LLOYDS TSB BANK/BNP PARIBAS/PORTERBROOK LEASING (body 14. až 17.); M.2669 – VTG/Warburg/Brambles.

vozňov (s ďalším možným členením na kryté, otvorené, plošinové konvenčné vozne).

51. V prípade prenájmu cisternových nákladných železničných vozňov sa jedná o vozne používané na prepravu rôznych kvapalných látok.

52. Poskytovanie prenájmu nákladných železničných vozňov by bolo možné členiť z hľadiska technických charakteristík nákladných železničných vozňov, ako aj z hľadiska komodít, ktoré sa prepravujú jednotlivými prenajímanými nákladnými železničnými vozňami, pričom by bolo možné identifikovať samostatný segment relevantného trhu prenájmu nákladných železničných vozňov z hľadiska technických charakteristík vo vzťahu k prenájmu intermodálnych nákladných železničných vozňov a z hľadiska komoditného vo vzťahu k prenájmu nákladných železničných vozňov určených na prepravu obilia⁴⁵.

53. Čo sa týka priestorovej dimenzie poskytovania služby prenájmu nákladných železničných vozňov vo vzťahu k prenájmu vyššie uvádzaných jednotlivých typov nákladných železničných vozňov, z predchádzajúcej rozhodovacej praxe úradu a podpore z rozhodovacej praxe EK vyplýva, že by bolo možné identifikovať jednotlivé priestorové relevantné trhy ako územie celej Európy, kde sa používa sieť štandardného rozchodu 1 435 mm, t.j. Európa okrem Španielska, Portugalska, Fínska, Bieloruska, pobaltských štátov, Ukrajiny a európskej časti Ruska (ďalej len „trh pre rozchod 1,435 mm rozchod“), čo je v súlade s rozhodovacou praxou EK⁴⁶. Taktiež Oznamovatelia poukazujú na vyššie uvádzanú identifikáciu priestorových relevantných trhov.

54. Z rozhodovacej praxe EK⁴⁷ vyplýva, že v prípade prenájmu nákladných železničných vozňov určených na prepravu obilia by bolo možné identifikovať špecifický priestorový relevantný trh. Úrad však z informácií predloženými v Oznámení zistil, že ani Skupina Optifin ani Skupina Budamar nepôsobia v oblasti prenájmu nákladných železničných vozňov na prepravu obilia a ani Skupina Budamar ani Skupina Optifin nevlastnila k 31.03.2018 takýto typ vozňov, t.j. v tejto súvislosti nebolo potrebné hodnotiť vertikálne dopady koncentrácie ani možné koordinačné účinky, ako je vyššie uvedené. Úrad sa teda ďalej týmto možným užším členením⁴⁸ a teda aj možným užším geografickým trhom ďalej nezaoberal.

⁴⁵ Napríklad prípad COMP/M.5579 – TLP/ERMEWA, bod 21.

⁴⁶ Napríklad rozhodnutie EK M.5579 – TLP/ERMEWA (body 28. až 31.).

⁴⁷ Napríklad rozhodnutie EK M.5579 – TLP/ERMEWA (body 32. až 35.).

⁴⁸ Ako sa uvádza v Oznámení a vychádzajúc aj z rozhodovacej praxe Európskej komisie (Napríklad rozhodnutie EK M.5579 – TLP/ERMEWA (body 10. až 13.), ako aj úradu, prenájom nákladných železničných vozňov na európskom trhu poskytujú dva základné typy prenajímateľov: prvá skupina zahŕňa (bývalých) národných poskytovateľov nákladnej železničnej prepravy (napríklad podnikatelia SNCF, Deutsche Bahn.), ktorí ponúkajú železničné nákladné vozne staršieho typu; druhou skupinou sú súkromní prenajímatelia nákladných železničných vozňov (napr. podnikatelia NACCO, ERMEWA, TOUDAX, On Rail, GATX (sem sa zaradili aj Oznamovatelia)), ktorí sa postupne vytvorili, aby vyplnili medzeru na trhu dopytu po na jednej strane chýbajúcich vozňoch, na strane druhej po novších a aj špecializovaných vozňoch. Historicky sú súkromní poskytovatelia kratšie na trhu ako (bývalé) národné železnice, preto keď tvorili vozňový park, mohli nakupovať aj modernejšie vozne, keďže neboli zaťažení dedičstvom starých vozňov, ako je to v prípade (bývalých) národných železníc.

Vzhľadom na charakter koncentrácie a vzhľadom na zanedbateľné trhové podiely účastníkov koncentrácie uvedené vyššie sa úrad bližšie nezaoberal možnosťou vymedzenia trhových podielov účastníkov koncentrácie v týchto oblastiach vymedzené z celkového trhu, ktorý by nezahŕňal (bývalé) národných poskytovateľov nákladnej železničnej prepravy.

Oblasť poskytovania nákladnej dopravy

55. Čo sa týka poskytovania nákladnej riečnej a cestnej dopravy, z informácií uvádzaných v Oznámení vyplýva, že tieto typy nákladnej dopravy poskytuje iba *Skupina Budamar*⁴⁹; *Skupina Optifin* a *Skupina Tatravagónka* tieto typy nákladnej dopravy neposkytujú.

Nákladná železničná doprava

56. Ohľadne poskytovania nákladnej železničnej dopravy účastníkmi koncentrácie sa v Oznámení uvádza, že:

- *Skupina Optifin* (Express Group, a.s.) poskytuje predmetnú službu na území SR, ČR a Maďarska,
- *Skupina Budamar* poskytuje predmetnú službu na území:
 - o SR prostredníctvom: CENTRAL RAILWAYS a.s. a LOKORAIL, a.s.,
 - o ČR prostredníctvom: BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.; Ostravská dopravní společnost, a.s. a Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.,
 - o Maďarska prostredníctvom: CENTRAL RAILWAYS a.s.,
 - o Poľska prostredníctvom: INTER CARGO sp. z.o.o.,
- *Skupina Tatravagónka* nákladnú železničnú prepravu neposkytuje.

57. V Oznámení sa uvádza, že úrad⁵⁰ ako aj EK⁵¹ vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi dospeli k záveru, že nákladná železničná doprava predstavuje samostatný relevantný tovarový trh, ktorý by bolo možné prípadne ďalej segmentovať. Ohľadne priestorového relevantného trhu sa v Oznámení uvádza, že vzhľadom na predchádzajúcu rozhodovaciu prax úradu Oznamovateľa pre účely posúdenia predmetnej koncentrácie považujú za priestorový relevantný trh územie SR.

58. Vychádzajúc z predchádzajúcej praxe úradu⁵² by bolo možné identifikovať samostatný tovarový trh železničnej nákladnej dopravy, t. j. oddelene od cestnej a iných typov dopravy (avšak nemožno vylúčiť, že v určitých špecifických prípadoch môže byť významná zameniteľnosť medzi železničnou a cestnou dopravou), pričom by bola možná užšia segmentácia na železničnú nákladnú dopravu realizovanú formou ucelených vkladov (ďalej len „UV“) a železničnú nákladnú dopravu realizovanú formou jednotlivých vozňových zásielok.

⁴⁹ *Skupina Budamar poskytuje nákladnú riečnu dopravu prostredníctvom podnikateľa Slovenská plavba a prístavy, a.s. na území SR a nákladnú cestnú dopravu prostredníctvom SMART CARGO, as.r.o. na území SR.*

⁵⁰ *Oznámenie poukazuje na rozhodnutie úradu číslo 239/2017/OK-2017/FH/3/1/010 – Budamar/Railtrans International/Radu Gabriel Gheroghiu/UNICOM TRANZIT S.A.*

⁵¹ *Oznámenie poukazuje na rozhodnutie EK M.5855 – DB/Arriva, body 141. až 143.*

⁵² *Rozhodnutie úradu číslo 239/2017/OK-2017/FH/3/1/010 – Budamar/Railtrans International/Radu Gabriel Gheroghiu/UNICOM TRANZIT S.A., body 56. až 62.*

59. V tomto prípade bolo nevyhnutné zaoberať sa poskytovaním služieb nákladnej železničnej dopravy z hľadiska predovšetkým koordinačných účinkov predmetnej koncentrácie (možná koordinácia Oznamovateľov), nakoľko nadobúdaný subjekt v tejto oblasti nepôsobí. Rovnako sa úrad predmetnou oblasťou zaoberal z hľadiska vertikálneho vzťahu, t.j. dopytu dopravcov po výrobe nákladných železničných vozňov a tiež po službe opráv a modernizácie železničných koľajových vozidiel (nákladných vozňov).

V tomto smere bolo z hľadiska posúdenia dopadov koncentrácie postačujúce zamerať sa predovšetkým na postavenie Oznamovateľov v oblasti poskytovania železničnej nákladnej dopravy v SR a vzhľadom na zistené závery uvádzané nižšie v tomto texte, bolo možné ponechať presnú definíciu relevantného trhu v oblasti poskytovania železničnej nákladnej dopravy pri posudzovaní dopadov tejto koncentrácie otvorenú.

Oblasť poskytovania zasielateľstva

60. Ohľadne poskytovania zasielateľstva účastníkmi koncentrácie sa v Oznámení uvádza, že:

- *Skupina Optifin* pôsobí v predmetnej oblasti v:
 - o SR prostredníctvom: Express Group, a.s. a E-P Rail S.R.L.,
 - o ČR prostredníctvom: Express Group, a.s.,
 - o Maďarsku prostredníctvom: Express Group, a.s.,
 - o Rakúsku prostredníctvom: Express Group, a.s., E-P Rail S.R.L. a Express-Sped Rail & Logistics GmbH,
 - o Poľsku prostredníctvom: Express Group, a.s. a E-P Rail S.R.L.,
 - o Bulharsku prostredníctvom: E-P Rail S.R.L.,
 - o Rumunsku prostredníctvom: Express Group, a.s. a E-P Rail S.R.L.,
- *Skupina Budamar* pôsobí v predmetnej oblasti v:
 - o SR prostredníctvom: Budamar, LOKORAIL, a.s., Slovenská plavba a prístavy, a.s.,
 - o ČR prostredníctvom: NH TRANS, SE; Ostravská dopravní společnost, a.s.; Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.,
 - o Poľsku prostredníctvom: INTER CARGO sp. z. o.o.,
 - o Srbsku prostredníctvom: BUDAMAR SOUTH, s.r.o. a SMART CARGO d.o.o.,
 - o Chorvátsku prostredníctvom BUDAMAR SOUTH, s.r.o.,
- *Skupina Tatravagónka* v oblasti poskytovania zasielateľstva nepôsobí.

61. V Oznámení sa uvádza, že poskytovanie služieb nákladnej prepravy a poskytovanie služieb zasielateľstva predstavujú samostatné tovarové relevantné trhy, pričom členenie zasielateľských služieb na samostatné tovarové relevantné trhy nie je vhodné (keďže poskytovateľ služby zasielateľstva len uzatvára zmluvy o preprave tovaru ale prepravu tovaru nevykonáva; podstatná časť zákazníkov využíva bežne tzv. kombinovanú dopravu); priestorový relevantný trh poskytovania zasielateľstva je podľa Oznamovateľov s najväčšou pravdepodobnosťou národný.

62. Z hľadiska identifikácie tovarového relevantného trhu rozhodovacia prax úradu⁵³, ako aj EK⁵⁴ poukazuje na skutočnosť, že nákladná doprava a zasielateľské služby nie sú zastupiteľné a možno ich vyčleniť na samostatné relevantné trhy⁵⁵. Podporne s ohľadom na rozhodovaciu prax EK by bolo možné rozlišovať medzi (i) domácim a cezhraničným zasielateľstvom a medzi (ii) zasielateľstvom využívajúcim rôzne typy nákladnej dopravy: a) leteckú, b) pozemnú (cestnú, železničnú) a c) vodnú⁵⁶, pričom otázku, či je dôvod na členenie zasielateľských služieb podľa rôzneho druhu pozemnej dopravy (cestné, železničné) EK nechala otvorenú⁵⁷; neodôvodnená sa javí segmentácia zasielateľských služieb podľa druhu prepravovaného tovaru (okrem napr. špecifických prípadov poskytovania logistických služieb pre prepravu automobilov)⁵⁸.
63. Z hľadiska identifikácie priestorového relevantného trhu v oblasti poskytovania služieb zasielateľstva úrad podporne vychádzal zo skutočnosti, že EK vo svojich predchádzajúcich rozhodnutiach ponechala otvorenú otázku, či trh zasielateľstva, môže byť stále považovaný za vnútroštátny resp. národný (vzhľadom k stretu ponuky a dopytu na domácom trhu alebo k jazykovým bariéram) resp. či tento trh sa môže považovať za nadnárodný (regionálny alebo trh v rámci EHP)⁵⁹.
64. V tomto prípade bolo nevyhnutné zaoberať sa poskytovaním služieb zasielateľstva z hľadiska predovšetkým koordinačných účinkov predmetnej koncentrácie (možná koordinácia Oznamovateľov), nakoľko nadobúdaný subjekt v tejto oblasti nepôsobí. Úrad sa predmetnou oblasťou zaoberal taktiež z hľadiska vertikálneho vzťahu, t. j. dopytu zasielateľov po výrobe nákladných železničných vozňov a tiež po službe opráv a modernizácie železničných koľajových vozidiel (nákladných vozňov).

⁵³ Rozhodnutie úradu číslo 239/2017/OK-2017/FH/3/1/010 zo dňa 08. 03. 2017.

⁵⁴ Rozhodnutia EK: M.5096 - RCA/MAV Cargo (body 14. a 15.); M.4786 - Deutsche Bahn/TRANSFESA.

⁵⁵ Ako sa uvádza v rozhodnutí úradu číslo 239/2017/OK-2017/FH/3/1/010 zo dňa 08. 03. 2017 (body 51. až 55.), kým nákladná doprava všeobecne predstavuje službu, ktorá je realizovaná na základe zmluvy o preprave vecí, kde dopravca uskutočňuje premiestnenie tovaru pre konečného zákazníka, a to vlastným menom prostredníctvom vlastných alebo prenajatých dopravných prostriedkov, zasielateľská služba zahŕňa sprostredkovanie prepravy tovaru podľa požiadaviek príkazcu (výrobcu alebo distribútora tovaru) prostredníctvom tretej osoby (doprovca) alebo vlastnými prostriedkami zasielateľskej spoločnosti obvykle na základe zasielateľskej zmluvy alebo zasielateľského príkazu.

Úlohou dopravcu je teda tovar prepraviť, zatiaľ čo úlohou zasielateľa je obstaráť (zabezpečiť) prepravu tovaru pre príkazcu; vyhľadať vhodného dopravcu a vhodný dopravný prostriedok, a najmä potom uzavrieť príslušnú zmluvu o preprave; na splnenie svojho záväzku môže použiť aj medziasielateľa; spravidla poskytuje aj širšie služby (najmä v medzinárodnej preprave tovaru).

Poskytovatelia zasielateľských služieb a poskytovatelia dopravných služieb spolu priamo nesúťažia, ale zasielateľské spoločnosti poskytujú svojim zákazníkom komplexné služby, ktoré zahŕňajú na základe „subkontraktu“ s dopravcom aj prepravu tovaru.

⁵⁶ Rozhodnutia EK: M.4786 - Deutsche Bahn/Transfesa; M.4746 - Deutsche Bahn/EWS; M.4045 - DB/BAX Global; M.3971 Deutsche Post/Exel; M.1794 - Deutsche Post/Air Express International.

⁵⁷ V rozhodnutí M.5096 RCA/MAV Cargo EK uviedla, že väčšina respondentov z prieskumu nepovažovala delenie poskytovania zasielateľstva podľa typu použitého dopravného prostriedku za relevantné, pričom väčšina zasielateľov poskytuje zasielateľské služby využívajúc ako nákladnú cestnú tak aj nákladnú železničnú dopravu; len niektorí respondenti uviedli, že na poskytovanie zasielateľstva využívajúc nákladnú železničnú dopravu sú nevyhnutné špecifické znalosti (bod 18.); v rozhodnutí M.4786 - Deutsche Bahn/TRANSFESA EK uviedla, že existuje minimálne čiastočná zastupiteľnosť medzi zasielateľstvom realizovaným železničnou nákladnou dopravou a realizovaným cestnou nákladnou dopravou (body 9. až 11.) – otázku presnej identifikácie tovarového relevantného trhu v oblasti poskytovania zasielateľstva však EK v oboch prípadoch neuzavrela.

⁵⁸ Rozhodnutie Komisie M.5096 RCA/MAV Cargo.

⁵⁹ Napríklad rozhodnutia EK: M.4746 - Deutsche Bahn/EWS (body 40. až 43.); M.3971 – Deutsche Post / Exel (bod. 26).

65. Vzhľadom na zistené závery uvádzané nižšie v tomto texte bolo možné ponechať presnú definíciu relevantného trhu v oblasti poskytovania zasielateľstva pri posudzovaní dopadov tejto koncentrácie za otvorenú.

II Posúdenie vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže

66. Úrad v rámci posudzovania podporne zbral do úvahy Usmernenia EK⁶⁰, zhodnotil odpoveď úradom osloveného podnikateľa, pričom vychádzal zo skutočnosti, že pred koncentráciou *Skupina Tatravagónka* patrila do *Skupiny Optifin* a v dôsledku koncentrácie nad *Skupinou Tatravagónka* bude *Skupina Optifin* vykonávať spoločnú kontrolu spolu so *Skupinou Budamar*.

V rámci posúdenia koordinačných účinkov koncentrácie (ako z hľadiska horizontálneho tak aj vertikálneho) úrad zohľadnil informáciu uvádzanú v Oznámení, že [.....]⁶¹⁶².

67. Podnikateľ ŽOS Trnava v bodoch 18. až 20. listu zaevidovaného pod číslom 603/2018/OK-2480/2018 dňa 23. 05. 2018 uviedol, že predmetná koncentrácia jeho podnikateľskú činnosť ako výrobcu avšak najmä ako poskytovateľa služieb opráv (a modernizácie) nákladných železničných vozňov a ako poskytovateľa opráv a modernizácie osobných železničných vozňov neovplyvní a ani neovplyvní podmienky hospodárskej súťaže v uvedených oblastiach.

68. Z hľadiska horizontálnych účinkov predmetnej koncentrácie, a to či už unilaterálnych alebo koordinačných, sa teda úrad zamerl na posúdenie vplyvu koncentrácie na relevantných trhoch, na ktorých pôsobia (dvaja alebo všetci) účastníci koncentrácie, a to s ohľadom na ich (alternatívnu) identifikáciu ako je uvedené vyššie v tomto texte.

Poskytovanie služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel

69. V oblasti poskytovania služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel (t.j. bez zohľadnenia o opravu alebo modernizáciu akého typu koľajového vozidla sa jedná) úrad s ohľadom na alternatívnu identifikáciu priestorového relevantného trhu danú národnými trhami (ako už bolo uvedené v tomto texte) neidentifikoval prekrytie aktivít účastníkov koncentrácie. Dôvodom je skutočnosť, že *Skupina Optifin* pôsobí nevýznamne v oblasti poskytovania služieb modernizácie v Nemecku a tiež pôsobí (prostredníctvom *Skupiny Tatravagónka*) v Poľsku a Srbsku (poskytuje služby

⁶⁰ Usmernenia na posudzovanie horizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2004/C 310/03); Usmernenia o posudzovaní nehorizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2008/C 265/07).

⁶¹ -[...] Obchodné tajomstvo oboch účastníkov konania, informácia o podnikateľskej činnosti týchto podnikateľov

⁶² V Oznámení sa taktiež uvádza, že čo sa týka spoločností [.....]

.....] – Obchodné tajomstvo oboch účastníkov konania, informácia o podnikateľskej činnosti podnikateľov patriacich do podnikateľských skupín účastníkov konania.

opráv a nevýznamne služby modernizácie nákladných železničných vozňov). Na strane druhej *Skupina Budamar* v SR (poskytuje služby opráv a služby modernizácie osobných železničných vozňov a dieselových motorových jednotiek).

70. Za isté teoretické prekrytie podnikateľských činností v predmetnej oblasti by bolo možné, v rámci územia SR, považovať poskytovanie služieb modernizácie železničných koľajových vozidiel poskytovaných *Skupinou Budamar* (modernizáciu poskytuje len vo vzťahu k osobným železničným vozňom) v SR a činnosťou podnikateľa *Tatravagónka*, ktorú nazval prestavba železničných vozňov a v rámci ktorej odkúpil staré nákladné železničné vozne, zmodernizoval ich na potreby legislatívou požadovaných nových štandardov prevádzky koľajových vozidiel a predal inému podnikateľovi⁶³. Avšak vzhľadom na minimálny rozsah predmetnej činnosti zo strany podnikateľa *Tatravagónka* vo vzťahu k nákladným železničným vozňom (pričom modernizáciu nákladných železničných vozňov *Skupina Budamar* neposkytuje), predmetnou koncentráciou z hľadiska horizontálneho posúdenia nedochádza k zmene súťažných podmienok v oblasti poskytovania služieb modernizácie koľajových vozidiel v SR.
71. V prípade alternatívneho vymedzenia priestorového relevantného trhu širším územím ako je SR, informácie uvádzané Oznamovateľmi ako aj podnikateľom ŽOS Trnava ohľadne konkurentov v predmetnej oblasti, ktorých uvádzali predovšetkým zo SR, ČR a Poľska nenaznačujú, že by dôsledkom predmetnej koncentrácie boli negatívne horizontálne (či už unilaterálne alebo koordinačné) účinky na podmienky hospodárskej súťaže v predmetnej oblasti.
72. Zároveň, ak by úrad v rámci identifikácie tovarových relevantných trhov poskytovania služieb opráv a modernizácie zohľadnil typ koľajového vozidla (napríklad osobné železničné vozne, nákladné železničné vozne, lokomotívy), koncentráciou by neboli identifikované horizontálne prekrytia aktivít účastníkov koncentrácie (*Skupina Optifin* poskytuje služby opráv a modernizácie vo vzťahu k nákladným železničným vozňom, *Skupina Tatravagónka*, ktorá patrila do *Skupiny Optifin*, poskytuje tieto služby vo vzťahu k nákladným železničným vozňom a *Skupina Budamar* vo vzťahu k osobným železničným vozňom a lokomotívam).
73. Úrad teda v oblasti poskytovania služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel neidentifikoval súťažné obavy z hľadiska horizontálnych (unilaterálnych a ani koordinačných) účinkov predmetnej koncentrácie.
74. V rámci posúdenia unilaterálnych ne-horizontálnych (najmä však vertikálnych) účinkov predmetnej koncentrácie úrad vychádzal zo skutočnosti, že k negatívnym vplyvom koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska jej vertikálneho posúdenia môže dochádzať o.i. v prípade, ak účastník koncentrácie má významnú trhovú silu aspoň na jednom z relevantných trhov, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu, pričom (ak sa v špecifických prípadoch nepreukáže niečo iné)

⁶³ V doplnení Oznámenia zaevidovaného 603/2018/OK-2588/2018 dňa 29.05.2018 Oznamovatelia uviedli, že v prípade predmetnej činnosti rekonštrukcie nákladných železničných vozňov sa nejedná o sústavnú a pravidelnú činnosť podnikateľa *Tatravagónka*, ktorá je výnimočnou a marginálnou činnosťou predmetného podnikateľa.

negatívne efekty na podmienky hospodárskej súťaže nie je možné predpokladať v prípadoch, ak po koncentrácii budú mať účastníci koncentrácie na relevantných trhoch, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu trhovú podiel menej ako 30 %⁶⁴ a HHI⁶⁵ je menej ako 2000. Uvedené sa premieťa aj do pravidiel súvisiacich s oznamovaním koncentrácií, kedy podiel na trhu pod 30 % v prípade vertikálnych koncentrácií dáva mandát na podanie zjednodušeného oznámenia koncentrácie.

Negatívne efekty vertikálnych koncentrácií sa môžu prejavovať v tom, že koncentrujúci sa podnikatelia svojím správaním sa na relevantných trhoch, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu, budú obmedzovať⁶⁶ konkurentov v prístupe k dodávateľom (*obmedzenie prístupu k vstupom*) a/alebo v prístupe k odberateľom (*obmedzenie prístupu k odberateľom*), ak uvedené správanie sa podnikateľov bude mať negatívne účinky na podmienky hospodárskej súťaže na relevantnom trhu.

75. Negatívne efekty vertikálnych koncentrácie je možné identifikovať v prípadoch kumulatívneho splnenia nasledujúcich podmienok: (1) koncentrujúci sa podnikatelia sú schopní obmedziť prístup konkurentov k vstupu a/alebo k odberateľom, (2) koncentrujúci sa podnikatelia budú mať motív sa tak správať a (3) takáto ich stratégia bude mať negatívny účinok na hospodársku súťaž.

76. Z informácií uvádzaných v Oznámení vyplýva, že vertikálny vzťah činností Oznamovateľov a *Skupiny Tatravagónka* by bolo možné identifikovať medzi službami zasielateľstva poskytovanými Oznamovateľmi a dopytom po týchto službách zo strany *Skupiny Tatravagónka*. Vzhľadom na rozsah využívaných zasielateľských služieb *Skupinou Tatravagónka* u tretích strán⁶⁷ úrad neidentifikoval negatívne efekty predmetnej koncentrácie v uvedenom ohľade, t. j. neidentifikoval schopnosť účastníkov koncentrácie obmedziť konkurentov *Skupiny Tatravagónka* v prístupe k zasielateľským službám a ani schopnosť *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* obmedziť konkurentov v prístupe k objednávateľom zasielateľských služieb v rozsahu, ktorý by ich znevýhodnil v hospodárskej súťaži. Čo sa týka posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska ďalších vertikálnych vzťahov medzi jednotlivými podnikateľskými aktivitami účastníkov koncentrácie úrad zistil nasledujúce skutočnosti.

Výroba a predaj nákladných železničných vozňov – poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva

⁶⁴ Ak by mal subjekt po koncentrácii podiel na trhu tesne prevyšujúci 30 %-nú prahovú hodnotu na jednom trhu, ale výrazne nižší na iných prepojených trhoch, obavy v súvislosti so súťažou budú menej pravdepodobné. Zdroj: poznámka 19 Usmernenia Európskej komisie o nehorizontálnych koncentráciách.

⁶⁵ HHI (Herfindahl – Hirschmanov index) – súčet druhých mocnín podielov jednotlivých podnikateľov pôsobiacich na danom relevantnom trhu. Podľa bodu 27. Usmernenia Európskej komisie o nehorizontálnych koncentráciách, úrovne trhových podielov a HHI slúžia ako prvotný ukazovateľ absencie súťažných obáv avšak nie sú zdrojom predpokladu existencie alebo absencie takýchto obáv.

⁶⁶ Pojem obmedzovať v zmysle odmietat' dodávať, resp. odmietat' odoberať alebo dodávať, resp. odoberať za konkurenčne nevýhodných podmienok (napríklad v prípade dodávok tovaru za konkurenčne nevýhodné vyššie ceny, horších zmluvných podmienok s cieľom posilniť postavenie odberateľa zúčastneného na koncentrácii na svojom trhu; v prípade odoberania tovaru za konkurenčne nižšie ceny, horších zmluvných podmienok s cieľom posilniť postavenie dodávateľa zúčastneného na koncentrácii na svojom trhu).

⁶⁷ V doplnení Oznámenia koncentrácie zaevidovaného pod číslom 603/2018/OK-2588/2018 dňa 29.05.2018 sa uvádza, že spoločnosť *Tatravagónka*.] – obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin*, prístupné podnikateľovi *Budamar*, informácia o spôsobe zabezpečenia zasielateľstva pre podnikateľa *Tatravagónka*

77. Z informácií uvádzaných v Oznámení, ako aj z odpovede Oznamovateľov na výzvu úradu na predloženie informácií podľa § 22 ods. 2 zákona⁶⁸, úrad zistil nasledujúce skutočnosti:

Oznamovatelia uviedli nasledujúci odhad podielov podnikateľa *Tatravagónka* v oblasti výroby nákladných železničných vozňov na území EHP: v roku 2017 [.]⁶⁹ %, v roku 2016 [.]⁷⁰ % a v roku 2015 to bolo [.]⁷¹ %.

Úrad uvádza, že keďže Oznamovatelia vychádzali z údajov o celkovom trhu vo vzťahu k celej Európe, bolo by možné vo vzťahu k územiu s rozchodom kolies 1 435 mm odhadnúť o niečo vyšší podiel podnikateľa *Tatravagónka*, pričom vzhľadom na to, že v prípade predaja nových nákladných železničných vozňov sa jedná o tzv. tendrové trhy, podiel podnikateľa v danom roku presne nemusí odzrkadľovať jeho trhovú silu.

78. V rámci zvažovania schopnosti Oznamovateľ uzavrieť konkurentom prístup k nevyhnutnému vstupu, t.j. k novým nákladným železničným vozňom úrad zohľadnil v Oznámení uvádzanú výrobnú kapacitu podnikateľa *Tatravagónka*, ktorá predstavuje približne [.]⁷² vozňov ročne (v Oznámení sa uvádza, že tento údaj nemá zásadnú vypovedajúcu hodnotu, pretože kapacita je ovplyvnená pracnosťou jednotlivých typov vozňov).

79. Na strane druhej ako odberatelia nákladných železničných vozňov vystupujú jednak prenajímatelia, jednak železniční dopravcovia, zasielateľia a tiež výrobné spoločnosti.

Z informácií uvádzaných v Oznámení taktiež vyplýva, že najväčšími odberateľmi nákladných železničných vozňov podnikateľa *Tatravagónka* v rokoch 2015 až 2017 (úradu bol predložený zoznam odberateľov predmetného podnikateľa) boli najmä [.]⁷³. Zároveň s ohľadom na charakter podnikateľskej činnosti poskytovateľov služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a zasielateľstva je zrejmé, že hlavnými zákazníkmi výrobcov nákladných železničných vozňov sú prenajímatelia železničných vozňov, ktorí ich následne prenajímajú, či už dopravcom, prípadne zasielateľom alebo výrobným spoločnostiam.

80. Oznamovateľmi odhadovaný podiel *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* v poskytovaní služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov⁷⁴ a v poskytovaní zasielateľstva v jednotlivých rokoch 2017, 2016 a 2015 bol nasledujúci:

⁶⁸ List Oznamovateľov zaevidovaný pod číslom 603/2018/OK-2127/2018 dňa 02. 05. 2018.

⁶⁹ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁷⁰ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁷¹ - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁷² - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin/Tatravagónka*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁷³ -[...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa *Optifin*, prístupné podnikateľovi *Budamar*

⁷⁴ Trhové podiely na trhu prenájmu boli vypočítané účastníkmi konania z celkového trhu odhadnutého účastníkmi ich kvalifikovaným odhadom a to samostatne pre trh prenájmu nákladných železničných vozňov pre tuhé produkty a samostatne pre trh prenájmu cisternových nákladných železničných vozňov na území pre 1,435 mm rozchod za posledné tri roky. Ani v jednom roku pri takomto členení podiel podnikateľa *Optifin* nepresiahol [0-5] % a podiel

Poskytovaná služba	Rok	Skupina Optifin	Skupina Budamar
nákladná železničná doprava	2017	[0-5] %	[5-10] %
	2016	[0-5] %	[5-10] %
	2015	[0-5] %	[0-5] %
prenájom nákladných železničných vozňov	2017	[0-5] %	< [0-5] %
	2016	[0-5] %	< [0-5] %
	2015	< [0-5] %	< [0-5] %
zasielateľstvo	2017	[5-10] %	[10-20] %
	2016	[5-10] %	[10-20] %
	2015	[5-10] %	[10-20] %

Zdroj: Oznámenie – Oznamovatelia taktiež uviedli, že vzhľadom na neexistenciu presnej štatistiky pri odhade trhových podielov Oznamovateľov vychádzali zo štatistik týždenníka TREND ohľadne najväčších zasielateľov, pričom vychádzali z predpokladu, že všetky tržby boli dosiahnuté zo zasielateľstva

[...] – obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin a Budamar, prístupné obom účastníkom konania

81. Úrad nesúhlasí s tvrdením Oznamovateľov, pokiaľ ide o trhové podiely vo vzťahu k trhu zasielateľstva, t.j. že ide o maximálne trhové podiely, nakoľko Oznamovatelia odhadovali trhové podiely zo svojich tržieb zo zasielateľstva a z tržieb konkurentov, pričom ale tieto nemal k dispozícii rozčlenené, t. j. nemuselo ísť len o tržby zo zasielateľskej činnosti u konkurenčných spoločností. Avšak vzhľadom na nižšie uvádzané skutočnosti, týkajúce sa posúdenia schopnosti Oznamovateľov obmedziť konkurentov (poskytovateľov služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a poskytovateľov zasielateľstva) k prístupu k nevyhnutnému vstupu (t. j. k nákladným železničným vozňom) a prístupu konkurentov (výrobcov nových nákladných železničných vozňov) k odberateľom nákladných železničných vozňov, nebol dôvod na to, aby úrad zisťoval informácie na presnú identifikáciu predmetných trhových podielov Oznamovateľov.

82. Z informácií uvedených v tabuľke síce vyplýva, že vyšší trhový podiel Oznamovateľov bol zaznamenaný v oblasti poskytovania zasielateľstva, v rámci ktorého však Skupina Optifin a ani Skupina Budamar (významne) nevyužívali svoju flotilu nákladných železničných vozňov⁷⁵, a teda Oznamovatelia ako poskytovatelia zasielateľských služieb v dôsledku predmetnej koncentrácie nebudú schopní obmedziť svojich konkurentov – zasielateľov v prístupe k novým nákladným železničným vozňom. Zasielatelia vo všeobecnosti ani nepredstavujú typického odberateľa železničných nákladných vozňov.

83. Úrad považoval za rozhodujúce aj posúdenie celkového dopytu po nových železničných vozňoch zo strany Oznamovateľov vo vzťahu k výrobe spoločnosti Tatravagónka, za účelom zistenia schopnosti obmedzenia prístupu k vstupom, resp. k odberateľom. Z hľadiska objemu celkového dopytu po nových nákladných

podnikateľa Budamar nepresiahol na týchto trhoch [0-5] % - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin a podnikateľa Budamar, prístupné obom účastníkom konania

⁷⁵ Počet vlastných nákladných železničných vozňov Skupinou Optifin a Skupinou Budamar k 31.03.2018 v ďalšom užšom členení predložili Oznamovatelia ako prílohu Oznámenia a tvorí súčasť spisu. Ani Skupina Optifin ani Skupina Budamar nevlastnila vozne na prepravu obilia. V rokoch 2015 až 2017 Skupina Optifin [.....] - [...] - Obchodné tajomstvo podnikateľa Optifin Invest, prístupné podnikateľovi Budamar, spôsob využitia vozňov

V rokoch 2015 až 2017 mala Skupina Budamar iba približne [. . .] % výkonov v zasielateľstve uskutočnených prostredníctvom vlastných nákladných železničných vozňov - [...] – Obchodné tajomstvo podnikateľa Budamar, prístupné podnikateľovi Optifin.

železničných vozňoch Oznamovateľmi, bez ohľadu na spôsob ich vyžitia, vzhľadom na v Oznámení uvádzaný podiel *Skupiny Tatravagónka* v oblasti výroby a predaja nákladných železničných vozňov na území EPH s rozchodom kolies 1 435 mm, ako aj vzhľadom na Oznamovateľmi odhadovanú priemernú životnosť nákladných železničných vozňov približne 40 rokov⁷⁶, úrad neidentifikoval, že by v dôsledku predmetnej koncentrácie boli Oznamovatelia schopní obmedziť prístup konkurentov (poskytovateľov služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva) k vstupu, t.j. k novým nákladným železničným vozňom.

84. Keďže nebola preukázaná schopnosť Oznamovateľov v dôsledku predmetnej koncentrácie obmedziť prístup svojich konkurentov k nevyhnutnému vstupu, nebol dôvod na to, aby sa úrad zaoberal posúdením ďalších dvoch faktorov, a to motívov a celkového dopadu takéhoto konania na hospodársku súťaž.

85. S ohľadom na posúdenie obmedzenia prístupu k odberateľom úrad vzhľadom na identifikované podiely *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* v oblasti poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a v prepojení tiež na dopyt po nových železničných vozňoch zo strany zasielateľského trhu neidentifikoval, že by Oznamovatelia boli v dôsledku predmetnej koncentrácie schopní obmedziť konkurentov *Skupiny Tatravagónka* ako výrobcu nákladných železničných vozňov v prístupe k významným odberateľom a tak ich znevýhodňovať v hospodárskej súťaži.

Keďže nebola preukázaná schopnosť Oznamovateľov v dôsledku predmetnej koncentrácie obmedziť prístup konkurentov podnikateľa *Tatravagónka* k odberateľom, nebol dôvod na to, aby sa úrad zaoberal posúdením ďalších dvoch faktorov, a to motívov a celkového dopadu takéhoto konania na hospodársku súťaž.

86. Úrad teda v predmetnej oblasti (výroba a predaj nákladných železničných vozňov – poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov, zasielateľstva) neidentifikoval súťažné obavy z hľadiska unilaterálnych vertikálnych účinkov predmetnej koncentrácie.

Výroba a predaj železničných vozňov, výroba predaj dieselových motorových jednotiek – výroba a predaj podvozkov, prevodoviek a iných súčastí pre železničné koľajové vozidlá

87. Na výzvu úradu ohľadne identifikácie akýchkoľvek prekážok v prístupe k nevyhnutným vstupom na výrobu železničných vozňov (nákladných, osobných), ktoré by obmedzovali schopnosť podnikateľa *ŽOS Trnava* vyrábať železničné vozne (nákladné, osobné) alebo niektoré typy železničných vozňov predmetný

⁷⁶ Vyjadrenie Oznamovateľov v doplnení Oznámenia zaevidovaného pod číslom 603/2018/OK-2588/2018 dňa 29.05.2018, v ktorom Oznamovatelia taktiež uviedli, že v prípade, že sa životnosť železničného vozňa blíži k hranici životnosti, majiteľ sa rozhoduje o tom, či vozeň dá do prevádzkyschopného stavu, či je oprava do prevádzkyschopného stavu preňho rentabilná alebo či ho vyradí; z uvedených dôvodov sa vozový park v Európe obnovuje iba pozvoľna. Uvedenému vyjadreniu Oznamovateľov zodpovedá aj v doplnení Oznámenia uvádzaného spôsobu obnovovania flotily nákladných železničných vozňov Skupinou *Optifin* ako aj *Skupiny Budamar*. Taktiež podnikateľ *ŽOS Trnava* v odpovedi na výzvu úradu a jej doplnení uviedol, že životnosť nákladných železničných vozňov sa pohybuje v intervale od 40 do 50 rokov.

podnikateľ uviedol, že teoretické obmedzenie vníma ohľadne dodávok podvozkov Y25, ktoré sú štandardným podvozkom pre novo vyrábané nákladné vozne, keďže väčšina výrobných kapacít je pod kontrolou podnikateľov Tatravagónka a AstraRail Industries S.A. Vo vzťahu k poskytovaniu služieb opráv a modernizácie prekážky v prístupe k nevyhnutým vstupom podnikateľ ŽOS Trnava neidentifikoval súťažné obavy.

88. Avšak z hľadiska posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska prístupu k železničným podvozkom úrad zistil, že hoci podnikateľ *Tatravagónka* vyrába železničné podvozky a *Skupina Budamar* (ŽOS Vrútky) je výrobcom osobných železničných vozňov a dieselových motorových jednotiek, koncentráciou nedochádza k vertikálnemu vzťahu medzi výrobou železničných podvozkov (*Tatravagónka*) a výrobou osobných vozňov a dieselových motorových jednotiek (*Skupina Budamar* prostredníctvom ŽOS Vrútky), keďže ako sa uvádza v Oznamení, podnikateľ *Tatravagónka* vyrába špecifické železničné podvozky pre nákladné vozne, pričom železničné podvozky vyrábané podnikateľom *Tatravagónka* nie je možné použiť pri výrobe osobných vozňov a ani dieselových motorových jednotiek vyrábaných *Skupinou Budamar* (ŽOS Vrútky).

Výroba a predaj podvozkov, prevodoviek a iných súčastí pre železničné koľajové vozidlá – poskytovanie služieb opráv a/alebo modernizácie železničných koľajových vozidiel

89. Rovnako nebol identifikovaný vertikálny vzťah medzi na jednej strane výrobou železničných podvozkov a výrobou iných častí koľajových vozidiel (*Skupina Tatravagónka*) a na strane druhej poskytovaním služieb opráv a/alebo modernizácie železničných koľajových vozidiel (*Skupina Budamar*), keďže podľa vyjadrenia Oznamovateľov⁷⁷ na otázku úradu, či v rámci poskytovania služieb opráv a/alebo modernizácie železničných koľajových vozidiel využíva *Skupina Budamar* typy podvozkov alebo typy iných častí koľajových vozidiel vyrábaných podnikateľom *Tatravagónka* bez ohľadu na to, či medzi *Skupinou Tatravagónka* a *Skupinou Budamar* v uvedenom ohľade existuje dodávateľsko-odberateľský vzťah, Oznamovatelia uviedli, že *Skupina Budamar* [.]⁷⁸ typy podvozkov alebo typy iných súčastí koľajových vozidiel vyrábaných podnikateľom *Tatravagónka*.

Poskytovanie služieb opráv a modernizácie železničných koľajových vozidiel – poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a zasielateľstva

90. V prípade vymedzenia priestorového relevantného trhu poskytovania služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel (alebo jednotlivých typov koľajových vozidiel) územím SR, úrad zobral do úvahy skutočnosť, že *Skupina Tatravagónka* na území SR pôsobí v tejto oblasti v minimálnom rozsahu, a to iba v prípade, ak by činnosť rekonštrukcie nákladných železničných vozňov (ktorú poskytol podnikateľ

⁷⁷ List zaevidovaný pod číslom 603/2018/OK-2127/2018 dňa 02. 05. 2018; bod 2.1.

⁷⁸ Obchodné tajomstvo účastníkov konania – informácia o dodávateľsko-odberateľských vzťahoch medzi *Skupinou Tatravagónka* a *Skupinou Budamar*

Tatravagónka) bola zaradená na tovarový relevantný trh poskytovania služieb modernizácie koľajových vozidiel (resp. nákladných železničných vozňov).

91. V tomto prípade však vzhľadom na Oznamovateľmi identifikované trhové podiely *Skupiny Budamar* ako aj *Skupiny Optifin* na relevantných trhoch týkajúcich sa poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy a prenájmu nákladných železničných vozňov (tak ako sa uvádza v tabuľke), ako aj s ohľadom na minimálny rozsah činností *Skupiny Tatravagónka* na území SR v oblasti poskytovania služieb opráv alebo modernizácie koľajových vozidiel, úrad neidentifikoval, že by v dôsledku predmetnej koncentrácie boli účastníci koncentrácie schopní obmedziť prístup konkurentov k vstupu (t. j. k opravám alebo modernizácii koľajových vozidiel, resp. nákladných železničných vozňov) alebo k odberateľom (t. j. k objednávateľom opráv alebo modernizácie koľajových vozidiel, resp. nákladných železničných vozňov) a teda nebol dôvod aby sa úrad ďalej zaoberal motívmi a vplyvom takéhoto konania na podmienky hospodárskej súťaže.
92. Taktiež z hľadiska posúdenia vzťahu podnikateľských činností poskytovanie služieb opráv a modernizácie železničných koľajových vozidiel – poskytovanie služieb zasielateľstva (kde Oznamovateľa dosahujú vyšší trhový podiel ako je tomu v prípade poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy a prenájmu nákladných železničných vozňov), najmä s ohľadom na minimálny rozsah činností *Skupiny Tatravagónka* na území SR v oblasti poskytovania služieb opráv alebo modernizácie koľajových vozidiel, úrad neidentifikoval negatívne efekty koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže.
93. Úrad teda neidentifikoval unilaterálne negatívne efekty koncentrácie pri posúdení predmetného vertikálneho vzťahu činností Oznamovateľov a nadobúdanej *Skupiny Tatravagónka*.
94. Vyššie uvedené rovnako platí aj v prípade alternatívneho vymedzenia priestorového relevantného trhu poskytovania služieb údržby a opráv koľajových vozidiel širším územím ako je SR, t. j. v prípade, ak by úrad zobral do úvahy aj susedné štáty, napr. ČR, Poľsko ako aj Maďarsko, a to vzhľadom na Oznamovateľmi ako aj podnikateľom ŽOS Trnava uvádzaných konkurentov, pôsobiacich v oblasti poskytovania služieb opráv a modernizácie koľajových vozidiel, resp. nákladných železničných vozňov na týchto územiach.
95. Z hľadiska posúdenia koordinačných ne-horizontálnych (najmä však vertikálnych) účinkov predmetnej koncentrácie, t. j. vplyvu získania spoločnej kontroly Oznamovateľov nad *Skupinou Tatravagónka* na vznik alebo posilnenie koordinácie *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* na relevantných trhoch, na ktorých pôsobia obe tieto skupiny podnikateľov, t. j. v oblasti poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy, prenájmu nákladných železničných vozňov a zasielateľstva, sa úrad vzhľadom na vyššie uvádzané podiely predmetných ekonomických skupín podnikateľov zameril na oblasť poskytovania zasielateľstva.
96. Ako je už uvedené v tomto texte, úrad neidentifikoval, že by predmetnou koncentráciou dochádzalo k obmedzeniu prístupu odberateľov – konkurentov predmetných ekonomických skupín podnikateľov na relevantných trhoch, na

ktorých obe tieto ekonomické skupiny pôsobia, k nákladným železničným vozňom. V dôsledku toho tiež neidentifikoval, že by sa uvedenou koncentráciou mohlo posilniť postavenie oboch ekonomických skupín Oznamovateľov v oblasti zasielateľstva, čím by mohli vzniknúť podmienky na ich koordináciu alebo na posilnenie existujúcej koordinácie.

Taktiež vzhľadom na to, že v rámci zasielateľstva (kde bol identifikovaný vyšší trhovú podiel Oznamovateľov) predmetné ekonomické skupiny nevyužívali vlastnú flotilu nákladných železničných vozňov, predmetnou koncentráciou nedochádza k negatívnym účinkom na podmienky hospodárskej súťaže z hľadiska posúdenia jej koordinačných efektov.

97. Vo všeobecnosti platí, že pre zasielateľov nie sú (nové) nákladné železničné vozne významným vstupom - zasielatelia zväčša využívajú prenajaté nákladné železničné vozne ako by ich nakupovali a na poskytovanie služieb zasielateľstva využívali vlastné nákladné železničné vozne, čo im umožňuje väčšiu flexibilitu podľa požiadaviek svojich zákazníkov – odberateľov zasielateľských služieb. Úrad teda ako dôsledok predmetnej koncentrácie neidentifikoval ani zvýšenie transparentnosti v oblasti poskytovania služieb zasielateľstva.

98. Taktiež čo sa týka posúdenia koordinačných účinkov predmetnej koncentrácie v oblasti poskytovania služieb nákladnej železničnej dopravy a prenájmu nákladných železničných vozňov úrad vzhľadom na podiely *Skupiny Optifin* a *Skupiny Budamar* uvádzané v Oznámení na príslušných relevantných trhoch, taktiež berúc do úvahy dopyt po nových nákladných železničných vozňoch zo strany Oznamovateľov, nezistil, že by v dôsledku získania spoločnej kontroly Oznamovateľov nad *Skupinou Tatravagónka* došlo z hľadiska koordinačných účinkov k negatívnym efektom koncentrácie.

Záver

99. Po vyhodnotení podkladov a informácií získaných v predmetnom správnom konaní úrad z hľadiska horizontálneho ako aj ne-horizontálneho posúdenia vplyvu koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže (a to či už z hľadiska posúdenia unilaterálnych alebo z hľadiska posúdenia koordinačných účinkov) neidentifikoval, že by predmetná koncentrácia značne narušila účinnú hospodársku súťaž na relevantnom trhu, najmä v dôsledku vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia, a teda neidentifikoval súťažné obavy v dôsledku posudzovanej koncentrácie.

Úrad teda dospel k záveru, že posudzovaná koncentrácia je v súlade s § 12 ods. 1 zákona.

Poučenie:

Podľa § 34 ods. 1 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 neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane hospodárskej súťaže“), v spojení s § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, (ďalej len „správny poriadok“) proti tomuto rozhodnutiu môže byť podaný rozklad Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odbor koncentrácií, Drieňová 24, 826 03 Bratislava, v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia. O rozklade podľa § 18 ods. 1 zákona o ochrane hospodárskej súťaže rozhoduje Rada Protimonopolného úradu Slovenskej republiky. Podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku včas podaný rozklad má odkladný účinok. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa § 177 a nasl. zákona č. 162/2015 Z. z. Správneho súdneho poriadku po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

(elektronický podpis)

Ing. Boris Gregor

podpredseda

Protimonopolného úradu Slovenskej republiky

Rozhodnutie sa doručuje:

Nedelka Kubáč Oršulová advokáti s.r.o.
JUDr. Martin Nedelka, PhD., advokát a konateľ
Mickiewiczova 9
811 07 Bratislava
IČO: 47 255 731
Číslo elektronickej schránky E0005758494