

ÚOHSX00D3ZC1
ÚOHSX00D3ZC1

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka:

ÚOHS-S0632/2016/KD

Číslo jednací:

ÚOHS-16177/2020/852/DSv

Brno: 2. 6. 2020

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. ÚOHS-S0632/2016/KD zahájeném dne 1. 11. 2016 z moci úřední ve smyslu § 46 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 21 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, ve věci možného porušení § 3 odst. 1 tohoto zákona a článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie, jehož účastníky jsou společnosti:

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g, zastoupena na základě plné moci ze dne 4. 12. 2013 Mgr. Ivanou Halamovou Dobíškovou, LL.M., advokátkou, se sídlem V Celnici 1031/4, 110 00 Praha (dále též „**RCA**“);
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066, zastoupena na základě substituční plné moci ze dne 1. 12. 2016 Mgr. Radovanem Kubáčem, LL.M., advokátem, se sídlem Sklenská 1582/1, 198 00 Praha (dále též „**AWT Čechofracht**“);
- **INTERFRACHT s.r.o.**, se sídlem Kateřinská 86/11, 779 00 Olomouc, IČO 25499394, zastoupena Mgr. Jakubem Oniskem, advokátem, ev.č. ČAK 11217, se sídlem Anny Letenské 34/7, Praha 2, PSČ 120 00 (dále též „**Interfracht**“);

- **ARGO LOGISTICS, s.r.o.**, se sídlem náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Žižkov, 130 00 Praha 3, IČO 25501071, zastoupena JUDr. Jindřichem Vítkem, Ph.D., advokátem, ev. č. ČAK 09459, se sídlem Šafaříkova 201/17, 120 00 Praha 2 (dále též „**Argo Logistics**“);
- **SPEDICA, s.r.o.**, se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO 27985334, zastoupena Mgr. Tomášem Tyllem, advokátem, ev. č. ČAK 10100, se sídlem V celnici 1040/5, 110 00 Praha 1 (dále též „**Spedica**“);

vydává v souladu s § 67 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 12/2020 Sb., toto

ROZHODNUTÍ:

I.

Účastníci řízení, společnosti:

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g,
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066,
- **INTERFRACHT s.r.o.**, se sídlem Kateřinská 86/11, 779 00 Olomouc, IČO 25499394,
- **ARGO LOGISTICS, s.r.o.**, se sídlem náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Žižkov, 130 00 Praha 3, IČO 25501071,
- **SPEDICA, s.r.o.**, se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO 27985334,

tím, že si jako soutěžitelé při poskytování služeb mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství v souvislosti s vlakovým projektem Carpathia, Sylvania a nová Carpathia rozdělovali zákazníky a zakázky na přepravu zboží, koordinovali ceny těchto služeb a vyměňovali si citlivé obchodní informace,

uzavřeli zakázanou dohodu s cílem narušit hospodářskou soutěž na trhu nákladní železniční přepravy a zasílatelství související s vlakovým projektem Carpathia, Sylvania a nová Carpathia, způsobilou ovlivnit obchod mezi členskými státy EU,

která trvala celkem od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013, přičemž:

- soutěžitel RCA se jí účastnil od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013,
- soutěžitel AWT se jí účastnil od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013,
- soutěžitel Interfracht se jí účastnil od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013,
- soutěžitel Argo se jí účastnil od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013, a
- soutěžitel Spedica se jí účastnil od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010,

čímž porušili zákaz stanovený v čl. 101 Smlouvy o fungování Evropské unie a § 3 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb., a dopustili se správního deliktu dle § 22a odst. 1 písm. b) tohoto zákona.

II.

Podle § 7 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb., se všem účastníkům řízení plnění zakázané a neplatné dohody specifikované ve výroku I. tohoto rozhodnutí do budoucna zakazuje.

III.

Dle § 22ba odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb., se u účastníka řízení, společnosti **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g, za porušení § 3 odst. 1 téhož zákona a čl. 101 Smlouvy o fungování Evropské unie, popsaná ve výrokové části I. tohoto rozhodnutí, **upouští od uložení pokuty**.

IV.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku řízení, **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **1 826 000,- Kč** (slovy: jeden milion osm set dvacet šest tisíc korun českých).

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

V.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku řízení, společnosti **INTERFRACHT s.r.o.**, se sídlem Kateřinská 86/11, 779 00 Olomouc, IČO 25499394, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **2 357 000,- Kč** (slovy: dva miliony tři sta padesát sedm tisíc korun českých).

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

VI.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku řízení, společnosti **ARGO LOGISTICS, s.r.o.**, se sídlem náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Žižkov, 130 00 Praha 3, IČO 25501071, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **10 000 000,- Kč** (slovy: deset milionů korun českých).

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

VII.

Dle § 22a odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb. se účastníku

řízení, společnosti **SPEDICA, s.r.o.**, se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO 27985334, za správní delikt uvedený ve výroku I. ukládá pokuta v celkové výši **4 243 000,- Kč** (slovy: čtyři miliony dvě stě čtyřicet tři tisíc korun českých).

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

VIII.

Dle § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 12/2020 Sb., ve spojení s § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, se účastníkům řízení, společně:

- **Rail Cargo Austria AG**, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 248731g,
- **AWT Čechofracht a.s.**, se sídlem Pernerova 676/51, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO 00001066,
- **INTERFRACHT s.r.o.**, se sídlem Kateřinská 86/11, 779 00 Olomouc, IČO 25499394,
- **ARGO LOGISTICS, s.r.o.**, se sídlem náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Žižkov, 130 00 Praha 3, IČO 25501071,
- **SPEDICA, s.r.o.**, se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO 27985334

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

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

ODŮVODNĚNÍ

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

I. 1.

Zahájení řízení a jeho dosavadní průběh

1. Dne 9. 12. 2013 obdržel Úřad Žádost o upuštění od uložení pokuty ve smyslu § 22ba zákona o ochraně hospodářské soutěže¹ a Leniency programu Úřadu,² která byla podána společností RCA, za společnost RCA, společnost Rail Cargo Logistics – Austria GmbH, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, Rakouská republika, reg. č. FN 73932z (dále též „**RCL Austria**“), a společnost HUNGARO-RAIL Kft., se sídlem Bécsi út 5, 1023 Budapešť, Maďarsko (dále též „**leniency žádost RCA**“).³
2. V leniency žádosti RCA byl Úřad informován o protisoutěžním jednání v segmentu přepravních a zasílatelských služeb, poskytovaných v rámci nákladní železniční přepravy formou ucelených vlaků označovaných jako „Carpathia“, „Sylvania“ a „Soptrain“ na území

České republiky, Slovenska, Maďarska a Rumunska. Leniency žádost RCA byla podána jako

¹ Tam, kde Úřad používá prosté označení **zákon o ochraně hospodářské soutěže**, nebo **ZOHS**, aniž by uváděl jeho znění, má tím na mysli vždy znění tohoto zákona k datu zmiňovaného úkonu.

² Oznámení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 4. listopadu 2013 o aplikaci § 22ba odst. 1 zákona o ochraně hospodářské soutěže, dostupné na: <http://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html> (dále též „**Leniency program**“).

³ Viz I.č. 1 a násl. správního spisu ÚOHS-P1100/2013/KD.

souhrnná ve smyslu bodu 40. Leniency programu a žadateli byl v souladu s bodem 41. tohoto programu udělen *marker* pro souhrnnou žádost.

3. Dne 18. 12. 2013 byla společností RCA podána druhá Žádost o upuštění od uložení pokuty ve smyslu § 22ba zákona, v níž byl Úřad informován o témže protisoutěžním jednání, avšak předložené informace se vztahovaly pouze k období před 1. 5. 2004, tedy k období před vstupem České republiky do Evropské unie.⁴ V souladu s bodem 30. Leniency programu Úřadu byl žadateli udělen *marker*. K doplnění této pozdější žádosti žadatelem došlo dne 31. 3. 2014. Úřad dne 15. 4. 2014 žadateli sdělil, že podmíněčně splnil podmínky pro upuštění od uložení pokuty, a to zpětně k datu podání dne 18. 12. 2013.
4. Podáním ze dne 18. 9. 2014 byl Úřad žadatelem informován, že Evropská komise (dále též „**Komise**“ nebo „**EK**“) zahájila řízení ve věci uceleného vlaku „Soptrain“.⁵ Podáními ze dne 24. 11. 2014 byla leniency žádost RCA doplněna o další informace.⁶
5. Podáními ze dne 8. 1. 2015, jejichž přílohou bylo sdělení Generálního ředitelství EK pro hospodářskou soutěž (dále jen „**DG Comp**“), byl Úřad žadatelem RCA informován, že Evropská komise v rámci řízení AT.40215, vedeného ve věci ucelených vlaků „Carpathia“ a „Sylvania“, nehodlá činit další úkony.⁷ S ohledem sdělení *DG Comp* Úřad obě leniency žádosti (ze dne 9. 12. 2013 a ze dne 18. 12. 2013) spojil.⁸
6. K dalším doplněním leniency žádosti RCA došlo dne 21. 1. 2015, dne 5. 2. 2015, a dne 17. 6. 2015.⁹ Na jejich základě Úřad žadateli dopisem ze dne 17. 6. 2015 potvrdil, že podmíněčně splnil podmínky pro upuštění od uložení pokuty, a to zpětně k datu prvního podání u Úřadu dne 9. 12. 2013.¹⁰
7. Po provedené analýze všech shromážděných podkladů Úřad získal konkrétní podezření, že při přepravě zboží pomocí ucelených vlakových projektů „Carpathia“ a „Sylvania“ docházelo k protisoutěžním praktikám namířeným proti zákazníkům poptávajícím službu přepravy zboží těmito vlaky, přičemž toto jednání Úřad vyhodnotil jako možné porušení § 3 odst. 1 zákona a článku 101 Smlouvy o fungování EU.
8. Dne 1. 11. 2016 proto Úřad zahájil správní řízení sp. zn. ÚOHS-S0632/2016/KD (dále též „**správní řízení**“) se společnostmi RCA, RCL Austria, AWT Čechofracht, Interfracht, RND s.r.o., se sídlem Hálkova 171/2, Hodolany, 779 00 Olomouc, IČO 25390198 (dále též „**RND**“), IKAR GROUP, a.s., se sídlem U vlečky 718/2, Komárov, 617 00 Brno, IČO 25537741 (dále též „**Ikar**

Group“), Argo Logistics,¹¹ a Spedica, *pro možné porušení § 3 odst. 1 zákona a článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie, které Úřad spatřoval v jednání ve vzájemné shodě a/nebo dohodě účastníků správního řízení, případně s dalšími soutěžiteli, spočívajícím v rozdělení zákazníků a zakázek na přepravu zboží, v cenové koordinaci a ve výměně obchodně citlivých*

⁴ Viz I.č. 43 a násl. leniency žádosti RCA. Druhá leniency žádost byla vedena pod sp. zn. ÚOHS-P1126/2013/KD, nicméně posléze došlo ke spojení obou věcí a veškeré podklady jsou součástí jednoho spisu (viz dále).

⁵ Viz I.č. 293 a násl. leniency žádosti RCA.

⁶ Viz I.č. 299 a násl. leniency žádosti RCA.

⁷ Viz I.č. 304 a násl. leniency žádosti RCA.

⁸ Viz I.č. 312 leniency žádosti RCA.

⁹ Viz I.č. 313 - 955 leniency žádosti RCA.

¹⁰ Viz I.č. 356 leniency žádosti RCA.

¹¹ Do 21. 12. 2018 podnikající pod obchodní firmou ARGO BOHEMIA, s.r.o.

informací, při poskytování přepravních a zásilatelských služeb ucelenými nákladními vlaky, zejména v rámci projektů ucelených nákladních vlaků „Carpathia“ a „Sylvania“. Cílem nebo výsledkem tohoto jednání mohlo být narušení hospodářské soutěže ve zmíněné oblasti. Současně se zahájením správního řízení došlo k provedení šetření na místě v obchodních prostorách soutěžitelů dle § 21f zákona.¹²

9. Dne [...*obchodní tajemství*...] byla u Úřadu podána Žádost o snížení pokuty ve smyslu § 22ba ZOHS a Leniency programu účastníkem řízení AWT.¹³ Leniency žádost AWT byla podána za společnost SPEDI-TRANS, s.r.o., IČO 25095269 (dále též „**Speditrans**“)¹⁴ a za společnost RND. Informace v ní obsažené měly dostatečně významnou přidanou hodnotu, Úřad proto žádost přijal a dne 26. 11. 2018 žadateli podmíněčně potvrdil splnění podmínek pro snížení pokuty (leniency typu II. dle podmínek Leniency programu).¹⁵
10. V dalším průběhu správního řízení Úřad dne 10. 1. 2019 vydal usnesení, kterým byl zúžen okruh účastníků správního řízení. Jednotlivými usneseními bylo zastaveno řízení se společnostmi RCL Austria, Ikar Group a RND.¹⁶
11. Úřad umožnil všem účastníkům správního řízení v jeho průběhu nahlížet do správního spisu.¹⁷
12. Na základě sdělení Úřadu ze dne 21. 1. 2019, adresovaného všem účastníkům správního řízení k možnosti využití procedury narovnání,¹⁸ Úřad obdržel od všech účastníků souhlas s jejím zahájením.¹⁹ Následovala bilaterální ústní jednání mezi Úřadem a jednotlivými účastníky, na nichž Úřad vždy sdělil podstatné skutkové okolnosti, k nim se vážící důkazy, právní hodnocení a předpokládanou výši pokuty.²⁰
13. Během bilaterálních jednání vznesli někteří z účastníků řízení dílčí připomínky k hodnocení případu Úřadem.²¹ Úřad následně těmto účastníkům avizoval případné změny týkající se posouzení konkrétních otázek.²² Všichni účastníci posléze vyjádřili svůj souhlas v proceduře narovnání pokračovat.²³
14. Dne 27. 6. 2019 obdržel Úřad sdělení od účastníka řízení Argo, že dále nehodlá pokračovat v

¹² Viz l.č. 1 a násl. správního spisu sp. zn. ÚOHS-S632/2016/KD (dále též „**správní spis**“).

¹³ Viz l.č. 1 a násl. spisu ÚOHS-P0431/2018/KD (dále též „**leniency žádost AWT**“).

¹⁴ Posléze podnikající pod obchodní firmou SPEDI-TRANS Praha, s.r.o., a poté AWT SPEDI-TRANS Praha, s.r.o.; v podrobnostech viz dále.

¹⁵ Viz l.č. 8 leniency žádosti AWT.

¹⁶ Důvody zastavení správního řízení s uvedenými společnostmi byly podrobně rozvedeny ve vydaných usneseních, viz l.č. 1570 – 1576 správního spisu. K důvodům zastavení řízení lze ve stručnosti zmínit, že u všech společností byla vyvozena konečná odpovědnost za protisoutěžní jednání soutěžitele u jiných společností, tvořících se společnostmi, s nimiž bylo řízení zastaveno, jednoho soutěžitele (podrobně viz Kap. II. a Kap. V. 6. tohoto rozhodnutí).

¹⁷ Tohoto práva všichni účastníci v různé míře využívali (viz průběžně obsah správního spisu).

¹⁸ Viz l.č. 1577 – 1578 správního spisu; dokument Oznámení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o proceduře směřující k urychlení průběhu správního řízení využitím institutu žádosti o snížení pokuty dle § 22ba odst. 2 zákona o ochraně hospodářské soutěže (procedura narovnání), dostupné na: <https://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html> (dále též „**Oznámení o proceduře narovnání**“).

¹⁹ Viz l.č. 1579 – 1580, 1584 – 1585, 1592 – 1593, 1594 – 1595, 1603 – 1605 a 1606 - 1607 správního spisu.

²⁰ Viz protokoly z jednání, l.č. 1614 – 1618, 1620 – 1624, 1625 – 1628, 1629 – 1633 a 1634 – 1638 správního spisu.

²¹ Viz l.č. 1641 – 1662, 1666 – 1667, 1669 – 1673, 1674 – 1676, 1679 – 1696, 1701 – 1703, 1704 – 1707, 1710 – 1739 správního spisu.

²² Viz l.č. 1665 a 1668, 1677, 1678, 1699 – 1700, 1773 správního spisu.

²³ Viz l.č. 1669 – 1673, 1697 – 1698, 1775 – 1776, 1777 – 1778, 1779 - 1780 správního spisu.

proceduře narovnání.²⁴ U účastníků řízení RCA, AWT, Interfracht a Spedica byl Úřad připraven žádost dle § 22ba odst. 2 akceptovat a v tomto smyslu je informoval ve Sdělení výhrad, které jim bylo zasláno dne 30. 10. 2019 (dále též „**Sdělení výhrad**“).²⁵

15. Po vydání Sdělení výhrad se všichni účastníci řízení seznámili s podklady rozhodnutí.²⁶ Ke Sdělení výhrad se účastník řízení Interfracht vyjádřil podáním ze dne 25. 11. 2019, v němž uvedl námitky ke zjištění Úřadu.²⁷ Totéž učinil v podáních ze dne 13. 12. 2019 a 15. 1. 2020 účastník řízení Argo Logistics.²⁸ Úřad se těmito námitkám věnuje v Kapitole VI. rozhodnutí, kterou zařadil z důvodu přehlednosti a srozumitelnosti za části odůvodnění týkající se skutkových okolností a právní kvalifikace.
16. Od účastníků řízení AWT Čechofracht a Spedica obdržel Úřad žádosti o narovnání, tyto žádosti akceptoval a na jejich základě jim pokuty snížil.²⁹ Účastník řízení Argo Logistics a Interfracht žádost o narovnání nepodali.
17. Dne 11. 3. 2020 Úřad obdržel přípis účastníka řízení Argo Logistics, v němž oznámil změnu svého právního zastoupení.³⁰ Nový právní zástupce zároveň požádal o nahlédnutí do správního spisu. Termín nahlédnutí byl stanoven na 19. 3. 2020,³¹ v daném období však došlo k přijetí striktních protiepidemických opatření v souvislosti s šířením respiračního onemocnění COVID-19 a nahlédnutí v uvedeném termínu proto neproběhlo. Kompletní spisové dokumentace mu byla předložena k nahlédnutí (po uvolnění výše zmíněných opatření) dne 29. 5. 2020.³²
18. Nový právní zástupce Argo Logistics taktéž požádal³³ o stanovení lhůty od okamžiku nahlédnutí do spisu, aby mohl doplnit vyjádření a návrhy na provedení nových důkazů předchozího právního zástupce účastníka řízení Argo Logistics. Úřad jej informoval, že účastník řízení Argo Logistics, resp. jeho předchozí právní zástupce, uplatnil veškerá procesní práva (především možnost seznámit se s podklady rozhodnutí, vyjádřit se k nim a navrhnout nové důkazy), která zákon o ochraně hospodářské soutěže a správní řád v souvislosti s vydáním Sdělení výhrad účastníkům dává.³⁴ Za dané situace Úřad nevyhověl žádosti nového právního zástupce o stanovení další lhůty především z důvodu, že ji obdržel v době, kdy bylo dokazování zcela uzavřeno a Úřad již neměl jakékoliv pochybnosti o úplnosti důkazního materiálu. Dále žádosti nevyhověl proto, neboť by se jednalo o faktické opakování úkonů, které již řádně proběhly,³⁵ a rovněž z důvodu, že se v rámci správního trestání a řízení o přestupku neuplatní princip koncentrace řízení.³⁶

²⁴ Viz l.č. 1708 – 1709 správního spisu.

²⁵ Viz l.č. 1781 – 1813 správního spisu. Sdělení výhrad bylo všem účastníkům řízení zasláno v plném znění; v případě souhlasu všech účastníků řízení v rámci narovnání vydává Úřad sdělení výhrad ve stručné verzi.

²⁶ Viz l.č. 1821 – 1825, 1831 – 1842, 1843 – 1847, 1852 - 1854, 1875 – 1878 správního spisu.

²⁷ Viz l.č. 1848 – 1851 správního spisu.

²⁸ Viz l.č. 1855 – 1874 a 1879 – 1897 správního spisu.

²⁹ Viz l.č. 1819 – 1820, 1829 – 1830 a 1898 – 1899 správního spisu.

³⁰ Viz l.č. 1925 – 1928 správního spisu.

³¹ Viz l.č. 1929 správního spisu.

³² Viz l.č. 1955 – 1959 správního spisu.

³³ Viz l.č. 1930 – 1932 správního spisu.

³⁴ Sdělení Úřadu viz l.č. 1933 – 1934 správního spisu; úkony předchozího právního zástupce Argo Logistics viz l.č. 1843 – 1847, 1852 – 1854, 1855 – 1874 a 1879 – 1897 správního spisu. Předchozí právní zástupce, po seznámení se se spisovou dokumentací dne 14. 11. 2019, byl znovu nahlédnout do kompletní spisové dokumentace dne 10. 12. 2019.

³⁵ Pokud by při každé změně právního zastoupení Úřad opakoval úkony a poskytoval nové lhůty, nemohl by nikdy žádné rozhodnutí vydat.

³⁶ Účastník tedy není omezen ve svých důkazních návrzích jen na řízení v I. stupni a není v tomto ohledu nijak zkrácen na svých právech.

I. 2.

Použité znění zákona pro vedení řízení

19. Z hlediska procesního obecně platí zásada tzv. nepravé retroaktivity procesních norem, kdy se nové procesní právo a jeho změny aplikují od data nabytí jeho účinnosti i v řízeních zahájených před tímto datem, přičemž právní účinky dříve učiněných úkonů zůstávají zachovány, pokud přechodné ustanovení pozdější právní úpravy nestanoví něco jiného.³⁷
20. Správní řízení bylo zahájeno dne 1. 11. 2016, tedy za účinnosti ZOHS ve znění zákona č. 293/2016 Sb. Dne 1. 7. 2017 nabyl účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „**nový přestupkový zákon**“), podle jehož přechodného ustanovení v § 112 odst. 4 budou zahájená řízení o přestupku a dosavadním jiném správním deliktu, s výjimkou řízení o disciplinárním deliktu, která nebyla pravomocně skončena přede dnem nabytí účinnosti nového přestupkového zákona, dokončena podle dosavadních zákonů.
21. S novým přestupkovým zákonem souvisí novelizace ZOHS provedená s účinností ke dni 1. 7. 2017 zákonem č. 183/2017 Sb., *kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích*. Zmíněný zákon přináší procesní pravidla, která jsou přímo navázána na účinnost nového přestupkového zákona. Neobsahuje však žádná přechodná ustanovení a byl přijat jak ke sjednocení názvosloví, tak za účelem specifické úpravy některých právních institutů.³⁸ Úřad by však procesně postupoval dle ZOHS ve znění zákona č. 183/2017 Sb. jen v případě, pokud by zároveň procesně postupoval i podle nového přestupkového zákona, jelikož zákon č. 183/2017 Sb. vůči novému přestupkovému zákonu představuje *lex specialis* a bez něj pozbývá smyslu. Jak však bylo řečeno v předcházejícím odstavci, nový přestupkový zákon přechodné ustanovení (výslovně vylučující jeho použití na již zahájená řízení) obsahuje.
22. Pokud jde o dosud poslední změnu ZOHS provedenou zákonem č. 262/2017 Sb., *o náhradě škody v oblasti hospodářské soutěže*, pak tato novela v souvislosti se zavedením soukromoprávního vymáhání škody částečně změnila ustanovení o nahlížení do správního spisu a jeho zpřístupňování, ani ona však neobsahuje přechodné ustanovení.
23. Úřad vzal do úvahy veškeré pozdější relevantní změny a novelizace ZOHS a konstatuje, že ve správním řízení postupuje procesně dle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. 293/2016 Sb., účinném do 30. 6. 2017, s přihlédnutím k novelizaci provedené zákonem č. 262/2017 Sb. (dále též „**ZOHS 293**“). Co se dále týká správního řádu coby obecného procesního předpisu, řízení bylo zahájeno podle správního řádu ve znění zákona č. 183/2017 Sb. Následně byl správní řád několikrát novelizován, kdy poslední novela, zákon č. 12/2020 Sb., přechodná ustanovení neobsahuje, proto je zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, aplikován ve znění zákona č. 12/2020 Sb. (dále též „**správní řád**“).

I. 3.

Použité znění zákona pro hmotněprávní posouzení jednání soutěžitelů

³⁷ Viz např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (dále též „**NSS**“) ze dne 25. 7. 2007, sp. zn. 1 Azs 55/2006.

³⁸ Především slaďuje jiné speciální právní předpisy týkající se správního trestání, aby odpovídaly právní úpravě obsažené v novém přestupkovém zákoně.

24. Protiprávnost určitého jednání se posuzuje dle právní normy platné v době spáchání deliktu,³⁹ není-li pozdější právní úprava pro účastníka příznivější. Za dobu spáchání deliktu se považuje okamžik jeho dokonání.⁴⁰ U trvajících správních deliktů, kdy pachatel vyvolá protiprávní stav, který posléze udržuje, nebo udržuje protiprávní stav, aniž jej sám vyvolal, dochází k ukončení deliktu až odstraněním protiprávního stavu.⁴¹ Pro posouzení, zda by bylo použití pozdější právní úpravy pro účastníka řízení příznivější, je rozhodujícím kritériem celkový výsledek z hlediska trestnosti, jehož by bylo při aplikaci předpisu platného v době spáchání deliktu, či při aplikaci pozdější právní úpravy, reálně pro účastníka řízení dosaženo.
25. Úřad vymezil trvání posuzovaného protisoutěžního jednání daty 1. 7. 2004 až 10. 6. 2013. Ke dni 31. 12. 2010 pak má Úřad za to, že účast na protisoutěžním jednání ukončil soutěžitel Spedica. Soutěžitelé RCA, AWT, Argo a Interfracht účast na protisoutěžním jednání ukončili dne 10. 6. 2013.
26. K datu 31. 12. 2010, k němuž Úřad vztahuje ukončení protisoutěžního jednání soutěžitelem Spedica, platil a byl účinný zákon o ochraně hospodářské soutěže ve znění novely č. 155/2009 Sb. Poté byl ZOHS postupně novelizován zákony č. 188/2011 Sb., č. 360/2012 Sb., č. 135/2016 Sb., č. 293/2016 Sb., č. 183/2017 Sb. a č. 262/2017 Sb. K datu 10. 6. 2013, k němuž Úřad vztahuje ukončení protisoutěžního jednání soutěžiteli RCA, AWT, Argo a Interfracht, platil a byl účinný zákon o ochraně hospodářské soutěže ve znění novely č. 360/2012 Sb. V navazujících odstavcích se Úřad jednotlivými novelami zabývá z pohledu potenciální výhodnosti pro účastníky řízení.
27. Na úvod posouzení výhodnosti právních úprav je třeba konstatovat, že žádná z novel se nijak nedotkla vymezení skutkové podstaty správního deliktu spočívajícího v uzavření zakázané dohody (§ 3 odst. 1), podmínek platných pro vymezení dohod zanedbatelného dopadu na soutěž, jež nejsou považovány za dohody zakázané, dále podmínek, při jejichž naplnění se zákaz na dohody nevztahuje nebo jsou ze zákazu vyňaty na základě blokových výjimek,⁴² ani zákonné maximální výše pokut za správní delikty.
28. Zákonem č. **188/2011 Sb.** byly provedeny pouze formální úpravy nutné ke sjednocení terminologie s ohledem na pojmy užívané v zákoně č. 256/2004 Sb., o podnikání na kapitálovém trhu,⁴³ tzn. bez vlivu na materiální obsah zákona o ochraně hospodářské soutěže. Tato pozdější právní úprava tak nepřináší účastníkům řízení v žádném směru příznivější zacházení.
29. Zákonem č. **360/2012 Sb.** došlo k výslovnému rozšíření kritérií pro ukládání pokuty, kdy Úřad může přihlídnout k jednání právnické osoby v průběhu řízení (jako k okolnosti polehčující, tak k okolnosti přitěžující) a její snaze odstranit škodlivé následky správního deliktu. K tomu Úřad uvádí, že na základě Zásad postupu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže při stanovování výše pokut podle § 22 odst. 2 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, v platném znění“ (dále též „**Zásady**“),⁴⁴ zohledňoval při ukládání pokut i před novelou jako

³⁹ S ohledem na okamžik zahájení správního řízení se Úřad přidržel původní terminologie a nepoužívá nově zavedeného sjednocujícího pojmu „přestupek“.

⁴⁰ Viz např. rozhodnutí NSS ve věci „ČEZ“ ze dne 23. 10. 2008, sp. zn. 8 Afs 17/2007, str. 9.

⁴¹ Prášková, H. Základy odpovědnosti za správní delikty. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 446 s., str. 210, 211, 217.

⁴² Jde o blokové výjimky přijaté na základě čl. 103 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále též „**SFEU**“) k provedení čl. 101 odst. 3 SFEU příslušnými nařízeními Evropské Komise nebo Rady (EU), unijní blokové výjimky, či výjimky pro oblast zemědělství.

⁴³ Změna spočívala v úpravě termínů v § 18 odst. 2 (spojování soutěžitelů) a poznámky pod čarou č. 19.

⁴⁴ Viz internetové stránky Úřadu www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html, k prvnímu uveřejnění Zásad došlo v

polehčující okolnost jednání účastníka řízení, jež se pozitivně odrazilo např. ve zkrácení doby trvání deliktu, v jeho významně rychlejší objasnění či v kompenzaci újmy způsobené spotřebitelům. V tomto směru tak novela nepřináší faktickou změnu v již dříve aplikované správní praxi Úřadu.⁴⁵

30. Dále tento zákon zavedl nový druh správní sankce v § 22a odst. 4 a 5 zákona, kdy se za delikty spáchané v souvislosti se zadávacím řízením, uzavíráním smlouvy na plnění veřejné zakázky malého rozsahu nebo koncesním řízením obligatorně ukládá zákaz plnění veřejných zakázek, resp. zákaz plnění koncesní smlouvy na dobu 3 let. Deliktní jednání soutěžitelů se však veřejných zakázek a výběrových řízení netýkalo.
31. V § 22ba byla stejným zákonem zavedena úprava umožňující soutěžiteli požádat o snížení pokuty v situaci, kdy byl tento soutěžitel uznán vinným ze správního deliktu, a to za podmínky, že se soutěžitel k jeho spáchání přizná a Úřad bude mít za to, že postih bude dostatečný i po snížení pokuty o zákonem stanovených 20 %. Tento postup, tzv. narovnání,

lze pokládat za úpravu, která je *in favorem* účastníků řízení.⁴⁶ Tato právní úprava je pro účastníky řízení příznivější.

32. Zákon č. **135/2016 Sb.**, kterým se měnily některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o zadávání veřejných zakázek, upravil terminologii v § 22a odst. 4 ZOHS a zrušil odst. 5 a 6 tamtéž, týkající se ukládání sankce za delikt spáchaný v souvislosti s koncesním řízením. Tyto změny nepředstavují příznivější právní úpravu.
33. Zákon č. **293/2016 Sb.** změnil ustanovení ohledně zákazu plnění veřejných zakázek, resp. plnění koncesní smlouvy. Dřívější povinnost Úřadu uložit zákaz na 3 roky se tak změnila na možnost uložení zákazu až na dobu 3 let. Další změny provedené zákonem č. 293/2016 Sb. jsou procesní povahy, příp. se týkají dozoru nad orgány veřejné správy a spojení soutěžitelů. Ani zde neshledává Úřad pozdější právní úpravu pro účastníky řízení příznivější, neboť posuzované jednání nesouviselo s veřejnou zakázkou.
34. Zákon č. **183/2017 Sb.** byl přijat v souvislosti s novým přestupkovým zákonem, který je třeba při posuzování příznivosti právní úpravy rovněž zohlednit. Odpovědnost za přestupky se posoudí podle dosavadních zákonů, pokud k jednání zakládajícímu odpovědnost došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; podle nového přestupkového zákona se posoudí jen tehdy, jestliže to je pro pachatele příznivější. Je-li to pro pachatele výhodnější, použijí se rovněž ustanovení o určení druhu a výměry správního trestu.⁴⁷ Vzhledem k tomu, že nový přestupkový zákon je v postavení subsidiarity ve vztahu k zákonu o ochraně hospodářské soutěže, je třeba posuzovat jednotlivá ustanovení nového přestupkového zákona v korektivu novely provedené zákonem č. 183/2017 Sb., která aplikaci některých jeho ustanovení vylučuje či odlišně upravuje.
35. Po posouzení veškerých aspektů z hlediska trestnosti Úřad dospěl k závěru, že novela č.

dubnu 2007.

⁴⁵ Nadto z okolností a povahy zde posuzované věci nemohou účastníci řízení využít § 22b odst. 2 věta druhá citované novely k uložení příznivější sankce (jde o v minulosti dokonané protisoutěžní jednání, správní řízení o deliktu je v závěrečné fázi jeho prokázání, ze strany účastníků řízení nebyly podniknuty žádné kroky ke kompenzaci škodlivých následků jednání).

⁴⁶ Před novelou byl institut narovnání aplikován bez možnosti uložit zákaz plnění veřejných zakázek/koncesní smlouvy na dobu 3 let, a od přijetí novely je zmíněný institut aplikován stejně, přičemž při jeho naplnění se zákaz soutěžitelům neuloží.

⁴⁷ § 112 odst. 1 a 3 nového přestupkového zákona.

183/2017 Sb. není úpravou příznivější. S ohledem na § 112 odst. 2 nového přestupkového zákona však Úřad část zákona týkající se změny promlčecí doby zohledňuje. Promlčecí doba dle § 23 zákona č. 183/2017 Sb. činí 10 let, počíná běžet dnem následujícím po dni spáchání přestupku a přerušuje se ze zákonem stanovených důvodů, například oznámením o zahájení řízení o přestupku. Současně platí, že byla-li promlčecí doba přerušena, odpovědnost za přestupek zanikne nejpozději uplynutím 14 let od jeho spáchání. Dle právní úpravy účinné v době spáchání posuzovaného deliktu, tzn. od novely č. 155/2009 Sb., odpovědnost za správní delikt zanikla, jestliže správní orgán o něm nezahájil řízení do 5 let ode dne, kdy se o něm správní orgán dozvěděl, nejpozději však do 10 let ode dne, kdy byl spáchán. V případě včasného zahájení řízení Úřadem by tak promlčecí doba neuplynula nikdy. Novela č. 183/2017 Sb. zavádí časově ohraničenou promlčecí dobu, kterou tímto v souladu s § 112 odst. 2 přestupkového zákona Úřad bere do úvahy. V nyní posuzovaném případě nicméně Úřad konstatuje, že dosud žádná ze lhůt zavedená novelou č. 183/2017 Sb. ode dne spáchání deliktu neuplynula.

36. Zákonem č. **262/2017 Sb.** přináší pouze změny procesní povahy, které nemají žádný vliv na hmotněprávní posouzení vytýkaného jednání. Tato pozdější právní úprava není pro účastníky řízení příznivější.
37. Po posouzení veškerých aspektů a výhodnosti znění pozdějších novel pro účastníky řízení dospěl Úřad k závěru, že **při hmotněprávním posouzení** deliktního jednání bude u všech soutěžitelů (RCA, AWT, Interfracht, Argo, Spedica) postupovat podle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění zákona č. **360/2012 Sb.** (dále též „**ZOHS 360**“), s přihlédnutím k některým aspektům promlčení, jak uvedeno v odstavci 33. výše.

II. Charakteristika účastníků řízení a vymezení soutěžitelů

II. 1.

Charakteristika pojmu soutěžitel

38. Soutěžitelem se dle § 2 odst. 1 zákona o ochraně hospodářské soutěže⁴⁸ rozumí fyzické a právnické osoby, jejich sdružení, sdružení těchto sdružení a jiné formy seskupování, a to i v případě, že tato sdružení a seskupení nejsou právními osobami, pokud se účastní hospodářské soutěže nebo ji mohou svou činností ovlivňovat, i když nejsou podnikateli. Dle ustálené judikatury a v kontextu práva hospodářské soutěže je soutěžitelem jakýkoliv subjekt vykonávající hospodářskou činnost, bez ohledu na jeho právní formu⁴⁹ a způsob jeho financování.⁵⁰ Protože za relevantní není považována právní forma ani způsob financování soutěžitele, může pojem soutěžitel označovat i hospodářskou jednotku skládající se z několika subjektů, ať již právnických či fyzických osob (typicky např. mateřských a dceřiných společností).
39. V evropském kontextu pojmu soutěžitel odpovídá pojem „podnik“ (*undertaking, Unternehmen, enterprise*),⁵¹ a proto lze při výkladu tohoto pojmu vycházet i z unijní

⁴⁸ Definice soutěžitele v uvedeném ustanovení od nabytí účinnosti ZOHS zůstává neměnná.

⁴⁹ Dokonce i non subjekty, viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 31. 3. 2005 ve věci „Česká lékařská komora“, sp. zn. 29 Ca 110/2003, str. 13.

⁵⁰ Viz rozsudek NSS ze dne 26. 6. 2013 ve věci „Dopravní podnik Ústeckého kraje“, sp. zn. 1 Afs 7/2009, odst. 54.

⁵¹ Viz například rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, odst. 138.

judikatury,⁵² dle které je soutěžitelem jakýkoliv subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení tohoto subjektu a způsobu jeho financování. Hospodářskou činností je pak jakákoliv činnost spočívající v nabízení zboží nebo poskytování služeb na trhu.⁵³

II. 2.

Popis struktury a vymezení jednotlivých soutěžitelů

40. Úřad konstatuje, že se v následujících odstavcích zabývá vymezením soutěžitele vždy s ohledem na dobu posuzovaného protisoutěžního jednání, jehož celkové trvání vymezil daty 1. 7. 2004 až 10. 6. 2013. Po celé uvedené období se jej účastnili soutěžitelé RCA, AWT a Argo, od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013 soutěžitel Interfracht a od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010 soutěžitel Spedica (důvody tohoto časového vymezení jsou podrobně rozvedeny dále). Pro daná období Úřad zkoumal vztahy mezi konkrétními subjekty, zapojenými do protisoutěžních aktivit. Je-li tedy níže při popisu struktury soutěžitele zmiňována konkrétní společnost, znamená to kromě vazeb k danému soutěžiteli („podniku“) též její zapojení do protisoutěžních aktivit.⁵⁴

Soutěžitel Rail Cargo Austria

41. Společnost RCA je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného u obchodního soudu ve Vídni pod reg. č. FN 248731g. Jejím jediným akcionářem je společnost ÖBB Holding AG, se sídlem Am Hauptbahnhof 2, 1100 Vídeň, rakouský národní železniční dopravce.⁵⁵ V koncernové struktuře ÖBB je společnost ÖBB Holding AG nejvyšší mateřskou společností.⁵⁶
42. Společnost RCA je mateřskou společností a majoritním společníkem ve společnosti RCL Austria s podílem ve výši 99,86 % a je vůči ní osobou ovládající;⁵⁷ taktéž má zastoupení v orgánech této dceřiné společnosti.⁵⁸
43. Společnost RCL Austria je mateřskou společností a jediným společníkem ve společnosti Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft., se sídlem Montevideo utca 4., 1037 Budapešť, Maďarsko (dále též „**společnost RCL Hungaria**“). Společnost RCL Hungaria se s účinností ke dni 1. 9. 2014 sloučila se společností HUNGARO-RAIL Kft., se sídlem Bécsi út 5, 1023 Budapešť, Maďarsko.⁵⁹ Společnost HUNGARO-RAIL Kft. (která sloučením zanikla⁶⁰ a za níž byla původně též podána lenieny žádost RCA, viz výše) byla minimálně v období od roku 2003 do svého zániku přímo či nepřímo ovládána některou ze společností patřících do koncernové struktury,

⁵² Viz např. rozsudek Soudního dvora ze dne 23. 4. 1991 ve věci C-41/90 „Höfner a Elser v. Macroton GmbH“.

⁵³ Viz např. rozsudek Soudního dvora ze dne 16. 6. 1987 ve věci C-118/85 „Komise v. Itálie“.

⁵⁴ Z důkazů obsažených ve správním spisu plyne, že se komunikace za některé soutěžitele účastnilo více společností. Právě z těchto důvodů Úřad tyto konkrétní společnosti zmiňuje, neboť to má význam pro právní kvalifikaci a stanovení odpovědnosti, resp. přičítání odpovědnosti danému soutěžiteli. Úřad však u jednotlivých soutěžitelů nepodává vyčerpávající výčet všech subjektů, které byly jeho součástí, neboť to nebylo nutné s ohledem na způsob vymezení relevantního trhu, na tomto trhu zjištěný dosažený obrat a tomu odpovídající způsob výpočtu pokuty (viz dále).

⁵⁵ Rakouská republika je výlučným akcionářem a společníkem ve společnosti ÖBB Holding AG.

⁵⁶ Viz l.č. 1255 správního spisu.

⁵⁷ Základní kapitál ve výši 15 000 000,- € je mezi společníky rozdělen následovně: společnost RCA AG s vkladem ve výši 14 999 790,- €; druhý společník (fyzická osoba) s vkladem ve výši 210,- €.

⁵⁸ Například v dozorčí radě společnosti RCL Austria zasedají osoby, jež jsou zároveň členy představenstva nebo prokuristy RCA.

⁵⁹ Viz výpis z maďarského obchodního rejstříku na l.č. 941 lenieny žádosti RCA.

⁶⁰ Společnost RCL Hungaria je tedy jejím právním nástupcem.

v níž jako nejvyšší ovládající subjekt vystupuje společnost RCA, resp. společnost ÖBB Holding AG.⁶¹

44. Společnost RCL Austria byla v období od 6/2003 do 3/2014 ovládající společností vůči společnosti Express Slovakia "Medzinárodná preprava a.s.", se sídlem Plynárenská 7/B, Bratislava 821 09, Slovenská republika.⁶² Rovněž za tuto společnost byla podána leniency žádost RCA.⁶³
45. Společnost RCA je ve struktuře rakouského národního dopravce ÖBB nejvýše postaveným subjektem pro oblast nákladní přepravy, zasílatelství a souvisejících činností.⁶⁴
46. V období, v němž docházelo k jednání, které je předmětem skutkového posouzení, tvořily společnosti **RCA**, **RCL Austria**, **RCL Hungaria** a **Express Slovakia** jednoho soutěžitele ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel RCA**“).

Soutěžitel AWT

47. Společnost AWT Čechofracht je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 416, dne 1. 1. 1991. Jediným společníkem je společnost Advanced World Transport B. V., se sídlem Nizozemí, Amsterdam, Jachthavenweg 109H, která je přímo ovládána společností PKP CARGO SPÓLKA AKCYJNA, se sídlem Grójecka 17, Varšava, Polská republika (dále též „**PKP Cargo**“).⁶⁵
48. Společnost SPEDI-TRANS, s.r.o., IČO 25095269, byla do obchodního rejstříku zapsána dne 17. 12. 1996 (dále též „**Speditrans**“).⁶⁶ Dne 1. 2. 2005 byl sepsán notářský zápis o převodu obchodního podílu ve společnosti Speditrans na společnost AWT Čechofracht.⁶⁷ Společnost AWT Čechofracht se tak stala jediným společníkem ve společnosti Speditrans. Tento stav trval až do počátku roku 2011, kdy v důsledku vnitrostátní fúze sloučením společnost Speditrans zanikla a jediným právním nástupcem se stal účastník řízení, společnost AWT Čechofracht.⁶⁸
49. Dne 21. 12. 2004 byla do obchodního rejstříku zapsána společnost Interfracht (IČO 25499394).⁶⁹ V předcházejícím odstavci uvedená společnost Speditrans byla od vzniku společnosti Interfracht až do 10. 12. 2008 jejím jediným společníkem, poté dochází

⁶¹ Viz l.č. 1 - 42, 313 – 320, 900 – 909, 911 – 926, 931 – 953 leniency žádosti.

⁶² Nyní podnikající pod obchodní firmou „Express Group, a. s. (dále též „**Express Slovakia**“), viz l.č. 318 (odst. 68. protokolu) a l.č. 901 – 902 (zejm. str. 4 a 5 protokolu) leniency žádosti RCA.

⁶³ Viz zejm. l.č. 902 (protokol) leniency žádosti RCA.

⁶⁴ Viz l.č. 1255 - 1256 správního spisu.

⁶⁵ Na základě nabytí obchodního podílu představujícího 80 % základního kapitálu a hlasovacích práv. Spojení posuzováno též Úřadem, viz rozhodnutí sp. zn. ÚOHS-S112/2015/KS ze dne 15. 5. 2015. Jak vyplývá z výroční zprávy společnosti AWT Čechofracht za rok 2015, stala se součástí skupiny PKP Cargo ke dni 28. 5. 2015, viz l.č. 1247-1249 správního spisu.

⁶⁶ Posléze podnikající pod obchodní firmou SPEDI-TRANS Praha, s.r.o., a poté AWT SPEDI-TRANS Praha, s.r.o.

⁶⁷ V té době ještě podnikající pod obchodní firmou Čechofracht; viz l.č. 1208 - 1212 správního spisu, změna byla do OR zapsána 1. 6. 2005, viz l.č. 1192 – 1197 správního spisu

⁶⁸ Rozhodným dnem pro fúzi bylo datum 1. 1. 2011, k výmazu společnosti SPEDI-TRANS z OR došlo dne 30. 6. 2011, viz l.č. 1192 – 1197 správního spisu.

⁶⁹ Původně zapsána pod obchodní firmou SPEDI-TRANS Liberec, s.r.o., poté Čechofracht Rail, s.r.o., nyní Interfracht, viz l.č. 1198 – 1202 správního spisu.

k převodu celého obchodního podílu na společnost AWT Čechofracht.⁷⁰ Dne 10. 9. 2009 společnost AWT Čechofracht, jako jediný společník, rozhodla o zvýšení základního kapitálu ve společnosti Interfracht, přičemž závazek k novému vkladu převzal Ing. Pavel Navrátil a Ing. Daniel Krušoft, vše sepsáno formou notářského zápisu, s účinností nabytí obchodního podílu ke dni 4. 2. 2010.⁷¹ Společnost AWT Čechofracht ode dne 4. 2. 2010 vlastnila podíl ve výši 50 %, každá ze zmíněných fyzických osob podíl ve výši 25 %.⁷²

50. Dne 28. 1. 1998 vznikla společnost RND. K zápisu nabytí podílu ve výši 51 % společností SPEDITRANS Praha, s.r.o., IČO 25095269, došlo 8. 9. 2003. Tento podíl byl poté převeden na společnost AWT Čechofracht, která jej stále vlastní.⁷³
51. Mezi hlavní podnikatelské aktivity účastníka řízení patří poskytování služeb v oblasti nákladní železniční přepravy a zasílatelství.⁷⁴
52. V období, v němž docházelo k jednání, které je předmětem skutkového posouzení, tvořily společnosti **AWT Čechofracht**, **Speditrans**, **Interfracht** a **RND** jednoho soutěžitele ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „soutěžitel AWT“). Společnost Interfracht byla součástí soutěžitele AWT pouze v období od 21. 12. 2004 do 3. 2. 2010, poté se stala samostatným soutěžitelem, viz níže.

Soutěžitel Interfracht

53. Společnost Interfracht je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 142227, dne 21. 12. 2004. V současné době jsou jejími společníky 4 fyzické osoby, které zároveň zastávají pozici jednatele nebo prokuristů.⁷⁵
54. Jak bylo popsáno výše, byla společnost Interfracht do 3. 2. 2010 ovládána jediným společníkem, společností AWT Čechofracht. Po uvedeném datu vlastnila společnost AWT Čechofracht již jen 50% podíl, zbývajících 50 % bylo rozděleno mezi 2 fyzické osoby (každá s podílem ve výši 25 %). Dne 23. 8. 2012 dochází k rozdělení 50% podílu společníka AWT Čechofracht ve společnosti Interfracht a následně k jeho převodu na třetí osoby.⁷⁶
55. Mezi hlavní podnikatelské aktivity účastníka řízení patří poskytování služeb v oblasti nákladní železniční přepravy a zasílatelství.⁷⁷

⁷⁰ Viz l.č. 1198 – 1202 a 1160 – 1169 správního spisu.

⁷¹ Viz l.č. 1213 – 1214 a 1680 (str. 2) správního spisu.

⁷² Viz l.č. 1198 – 1202 správního spisu.

⁷³ Viz l.č. 1203 – 1207 správního spisu.

⁷⁴ Viz l.č. 1252 – 1254 správního spisu.

⁷⁵ Viz l.č. 1198 – 1202 správního spisu.

⁷⁶ Viz l.č. 1215 – 1219 správního spisu, notářský zápis z uvedeného data. Společnost AWT Čechofracht přestává být společníkem ve společnosti Interfracht.

⁷⁷ Viz l.č. 1257 – 1258 správního spisu.

56. V období od 4. 2. 2010, v němž docházelo k jednání, které je předmětem skutkového posouzení, byla společnost **Interfracht** samostatným soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel Interfracht**“).

Soutěžitel Argo

57. Společnost Argo Logistics je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 244612, dne 12. 9. 1997. K datu 29. 4. 2020 byla v obchodním rejstříku zapsána změna v osobě jediného společníka a celý obchodní podíl byl převeden ze společnosti VERTEBRATA, a.s., se sídlem Praha 3 - Žižkov, Koněvova 2660/141, PSČ 13083, IČO 284 67 116 (dále též „**Vertebrata**“) na nového vlastníka, Mgr. Marcela Novotného.⁷⁸
58. V období od listopadu 1998 do srpna 2014 byla společnost Argo Logistics zcela ovládána společností IKAR GROUP, a.s., se sídlem U vlečky 718/2, Komárov, 617 00 Brno, IČO 25537741 (dále též „**Ikar Group**“).⁷⁹
59. Společnost Ikar Group byla od 23. 2. 2002 do 31. 1. 2013 hlavním společníkem ve společnosti ARGO TRANS s.r.o., IČO 25844652 (dále též „společnost **Argotrans**“).⁸⁰
60. [...*obchodní tajemství*...].⁸¹
61. V období, v němž docházelo k jednání, které je předmětem skutkového posouzení, tvořily společnosti **Argo Logistics**, **Ikar Group** a **Argotrans** jednoho soutěžitele ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též „**soutěžitel Argo**“).⁸²

Soutěžitel Spedica

62. Společnost Spedica je obchodní společností zapsanou do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Plzni, oddíl C, vložka 20116, dne 16. 7. 2007. V současné době je jediným společníkem společnost SPEDICA GROUP COMPANIES, s.r.o., se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, IČO 047 81 767.⁸³ V období od listopadu 1998 do srpna 2014 měla společnost Spedica tři společníky (fyzické osoby), každý s podílem ve výši 1/3.⁸⁴
63. Mezi hlavní podnikatelské aktivity společnosti patří poskytování služeb v oblasti nákladní železniční přepravy a zaslátelství.⁸⁵
64. V období, v němž docházelo k jednání, které je předmětem skutkového posouzení, byla společnost Spedica samostatným soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona (dále též

⁷⁸ Viz l.č. 1228 – 1234 a 1960 - 1964 správního spisu.

⁷⁹ Viz l.č. 1228 – 1241 správního spisu.

⁸⁰ Nyní podnikající pod obchodní firmou ORBI TRANS s.r.o. Společnost Ikar Group v uvedeném období vlastnila 51% podíl, viz l.č. 1126, 1287 – 1289 a 1290 správního spisu.

⁸¹ Viz l.č. 1259 správního spisu.

⁸² Některým změnám ve struktuře soutěžitele, ke kterým došlo v období přelomu roku 2018/19, se Úřad věnuje dále v textu, tyto změny však nemají pro skutkový popis a právní kvalifikaci jednání relevanci.

⁸³ Viz l.č. 1242 – 1246 a 1261 správního spisu.

⁸⁴ Tamtéž.

⁸⁵

„soutěžitel Spedica“).

III. Zjištěné skutečnosti a důkazy

65. Úřadem posuzované jednání se týká oblasti mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství pomocí tzv. ucelených vlaků. Pro snazší porozumění skutkovým okolnostem proto Úřad nejdříve krátce popíše některá specifika tohoto typu přepravních služeb, podrobněji se pak těmto otázkám bude věnovat v části týkající se vymezení relevantního trhu.
66. Jak bylo naznačeno v předcházejícím odstavci, představují tzv. ucelené vlaky („*block trains*“) jeden ze způsobů pozemní dálkové přepravy zboží. Tyto vlaky jsou v jedné stanici naloženy zbožím, neboli *seřazeny*, a poté s minimálními přestávkami a bez dalších nakládkových či vykládkových prací směřují do stanice určení.⁸⁶ Jejich hlavní výhodou je především minimalizace časových prodlev a finančních nákladů spojených s řadícími pracemi, které musí být prováděny v případě přepravy zboží pomocí jednotlivých vozových zásilek. Ucelené vlaky se proto hodí především k přepravě velkých objemů stejné komodity, ale není to podmínkou.⁸⁷

III. 1.

Příprava projektu Carpathia

⁸⁵ Viz I.č. 1260 – 1261 správního spisu.

⁸⁶ K tomu např. ze stránek ČD Cargo (<https://www.cdcargo.cz/ucelene-vlaky?inheritRedirect=true>, I.č. 1292 správního spisu): „*Ucelené vlaky představují nejvhodnější způsob přepravy pro objemnější zásilky. Jsou řazeny z vozů přepravujících pouze jednu zásilku a jedou přímo od odesílatele k příjemci bez jakýchkoli řadících prací. Doba jízdy zásilky se tak výrazně zkracuje a díky zjednodušené manipulaci je přeprava ucelenými vlaky podstatně cenově výhodnější. Jedinou podmínkou pro využití této formy dopravy je tedy dostatečná velikost zásilky, která ucelený vlak naplní. Ucelený vlak může být po domluvě navíc sestaven i ze skupin vozů od více odesílatelů jednomu příjemci nebo obráceně od jednoho odesílatele více příjemcům.*“ Obdobně je definuje Evropská komise v rozhodnutí AT.40098 – *Blocktrains*.

⁸⁷ Lze se dále setkat s rozlišováním a označením určitých vlaků jako „systémových“, představujících určitou transportní modalitu vlaků ucelených. Jak ucelené, tak systémové vlaky jsou přepravou typu „*hub-to-hub*“, do systémového vlaku mohou být zařazeny různé zásilky od více odesílatelů pro více příjemců, u ucelených vlaků se spíše předpokládá naplnění stejným druhem zboží. Uvedené rozlišení však není jednoznačné (viz předcházející text ze stránek ČD Cargo, který *de facto* mezi uceleným a systémovým vlakem nečiní rozdíl). Navíc nemá toto rozlišování relevanci pro popis a posouzení předmětného jednání soutěžitelů. Z důkazů ve spisu dále plyne, že sami soutěžitelé označovali vlak Carpathia jako ucelený i jako systémový, viz užitá různá označení např. I.č. 361, 628 (PS7, C5) leniency žádosti, obdobně v německých originálech „*Ganzzug*“ i „*Systemzug*“, viz I.č. 638 (C10) a I.č. 665 (C19) leniency žádosti; z vyjádření soutěžitele RCA na I.č. 1119 správního spisu (cit.): „*Principem vlaku Carpathia Express byla kombinace systému jednotlivých vozových zásilek s výhodami uceleného vlaku v co nejdělsí trase.*“, obdobně I.č. 1007 (cit.): „*Spediční společnosti za účelem vytvoření uceleného systémového vlaku...*“, dále I.č. 1129 správního spisu (bod 5., písm. l, odst. 3), aj.

67. V první polovině roku 2003 dochází mezi soutěžiteli RCA a AWT⁸⁸ k prvním kontaktům,⁸⁹ na jejichž základě se počíná formovat možnost spolupráce ohledně realizace společného projektu uceleného vlaku, kterým by bylo přepravováno zboží z České republiky do železničních stanic na maďarsko-rumunské hranici. Po rozřazení zásilek, to znamená nikoliv již v rámci uceleného vlaku, by toto zboží dále putovalo ke koncovým zákazníkům, zejména v [...obchodní tajemství...]. Železniční stanicí, kde se předpokládalo provádění hlavních seřadovacích prací, mělo být nádraží [...obchodní tajemství...],⁹⁰ trasa vlaku měla dále vést přes [...obchodní tajemství...]⁹¹). Vlakový projekt byl jeho účastníky nazván „Carpathia“ (dále též „vlak Carpathia“ nebo „projekt Carpathia“).⁹²
68. S příslušnými národními dopravci a správci železnic na výše popsané trase vlaku byly dojednány podmínky provozu vlaku, především z důvodu zajištění volné dopravní cesty, dále bylo nutné dohodnout technické parametry provozu vlaku (maximální tonáž, vyloučení nebezpečných druhů zboží z přepravy), platby za použití železnice, atd.⁹³
69. První vlak Carpathia byl vypraven dne 15. 4. 2003.⁹⁴ Zmínění soutěžitelé RCA a AWT byli jeho hlavními organizátory a provozovateli jej. Nabízeli možnost přepravy zboží vlakem Carpathia jak přímo svým zákazníkům, tak jiným spedičním společnostem, které ji zase nabízely svým zákazníkům. Mezi nejčastěji přepravované druhy zboží patřily [...obchodní tajemství...].⁹⁵
70. [...obchodní tajemství...]. Soutěžitelé RCA a AWT o těchto záměrech soutěžitele Argo věděli a obávali se, že by díky přímému konkurenčnímu boji mohlo dojít ke ztrátě zakázek a přepravovaných objemů na vlaku Carpathia.⁹⁶ Z uvedeného důvodu docházelo přibližně od poloviny roku 2003 mezi soutěžiteli RCA, AWT a Argo ke kontaktům ohledně možné budoucí účasti soutěžitele Argo na projektu Carpathia.⁹⁷

III. 2.

Smlouva o spolupráci v rámci projektu Carpathia

71. Na počátku vyjednávání o společném projektu Carpathia soutěžitelé RCA, AWT a Argo řešili některé otázky. Každý z nich měl určité zákazníky, pro které pravidelně a dlouhodobě

⁸⁸ Úřad hlavní změny ve struktuře soutěžitelů v průběhu času popsal v Kap. II. Uvádí-li nyní při popisu událostí a jejich průběhu, že se jich účastnil některý soutěžitel, znamená to, že za tohoto soutěžitele aktivně jednala osoba/společnost, která k danému soutěžiteli náležela v dané době (byla jím ovládána, došlo k fúzi sloučením, apod.).

⁸⁹ Viz l.č. 616 – 617 leniency žádosti (C1), komunikace mezi uvedenými soutěžiteli ze dne 31. 3. 2003.

⁹⁰ Případně [...obchodní tajemství...], podle toho, kde se podaří shromáždit potřebný objem nákladu, viz např. l.č. 21 (A8), 982 a 1135 správního spisu.

⁹¹ Vlaky jedoucí do stanice [...obchodní tajemství...], byly také označovány jako „severní větev

Carpathia“, případně „Carpathia Nord“, a [...obchodní tajemství...], viz l.č. 1007 správního spisu), ale stále se jednalo o týž vlakový projekt, viz např. l.č. 21 (A8) a 1135 správního spisu.

⁹² Viz např. l.č. 618 – 619, 620 – 621 (C2, C3) leniency žádosti, aj.

⁹³ Viz např. l.č. 902 – 903 leniency žádosti RCA, l.č. 5 leniency žádosti AWT, l.č. 1007 – 1009, 1121 správního spisu, aj.

⁹⁴ Viz l.č. 62 (C2) leniency žádosti, též l.č. 1119 správního spisu.

⁹⁵ Ilustrativní přehled přepravovaných druhů zboží viz např. l.č. 674 – 681 (C23) leniency žádosti RCA, dále např. l.č. 4 leniency žádosti AWT, aj.

⁹⁶ Viz l.č. 317, 618 – 621 (protokol, C2, C3) leniency žádosti RCA.

⁹⁷ Viz např. l.č. 627 – 630, 633 – 642, 649 – 650, 665 – 673 (C5, C6, C8, C9, C10, C13, C19, C20, C21, C22) leniency žádosti RCA.

přepravoval zboží právě v relaci, ve které byl nyní provozován vlak Carpathia. Tyto zákazníky si však každý soutěžitel hodlal „ponechat pro sebe“, to znamená, že určité transporty pro něj měly být do budoucna, pro účely přepravy na vlaku Carpathia, rezervovány.⁹⁸ Soutěžitelé si v počáteční fázi přípravy trojstranné spolupráce vyměňovali takové seznamy zákazníků v tabulce formou prosté přílohy emailu.⁹⁹

72. Soutěžitelé postupně vypracovali základní organizační a provozní aspekty vlaku Carpathia, seznamy zákazníků, kteří by v budoucnu měli být „rezervováni“ výlučně pro některého z nich, a další průběh jejich vzájemné spolupráce v rámci projektu Carpathia se rozhodli zakotvit formou třístranné smlouvy (viz níže). Konkurenční vlakový projekt ze strany soutěžitele Argo tak nebyl realizován.
73. Za účelem uzavření třístranné smlouvy o spolupráci v rámci projektu Carpathia bylo připravováno setkání soutěžitelů RCA, AWT a Argo, na němž mělo dojít k projednání jejího obsahu¹⁰⁰ a k vyřešení dosud neprojednaných a problematických otázek.¹⁰¹
74. Po vzájemných jednáních byl vytvořen [...*obchodní tajemství*...] (dále též „**smlouva o spolupráci**“).¹⁰²

III. 3.

Rezervační systém

75. V souvislosti s přípravou projektu Carpathia a uzavřením výše popsané smlouvy o spolupráci soutěžitelé řešili, jakým způsobem vést záznamy a evidenci zákazníků i transportů, které by měly být rezervovány a chráněny. Hledali proto nejefektivnější způsob, jak ostatní partnery spolupráce informovat, že konkrétní transport je rezervován a že na něj ostatní soutěžitelé nesmí „útočit“ a snažit se získat tuto zakázku pro sebe.
76. Již bylo zmíněno, že soutěžitelé si seznamy zákazníků a rezervací nejdříve posílali v rámci běžné emailové komunikace. Tento způsob se však ukázal jako poněkud složitý a neefektivní. Docházelo například k situacím, kdy dva soutěžitelé „nahlásili“ tentýž transport, resp. zákazníka, aniž by o této duplicitě zpočátku věděli. Když posléze na stejný zápis některý [...*obchodní tajemství*...] na základě vzájemného jednání došlo k „nápravě“ a přiřazení zákazníka či transportu konkrétnímu soutěžiteli.¹⁰³
77. Z popsaných důvodů se spolupracující soutěžitelé rozhodli vytvořit registrační on-line systém, do něhož měli mít přístup na základě svých přihlašovacích údajů. Za tím účelem byla zřízena webová stránka [...*obchodní tajemství*...] a každý z nich obdržel jedinečný identifikátor (*login*) a přihlašovací heslo (dále též „**rezervační systém**“).¹⁰⁴
78. Po přihlášení do rezervačního systému mohli soutěžitelé zjistit, pro koho byl konkrétní

⁹⁸ Viz např. I.č. 342 – 352, 616 – 617, 627 – 630, 633 – 634, 651 – 658, 661 – 667 (PS2, PS3, PS4, C1, C5, C6, C8, C9, C14, C15, C17, C18, C19, aj.) leniency žádosti RCA.

⁹⁹ Viz např. I.č. 317 – 318, 629 – 630, 633 – 634, 651 – 656 (C6, C8, C14) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁰ Viz např. I.č. 643 – 648 (C11, C12) leniency žádosti RCA.

¹⁰¹ Například dosud nebyly zcela uzavřeny okruhy rezervovaných zákazníků pro jednotlivé soutěžitele, viz např. I.č. 665 – 671 (C19 – C21) leniency žádosti RCA.

¹⁰² Viz I.č. 692 – 697 (C28, C29) leniency žádosti RCA.

¹⁰³ Viz např. I.č. 635 – 636 (C9) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁴ Viz např. I.č. 435 – 436 (Dok.2) leniency žádosti RCA.

transport zapsán a rezervován.¹⁰⁵ To mělo v souladu se smlouvou o spolupráci vylučovat, aby se o daný transport ucházel jiný soutěžitel.

79. Zkušební provoz rezervačního systému předcházela uzavření zmíněné smlouvy o spolupráci.¹⁰⁶ K jeho plnému spuštění dochází 17. 8. 2004, nicméně přibližně ještě 2 týdny si soutěžitelé pro kontrolu posílají registrační seznamy rezervovaných transportů stejným způsobem jako dosud, formou tabulek a emailů.¹⁰⁷ Rezervační systém reagoval rozesláním oznámení při zapsání transportu,¹⁰⁸ dále při prodloužení rezervace,¹⁰⁹ a později byl ještě upraven a vylepšen tak, že neumožňoval duplicitní záznamy.¹¹⁰ Správu rezervačního systému měl na starosti soutěžitel AWT.¹¹¹
80. Rezervační systém však nesloužil k zajištění hlavní logistiky vlaku. [...*obchodní tajemství*...].¹¹² Dispečink vlaku Carpathia měla na starosti společnost RND.¹¹³ V rámci

dispečinku pak společnost RND poskytovala provozovatelům vlaku Carpathia údaje týkající se například naplnění a celkového vytížení vlaku, druhu zboží, sledování zásilek, zasílala soutěžitelům statistiky, apod.¹¹⁴

III. 4.

Rozdělování a ochrana zákazníků v rámci projektu Carpathia

81. V předcházejících odstavcích byly popsány přípravy a počáteční fáze fungování projektu Carpathia v souladu s výše specifikovanou třístrannou smlouvou, uzavřenou mezi soutěžiteli RCA, AWT a Argo.¹¹⁵ Ti nabídli volnou přepravní kapacitu zájemcům o přepravu zboží, zároveň se ale dohodli, že si zákaznky v rámci vlaku Carpathia rozdělí a nebudou si je napadat a přebírat. Pro tento účel vytvořili a používali rezervační systém.
82. Dohodnutý a zavedený způsob spolupráce mezi soutěžiteli RCA, AWT a Argo při rozdělení a ochraně zákazníků byl v této podobě kontinuálně udržován. V dalším průběhu fungování projektu Carpathia pak soutěžitelé řešili již jen dílčí aspekty vzájemné spolupráce.
83. Jedním z těchto aspektů bylo podávání tzv. krycích nabídek. V případě, že byl některým

¹⁰⁵ Viz I.č. 317 – 318, 665 – 669 (C19, C20) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁶ Viz I.č. 663 – 664 (C18) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁷ Viz I.č. 702 – 703 (C31) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁸ Viz např. I.č. 706 – 709, 735 – 736 (C33, C44) leniency žádosti RCA.

¹⁰⁹ Viz např. I.č. 727 – 728, 735 – 736, 842 – 843, 864 – 865, 894 - 895 (C40, C44, C85, C95, C98) leniency žádosti RCA.

¹¹⁰ Viz např. I.č. 842 – 843 (C85) leniency žádosti RCA.

¹¹¹ Viz např. I.č. 318 leniency žádosti RCA (odst. 61 protokolu), dále 435 – 436, 461 – 464, 471 – 472, 684 - 685 (Dok.2 - rozeslání přihlašovacích údajů ke zkušebnímu provozu, Dok.12 - nová verze rezervačního systému, Dok.15 - provedení změny záznamů v systému, C25 – vysvětlení k obsahu rezervačního systému druhému soutěžiteli) leniency žádosti RCA, aj.

¹¹² Viz I.č. 166 – 176 správního spisu (protokol a listiny převzaté při šetření ve společnosti RND). Z důkazů dále plyne, že v případě rezervačního systému určeného k rozdělování zákazníků byly zprávy rozesílány z adresy [...*obchodní tajemství*...] (viz např. hlášení o přidání záznamu na I.č. 735 – 736 leniency žádosti, C44), zatímco společnost RND rozesílala zprávy související s logistickými činnostmi z adresy „dispecer3@rndoc.cz“ (viz například rozeslané statistiky vlaku Carpathia, I.č. 764 – 768, C57 leniency žádosti RCA); dále též I.č. 5 (str. 9 – 10) leniency žádosti AWT.

¹¹³ Konkrétně pracovník označený jako „dispečer 3“, viz I.č. 710 – 712 (C34) leniency žádosti RCA, dále I.č. 166 – 169 správního spisu.

¹¹⁴ Viz např. I.č. 981 – 982 a 1003 – 1009 správního spisu, dále příloha protokolu z místního šetření u této společnosti ve formě CD nosiče se statistikami projektu Carpathia, aj.

¹¹⁵ V některých dokumentech souhrnně nazýváni též jako „*obchodní partneři vlaku*“ (I.č. 21, A8 správního spisu).

zákazníkem osloven s poptávkou na přepravu zboží jen jediný soutěžitel, byl daný transport soutěžitelem zarezervován¹¹⁶ a tento soutěžitel následně přepravu provedl. Docházelo však běžně k situacím, kdy se zákazník obrátil na dva různé soutěžitele, spolupracující v rámci projektu Carpathia. Pro tyto případy měli soutěžitelé připraven scénář, založený na podání horší (krycí) nabídky tím soutěžitelem, který tento transport neměl rezervován. Sami soutěžitelé v komunikaci hovořili o takzvaných „ochranných cenách“.¹¹⁷ Cílem bylo, aby se zákazník, poté co obdrží druhou (krycí) nabídku s ochrannými cenami, rozhodl pro nabídku první. Tato cenová ujednání doplňovala ujednání o rozdělení zákazníků a sloužila k jeho provádění.¹¹⁸

84. Zcela výjimečně docházelo k tomu, že zákazník druhou, méně výhodnou nabídku s ochrannými cenami přijal.¹¹⁹ V takovém případě se soutěžitelé dohodli, že si rozdíl částek v obou nabídkách mezi sebe rovnoměrně rozdělí.¹²⁰
85. Primárně měla být relací, k níž se vztahovaly rezervace a ochranné ceny, úsek [...*obchodní tajemství*...].¹²¹ Docházelo však i k situacím, kdy měl soutěžitel pro účely realizace konkrétního transportu rezervovánu jen určitou část relace. O těchto skutečnostech se soutěžitelé navzájem informovali a adekvátně tomu poskytovali ochranné ceny.¹²² Obsah komunikace soutěžitelů však dokládá, že si soutěžitelé standardně poskytovali krycí ceny pro celou trasu přepravy, tedy od místa nakládky u zákazníka až do konečného místa určení.¹²³ Zpravidla tedy soutěžitel realizoval celou zakázku sám.
86. Soutěžitelé zároveň pro účely podávání nabídek zákazníkům vypracovali a průběžně aktualizovali ceníky přepravy vlakem Carpathia.¹²⁴ Ceníky jednak odrážely vstupní náklady (např. poplatky za použití drah¹²⁵), ale též ujednání soutěžitelů o tom, že cena přepravy nikdy neklesne pod určitou mez.¹²⁶ Důvodem stanovení zmíněných minimálních cen pak bylo zajistit, aby cena vždy pokryla náklady přepravy a obsahovala alespoň minimální marži kryjící riziko nevytížení vlaku.¹²⁷ Dále však byly používány jako referenční základ k tvorbě ochranných cen.

¹¹⁶ Viz např. I.č. 17, 18, 23, 36, 37 – 38, 41, 42 (A4, A5, A11, A23, A24, A27, A28) správního spisu, aj.

¹¹⁷ Viz např. I.č. 355 – 356, 363 – 364, 439 – 440, 441 – 442, 443 – 444, 729 – 730, 731 – 732, 733 – 734, 737 – 738, 741 – 742, 754 – 755, 802 – 805, 806 – 807, 821 – 822, 828 – 831, 835 – 837, 838 - 839 (PS6, PS8, Dok.4, Dok.5, Dok.6, C41, C42, C43, C45, C47, C53, C69, C70, C77, C80, C82, C83) leniency žádosti RCA, I.č. 5 – 6 leniency žádosti AWT, dále např. I.č. 32 – 34 (A19, A20, A21), 153 (B9), 274 (A15) správního spisu, aj.

¹¹⁸ Jak rovněž plyne z výše odkazovaných listin/důkazů, hovořili soutěžitelé o ochranných cenách též v souvislosti s prvotní rezervací konkrétního a dosud neregistrovaného transportu, kdy zákazník nesměl obdržet nabídku jdoucí pod spolupracujícími soutěžiteli společně stanovenou minimální cenu, v podrobnostech níže.

¹¹⁹ Není zcela zřejmé, co zákazníka k přijetí cenově méně výhodné nabídky mohlo vést, ale z dostupných důkazů se jako možné vysvětlení jeví, že v některých případech soutěžitelé nechtěně či nevědomky nabídli krycí cenu jen s malým cenovým odstupem (navýšením), typicky u lehkého zboží (srov. I.č. 147 – 148/dok. B3 a I.č. 151/dok. B6 správního spisu). V dané situaci pak mohly jiné podmínky přepravy, nabídnuté druhým soutěžitelem, převážit nad horší cenou.

¹²⁰ Viz např. I.č. 441 – 442 (Dok.5) leniency žádosti RCA.

¹²¹ Viz I.č. 958 leniency žádosti RCA.

¹²² Viz např. I.č. 441 – 444 (Dok. 5, Dok. 6) leniency žádosti RCA.

¹²³ Viz např. I.č. 441 – 442 (Dok. 5) leniency žádosti RCA, cit.: „50,40/Eur/tunu je cena pro celou trasu [...*obchodní tajemství*...]? - Je to pro celý úsek...“, s následným navýšením uvedené ceny pro zákazníka o [...*obchodní tajemství*...] euro za tunu druhým soutěžitelem poskytujícím krycí nabídku

¹²⁴ Viz např. I.č. 21, 28, (A8, A15), 195 – 198, 202 - 222 (A1, A2, A4), 271 (A12) správního spisu, dále např. I.č. 318 (odst. 67) a 1049 – 1050 leniency žádosti RCA, aj.

¹²⁵ Viz např. I.č. 752 – 753 (C52) leniency žádosti RCA.

¹²⁶ Viz např. I.č. 5 – 6 leniency žádosti AWT.

¹²⁷ Viz I.č. 5 – 6 leniency žádosti AWT.

To znamenalo, že při žádosti jednoho soutěžitele o poskytnutí ochranných cen bylo dohodnuto navýšení v krycí nabídce „ceník + eur“.¹²⁸ Ceníky tak přispívaly k hladkému průběhu spolupráce soutěžitelů při rozdělování zákazníků a ochraně transportů.

87. Soutěžitelé ve smlouvě o spolupráci v rámci projektu Carpathia zakotvili způsob rezervace s ohraničenou dobou trvání, nicméně s možností prodloužení rezervace. V případě, že se soutěžitel snažil provést rezervaci konkrétního transportu, který již ale byl zarezervován, dostal se nový záznam do pořadí (terminologií soutěžitelů „do fronty“), kde mohl být do té

doby, než uplynula předcházející rezervace.¹²⁹ Soutěžitelé průběžně komunikovali a zjišťovali, zda se ten který soutěžitel chystá rezervaci prodloužit či nikoliv.¹³⁰ Rezervační systém následně rozesílal oznámení, pokud k uvedenému prodloužení došlo.¹³¹

88. Problémy někdy vznikaly ze zápisu neúplných nebo nepřesných údajů při rezervaci transportu.¹³² V takových případech soutěžitelé komunikovali a hledali řešení vzniklých duplicitních zápisů, jak jim do budoucna předcházet, apod. V souladu s jejich návrhy pak docházelo k úpravám rezervačního systému.¹³³

89. I nadále se soutěžitelé za účelem řešení různých aspektů spolupráce při rozdělování zákazníků v rámci projektu Carpathia osobně setkávali na jednáních.¹³⁴

III. 5.

Zapojení soutěžitele Spedica do spolupráce v rámci projektu Carpathia

90. Výše popsaným způsobem a podle zavedeného schématu průběžně spolupracovali soutěžitelé RCA, AWT a Argo. K určitým změnám došlo na přelomu roku 2007/2008, a to v souvislosti se vznikem společnosti SPEDICA, s.r.o.¹³⁵ Důležitým aspektem pro její zapojení do spolupráce v rámci projektu Carpathia byly personální změny vyvolané přechodem některých zaměstnanců mezi soutěžiteli.

91. K soutěžiteli Spedica zejména přešel pan Petr Sýkora, původně zaměstnaný u soutěžitele Argo.¹³⁶ Zpočátku byl u soutěžitele Spedica zaměstnán a komunikoval za něj při řešení

¹²⁸ Viz např. l.č. 802 – 805, 806 – 807, 816 – 818, 828 – 831, 835 - 837 (C69, C70, C75, C80, C82) leniency žádosti RCA.

Viz též vyjádření na l.č. 1049 – 1050 leniency žádosti RCA („*Pomůcka pro obchodní manažery odpovědné za prodej klientům pro urychlení procesu nabídky, dále pro stanovení bezpečné hranice prodejní ceny, aby se zabránilo podnákladovým cenám.*“).

¹²⁹ Viz např. l.č. 735 – 736, 739 – 740, 746 – 747, 750 – 751, 798 - 799 (C44, C46, C49, C51, C67) leniency žádosti RCA.

¹³⁰ Viz např. l.č. 775 – 778 (C60) leniency žádosti RCA.

¹³¹ Viz např. l.č. 727 – 728 (C40), 35, 40 (A22, A26) správního spisu.

¹³² Viz např. l.č. 465 – 468, 635 – 636, 698 – 701, 794 – 795, 842 - 843 (Dok.13, C9, C30, C65, C85) leniency žádosti, aj.

¹³³ Viz např. l.č. 403 – 404, 411 – 412, 461 – 464, 473 – 474 (PS16, PS19, Dok.12, Dok.16) leniency žádosti.

¹³⁴ Viz např. l.č. 719 – 722, 798 – 799, 823 - 826 (C37, C67, C78) leniency žádosti RCA. Vedle komunikace a schůzek týkajících se rozdělení zákazníků, zápisu rezervací, poskytování ochranných cen, apod., však soutěžitelé rovněž řešili řadu provozně-technických aspektů a problémů daných poměrně složitou logistikou při naplňování a vypravení uceleného/systémového vlaku.

¹³⁵ Do obchodního rejstříku zapsána dne 16. 7. 2007.

¹³⁶ Viz např. l.č. 314 (odst. 13 protokolu) leniency žádosti a řada důkazů uvedených v poznámkách pod čarou, zachycujících jeho komunikaci za soutěžitele Argo s dalšími partnery spolupráce. Pan Sýkora se za soutěžitele Argo od počátku účastnil vyjednávání se soutěžiteli RCA a AWT ohledně společné realizace projektu Carpathia a až do svého přestupu do společnosti Spedica byl aktivním členem v komunikaci s ostatními členy spolupráce, viz např. l.č. 629 – 630, 633 – 650, 692 – 697, 713 – 714, 723 – 724, 731 – 734, 748 - 749 (C6, C8 – C13, C28, C29, C35, C38, C42, C43, C50) leniency žádosti RCA.

záležitostí týkajících se projektu Carpathia,¹³⁷ posléze se však stává jednatelem a společníkem této společnosti.¹³⁸ Další osobou, které původně pracovala a účastnila se komunikace za soutěžitele Argo v rámci projektu Carpathia a poté přešla k soutěžiteli Spedica, byla paní Helga Drahotová.¹³⁹ Tyto osoby byly velmi dobře obeznámeny

s fungováním projektu Carpathia, včetně rozdělování zákazníků, rezervačního systému a ochranných cen.¹⁴⁰

92. Soutěžitel Spedica se nestal přímo dalším organizátorem vlaku/partnerem v rámci projektu Carpathia, ale aktivně se ho jako přepravce účastnil.¹⁴¹ Nejpozději od ledna 2008 respektoval a účastnil se zavedeného ujednání soutěžitelů RCA, AWT a Argo o ochraně zákazníků.¹⁴²
93. Zapojení soutěžitele Spedica do projektu Carpathia fungovalo následovně. Jednak využíval systému rezervací za účelem ochrany svých transportů, tedy stejným způsobem a za stejným účelem jako ostatní spolupracující soutěžitelé.¹⁴³ [...obchodní tajemství...].¹⁴⁴V případě, že měla končit doba rezervace transportu zapsaného pro soutěžitele Spedica, přišlo oznámení (varování) z rezervačního systému soutěžiteli AWT a ten se pak obracel s dotazem na prodloužení rezervace na soutěžitele Spedica.¹⁴⁵ O tomto způsobu provádění rezervací pro soutěžitele Spedica byl výslovně informován další organizátor vlaku, soutěžitel RCL, a byl s ním srozuměn.¹⁴⁶
94. Soutěžitel Spedica se taktéž účastnil zavedeného systému poskytování ochranných cen. S ostatními partnery projektu vzájemně komunikoval a řešil problematiku ochranných cen,¹⁴⁷ nabízel zákazníkům „patřícím“ jinému soutěžiteli provedení přepravy v rámci projektu Carpathia za ceny navýšené o určitou částku (ochranné ceny), aby zákazník takovou nabídku neakceptoval,¹⁴⁸ nebo naopak žádal jiné soutěžitele o ochranu svých transportů.¹⁴⁹ Bezproblémové zapojení do protisoutěžní spolupráce soutěžiteli Spedica usnadňovala i skutečnost, že měl k dispozici „ceníky Carpathia“,¹⁵⁰ [...obchodní tajemství...].¹⁵¹

¹³⁷ Viz např. l.č. 357 - 362 leniency žádosti RCA (PS7).

¹³⁸ Viz l.č. 1242 – 1244 správního spisu.

¹³⁹ Viz např. l.č. 704 – 705, 708 – 709, 842 - 843 (C32, C33) leniency žádosti RCA (srov. adresáty od php-engine), l.č.199 – 200 (A3) správního spisu, aj.

¹⁴⁰ Viz l.č. 362 (PS7) leniency žádosti, sdělení pana Petra Sýkory (cit.): „...[jsme] předložili nabídky našemu zákazníkovi. Od té doby vedeme nekonečnou debatu o ceně, při které jsem, při znalosti ujednání pro Carpathii, vždy trval na tom, že není možné od někoho jiného dostat srovnatelnou nabídku.“

¹⁴¹ Viz např. l.č. 958 (odst. 8 protokolu) leniency žádosti.

¹⁴² Viz např. komunikace z 16. 1. 2008, l.č. 199 – 201 (A3) správního spisu. Tomu dále odpovídá např. komunikace a sdělení na l.č. 362 (PS7) leniency žádosti RCA, kde pan Sýkora, již za soutěžitele Spedica, dne 7. 3. 2008 sděluje, že (cit.): „Na začátku roku jsme pro Carpathii udělali dvě rezervace pro [...obchodní tajemství...] prostřednictvím společnosti SPEDI-TRANS, a to 23/1/08 a 22/1/08.....“. Totéž dokládá i sdělení jednoho ze zákazníků soutěžitele Spedica (cit.): „Smlouva se společností Spedica byla uzavřena od 1. 1. 2008.“, viz l.č. 1375 správního spisu (bod 2. písm. b.).

¹⁴³ Viz l.č. 359 – 362, 465 – 468, 794 – 795 (PS7, Dok.13, C65) leniency žádosti RCA, l.č. 42, 274 (A28, A15) správního spisu.

¹⁴⁴ V komunikaci tuto skutečnost uvádí sami soutěžitelé, viz l.č. 359 – 362 (PS7) leniency žádosti RCA, (cit.): „Na počátku roku jsme pro Carpathii udělali dvě registrace pro [...obchodní tajemství...] prostřednictvím společnosti SPEDI-TRANS....“, dále l.č. 42 (A28) správního spisu.

¹⁴⁵ Viz l.č. 503 – 504 (C10) správního spisu.

¹⁴⁶ Viz l.č. 359 – 362, 465 – 468, 471 – 472, 794 - 795 (PS7, Dok.13, Dok.15, C65) leniency žádosti RCA.

¹⁴⁷ Viz např. l.č. 33 (A20) správního spisu.

¹⁴⁸ Viz l.č. 199 – 201 (A3) správního spisu.

¹⁴⁹ Viz l.č.274 (A15) správního spisu.

¹⁵⁰ Viz např. l.č. 195 – 196, 197 - 198 (A1, A2) správního spisu (ceník na rok 2008 a 2009).

¹⁵¹ Viz l.č. 271 (A12) správního spisu.

95. To, že soutěžitel Spedica mohl výše popsaným způsobem plynule kooperovat s ostatními soutěžiteli, aniž by muselo dojít k složitému vyjednávání, do značné míry umožnily výše zmíněné personální změny a přestupy konkrétních fyzických osob (které měly potřebné „*Carpathia know-how*“) mezi soutěžiteli. Velmi dobře to dokládá povaha některých vyjádření při pozdější vzájemné komunikaci s jinými soutěžiteli.¹⁵²

III. 6.

Vznik spolupráce Sylvania

96. Projekt Carpathia se stal předlohou pro další vlakový projekt nazvaný Sylvania. Na přelomu listopadu a prosince 2008 dochází mezi soutěžiteli RCA a AWT k jednáním,¹⁵³ v jejichž rámci je plánována přeprava zboží uceleným/systémovým vlakem v relaci [...*obchodní tajemství*...]. Jako hlavní seřadovací nádraží mělo sloužit [...*obchodní tajemství*...], trasa vlaku měla dále vést přes [...*obchodní tajemství*...], tedy stejně jako u tzv. severní větev projektu Carpathia).¹⁵⁴ Tento vlakový projekt byl nazván Sylvania (dále též jen „**vlak Sylvania**“ nebo „**projekt Sylvania**“).¹⁵⁵ Projekt Sylvania byl zrealizován a spolupráce v jeho rámci byla zahájena na počátku roku 2009.¹⁵⁶
97. Vše, co bylo z hlediska organizace a fungování uvedeno výše k projektu Carpathia, lze obdobně vztáhnout k projektu Sylvania. Hlavními organizátory byli soutěžitelé RCA¹⁵⁷ a AWT, kteří začali společně organizovat ucelený vlak v dané relaci, přičemž v jeho rámci platila principiálně stejná ujednání týkající se rozdělení zákazníků, ochranných cen a využití rezervačního systému.
98. Soutěžitelé RCA a AWT hodlali nabízet přepravu zboží po popsané trase především z důvodu ekonomické výhodnosti,¹⁵⁸ zároveň však nechtěli ohrozit stávající projekt Carpathia a neměli proto v úmyslu převádět na vlak Sylvania transporty jedoucí na vlaku Carpathia. Výslovně komunikovali o tom, že projekt Sylvania není konkurencí projektu Carpathia a v tomto ohledu uzavřeli dohodu.¹⁵⁹ Tímto způsobem byl vzájemný vztah mezi projekty Carpathia a Sylvania nastaven a realizován od samého počátku projektu Sylvania.¹⁶⁰ Na rozdíl od soutěžitelů RCA a AWT neměli soutěžitelé Argo a Spedica v rámci projektu Sylvania postavení

organizátorů/hlavních partnerů spolupráce. Argo však s projektem bylo obeznámeno¹⁶¹ a

¹⁵² Viz např. I.č. 199 (A3) správního spisu, sdělení pracovníka soutěžitele Spedica v komunikaci se soutěžitelem AWT ohledně konkrétního transportu (cit.): „*Ahoj, já vím, že to vozíte, tak prosím cenu s ochranou....*“.

¹⁵³ Viz např. I.č 475 – 480 (S1) leniency žádosti RCA.

¹⁵⁴ Viz např. I.č. 315 a 910 (protokol a příloha č.1) leniency žádosti RCA.

¹⁵⁵ Viz např. I.č. 315 (odst. 21 protokolu) leniency žádosti RCA.

¹⁵⁶ Viz I.č. 318 (odst. 68 protokolu) leniency žádosti RCA.

¹⁵⁷ Hlavní správu/organizaci projektu měl na starosti Hungarorail (RCA), viz I.č. 367 - 375 (PS10) leniency žádosti RCA.

¹⁵⁸ Došlo by k vytvoření nové spádové oblasti, tzn. že s ohledem na jiné seřadovací nádraží by odpadla nutnost zbytečné přepravy zboží jen na ta místa (stanice), kde by mohlo být zařazeno do vlaku Carpathia a odkud by směřovalo prakticky do stejné destinace, viz např. I.č. 1120 správního spisu.

¹⁵⁹ Viz např. I.č. 367 - 375, 393 – 399, 539 – 541, 542 - 543 (PS10, PS15, S11, S12) leniency žádosti RCA.

¹⁶⁰ Viz např. I.č. 504 – 505 (S5) leniency žádosti RCA, hromadný email z 15. 1. 2009 (cit.): „*...registrace je nyní u Speditransu kvůli kontrole, zda některé transporty nejsou zablokovány pro vlak Carpathia.*“, obdobně I.č. 506 – 527 (S6) leniency žádosti RCA, aj.

Spedica jej i využívala.¹⁶²

165. I v rámci projektu Sylvania existoval on-line rezervační systém, do něhož měli soutěžitelé RCA a AWT přístup na základě hesla.¹⁶³ [...*obchodní tajemství*...],¹⁶⁵ vše tedy probíhalo naprosto totožným způsobem jako před spuštěním rezervačního systému v rámci projektu Carpathia.¹⁶⁶ Po plném zprovoznění rezervačního systému do něj soutěžitelé zapisovali své transporty a ty pak byly pro tohoto soutěžitele chráněny. Rezervační systém po záznamu transportu automaticky rozeslal zprávu.¹⁶⁷ Pokud někdy došlo k zápisu již rezervovaného transportu (např. pro chybné nebo neúplné uvedení všech potřebných údajů), soutěžitelé vzájemně komunikovali, aby chybný zápis opravili ve prospěch soutěžitele, kterému měl transport „patřit“.¹⁶⁸
166. Výše naznačený vztah obou projektů, tedy upřednostnění vlaku Carpathia, pro nějž vlak Sylvania neměl být konkurencí, se projevoval ve „slabší“ ochraně transportů jedoucích na vlaku Sylvania a v odpovídajícím propojení rezervačních systémů. Pokud byl totiž některý transport zarezervován k přepravě na vlaku Carpathia, nebylo možné provést rezervaci v rámci projektu Sylvania.¹⁶⁹ Rezervační systém pro vlak Sylvania porovnával zapsané transporty se zápisy rezervací pro vlak Carpathia.¹⁷⁰ Rezervační systémy tímto způsobem měly bránit duplicitním zápisům a přesunu transportů z vlaku Carpathia na vlak Sylvania.¹⁷¹ Soutěžitelé v tomto směru vzájemně komunikovali a řešili otázky rezervací, jejich prodlužování, apod.¹⁷²
167. Taktéž v rámci projektu Sylvania platilo, že se soutěžitelé RCA a AWT potkávali za účelem řešení různých aspektů spolupráce na osobních schůzkách.¹⁷³ Stejně jako rezervační systém v rámci projektu Carpathia i rezervační systém vlaku Sylvania procházel v průběhu času různými úpravami.¹⁷⁴
168. Z výše popsaného propojení rezervačních systémů a ochrany projektu Carpathia proti přebírání transportů ze strany projektu Sylvania plyne, že spolupráce v rámci jednotlivých

¹⁶² Viz l.č. 496 (S3) leniency žádosti RCA. V rámci komunikace ohledně projektu Sylvania a nastavení vzájemných vztahů mezi vlaky Carpathia a Sylvania, včetně souvisejících podmínek zvýšené ochrany vlaku Carpathia, je zmíněno, že určité aspekty budou muset být vyjasněny se soutěžitelem Argo (cit.: „*Předmět: projekt vlaku Somoskőújfalu – Biharkeresztz; ...doufám, že CFT Rail ještě nemá přístup do seznamu Carpathia, musí se to domluvit s Argem.*“ Úřad nedisponuje důkazy, že by byl ze strany soutěžitelů RCA a AWT k projektu Sylvania obdobným způsobem přizván, nebo se (z pozice partnera v rámci projektu Carpathia) naopak jakkoliv ohradil proti jeho vzniku či fungování.

¹⁶³ Viz l.č. 109 - 111 (A17) správního spisu.

¹⁶⁴ K tomu došlo přibližně na přelomu ledna a února 2009, viz l.č. 319, 528 - 529 (odst. 72 protokolu, S7) leniency žádosti RCA.

¹⁶⁵ Viz např. l.č. 500 – 503, 504 – 505, 506 - 527 (S4, S5, S6) leniency žádosti RCA.

¹⁶⁶ Viz např. l.č. 318 (odst. 71 protokolu) leniency žádosti RCA.

¹⁶⁷ Viz např. l.č. 530 – 531, 532 – 534, 543 – 544, 580 - 597 (S8, S9, S13, S28 – S36) leniency žádosti RCA.

¹⁶⁸ Viz např. 546 – 547, 572 - 573 (S14, S24) leniency žádosti.

¹⁶⁹ Viz l.č. 398 (PS15) leniency žádosti RCA (cit.): „...*ta ochrana je opravdu jednostranná, tzn. Sylvania před Carpathii chráněna není*...“, l.č. 539 – 541, 542 - 543 (S11, S12) leniency žádosti RCA.

¹⁷⁰ Viz např. l.č. 319 (odst.), l.č. 574 – 575 (S25) leniency žádosti RCA.

¹⁷¹ Pro dané typy vlaků je totiž velmi důležité naplnění a dosažení potřebné kapacity, aby mohl být vlak co nejdříve vypraven. Jakékoliv stání vagonů je potenciálně drahé, prodlužuje celkovou dobu přepravy a v očích zákazníka se vytrácí výhody oproti jiným druhům přepravy, k tomu srov. například odpovědi soutěžitelů na l.č. 1122 – 1123, 1129 – 1130, 1133, 1135, 1137 správního spisu, aj. Soutěžitelé nehodlali jakkoliv ohrozit vlak Carpathia, zatímco na projektu Sylvania nepanoval mezi soutěžiteli zdaleka takový ekonomický zájem a projevilo se to i na jeho poměrně brzkém ukončení (viz dále).

¹⁷² Viz např. l.č. 548 – 551, 552 - 554 (S15, S16) leniency žádosti RCA.

¹⁷³ Viz např. l.č. 557 – 560, 561 – 563, 564 - 565 (S18, S19, S20) leniency žádosti RCA.

¹⁷⁴ Viz např. l.č. 570 – 571 (S23) leniency žádosti RCA.

projektů nebyly oddělené, ale šlo o propojenou komplexní spolupráci sledující tentýž záměr. Tímto záměrem bylo zachování bezproblémového fungování projektu Carpathia, projekt Sylvania jej neměl jakkoliv ohrozit či narušit. Dosažení tohoto stavu bylo usnadněno i skutečností, že v pozicích partnerů/organizátorů obou projektů vystupovali stejní soutěžitelé.¹⁷⁵ Ve svém důsledku se tento přístup promítl i do poměrně krátkého trvání projektu Sylvania a nižších objemů přepraveného zboží při srovnání s projektem Carpathia.¹⁷⁶

III. 7.

Zapojení soutěžitele Interfracht do projektů Carpathia a Sylvania

169. Jak Úřad uvedl při popisu soutěžitele AWT v Kap. II., ke dni 4. 2. 2010 ztrácí tento soutěžitel možnost dále ovládat společnost Interfracht, a to v souvislosti s rozdělením obchodního podílu a převodem jeho částí na nové společníky. Od uvedeného data považuje Úřad jeho jednání v rámci projektů Carpathia a Sylvania za samostatné a nezávislé. Fakticky se tedy na chování společnosti Interfracht ničeho nemění, po osamostatnění tak ovšem činí ze své vlastní vůle, bez určování soutěžního chování ze strany soutěžitele AWT.
170. Společnost Interfracht byla aktivně a přímo zapojena již do projektu Sylvania, a to jak před, tak i po svém osamostatnění.¹⁷⁷ Ze srovnání konkrétních subjektů, které se u obou projektů ucelených vlaků přímo účastní komunikace za soutěžitele AWT,¹⁷⁸ vyplývá, že v rámci projektu Sylvania za něj komunikuje především společnost Interfracht a Speditrans, zatímco v rámci projektu Carpathia zejména společnost Speditrans a AWT Čechofracht.¹⁷⁹
171. Po svém osamostatnění se soutěžitel Interfracht zapojil do spolupráce při rozdělování zákazníků v rámci projektu Carpathia i Sylvania.¹⁸⁰ Jeho chování prokazuje, že byl plně

srozuměn s tím, jakým způsobem tato spolupráce funguje.¹⁸¹ Této spolupráce se dál aktivně účastní, komunikuje mj. ohledně rezervací, prodlužování cenových nabídek, ochranných cen, ceníků Carpathia, apod.¹⁸² Obdobně jako soutěžitel Spedica ani soutěžitel Interfracht nebyl hlavním organizátorem v rámci projektů Carpathia a Sylvania.

III. 8.

Závěrečná fáze spolupráce v rámci projektů Carpathia a Sylvania

172. Projekty Carpathia a Sylvania pokračovaly přibližně do přelomu let 2010/2011, kdy se začíná spolupráce a koordinace mezi soutěžiteli postupně zhoršovat. Na vině bylo několik faktorů, které byly jednak objektivního rázu, jednak byly způsobeny zhoršujícími se vztahy mezi

¹⁷⁵ Vyjma soutěžitele Argo, viz výše.

¹⁷⁶ Viz např. I.č. 1120 správního spisu.

¹⁷⁷ Srov. zejm. důkazy označené jako S1 až S36, I.č. 478 – 597 leniency žádosti.

¹⁷⁸ Viz výše, důkazy průběžně odkazované při popisu skutkových okolností.

¹⁷⁹ Například již v roce 2008 společnost Interfracht přímo komunikuje [...obchodní tajemství...].

¹⁸⁰ Viz např. I.č. 19, 35, 36, 37 – 38, 40, 41, 43 – 44 (A6, A22, A23, A24, A26, A27, A28, A29) správního spisu.

Z uvedených důkazů mj. plyne, že soutěžitel Interfracht měl rezervované transporty, přičemž rezervace byly prováděny prostřednictvím soutěžitele AWT.

¹⁸¹ Viz např. email [...obchodní tajemství...].

¹⁸² Viz předcházející poznámka pod č., dále např. I.č. 86 – 87, 89 – 90, 91 – 92, 93 – 94, 95 – 96, 99, 102, 103 – 105, 113 – 117, 118 – 120, 121 – 122, 123, 126 (A4, A6, A7, A8, A9, A11, A13, A14, A19, A20, A21, A22, A24) správního spisu.

soutěžiteli (viz níže).

173. Předně docházelo k poklesu objemu přepravovaného zboží.¹⁸³ V cílových zemích byly postaveny provozy na výrobu některých druhů zboží, které představovaly v rámci obou projektů významný přepravovaný objem.¹⁸⁴ Dále se do ekonomických výsledků negativně promítla (celosvětová) hospodářská recese.¹⁸⁵
174. Mezi soutěžiteli se dále začínají objevovat různé konfrontace a neshody ohledně rezervací transportů a díky tomu rozdílné názory na formu další spolupráce v rámci obou projektů.¹⁸⁶ Nespokojenost se stavem projektů a vztahy mezi soutěžiteli pak například u soutěžitele Interfracht vyústila v žádost týkající se přímé účasti na projektech Carpathia a Sylvania, tedy jako jejich partnera.¹⁸⁷
175. Neshody ve spolupráci soutěžitelů se neustále prohlubovaly.¹⁸⁸ V druhé polovině roku 2010 se v komunikaci poprvé zmiňuje eventualita vzniku „náhradního“ (nového) projektu Carpathia.¹⁸⁹ V průběhu tohoto období dochází ke „sloučení“ obou vlaků, kdy byla postupně utlumena nabídka přeprav vlakem Sylvania a transporty převedeny do přepravy vlakem Carpathia, neboť objem zboží a význam projektu Sylvania výrazným způsobem klesal.¹⁹⁰
176. Uvedená krize ve vzájemné spolupráci soutěžitelů vedla k následujícím změnám. Projekty Carpathia a Sylvania, fungující v podobě jak popsáno výše, byly ukončeny počátkem roku 2011.¹⁹¹ Soutěžitelé RCA, AWT a Argo se během období na přelomu let 2010/2011 společně schází a komunikují ohledně uzavření a podpisu nového smluvního dokumentu (tzv. memoranda), kterým by byla upravena spolupráce v rámci „nového projektu Carpathia“.¹⁹² Nový projekt měl být v zásadě totožným, pravidelně vypravovaným uceleným/systémovým vlakem v dané relaci, jen s navrženými dílčími změnami.¹⁹³

¹⁸³ Viz např. statistiky vlaků Carpathia a Sylvania na l.č. 598 – 612 (S37, S38) leniency žádosti RCA.

¹⁸⁴ [...*obchodní tajemství*...] viz např. l.č. 901 (protokol) leniency žádosti

¹⁸⁵ Viz např. l.č. 100 (A12) správního spisu, l.č. 901 (protokol) leniency žádosti RCA, aj.

¹⁸⁶ Viz např. l.č. 113 – 117, 118 – 120, 121 – 122, 123, 124 – 125, 126, 127 – 129, 134 – 136, 137 - 140 (A19, A20, A21, A22, A23, A24, A25, A26, A27) správního spisu, aj. Jak plyne z komunikace mezi soutěžiteli, pojali někteří z nich podezření, že si soutěžitelé s přístupem do rezervačního systému „berou“ ty transporty, které se snaží nahlásit soutěžitelé bez přímého přístupu a bez možnosti zadávat rezervace pro vlak Carpathia. Jelikož museli soutěžitelé bez přímého přístupu do rezervačního systému provádět rezervace jen prostřednictvím hlavních partnerů, byli tito soutěžitelé s přímým přístupem zvýhodněni, neboť se tak „dozvídali“ o nových zakázkách/transportech. To pak někdy vedlo k tomu, že soutěžitel s přístupem do rezervačního systému obratem žadateli o rezervaci sdělil, že transport je „bohužel“ již pro někoho jiného zarezervován. Tak tomu ovšem ve skutečnosti nebylo a soutěžitel s přístupem do systému jej pouze hodlal například sám realizovat nebo nabídnout. Soutěžitel bez přístupu do systému neměl reálnou možnost, jak tuto skutečnost ověřit, ovšem někdy se inkriminovaná informace k němu dostala a pak vznikaly zmíněné konflikty a rozepře; srov. např. email na l.č. 137 (A27) správního spisu.

¹⁸⁷ Viz l.č. 108 (A16) správního spisu.

¹⁸⁸ Viz např. l.č. 127 (A25) správního spisu, email z 18. 1. 2011 (cit.): „...*bohužel zmatek kolem Carpathie je takový, že nejsem schopen říct, kdo by Vám měl dát cenu a instrukce...*“.

¹⁸⁹ Viz l.č. 126 (A24) správního spisu, email z 1. 9. 2010 (cit.): „*Chtějí se podílet na přípravě eventuální náhradní verze Karpáthie,*“.

¹⁹⁰ Viz např. l.č.319 (protokol, odst. 78 - 79) leniency žádosti RCA, l.č. 104 (druhý odst.) správního spisu.

¹⁹¹ Viz l.č. 313 – 320 (protokol) leniency žádosti RCA.

¹⁹² Viz l.č. 413 – 415, 613 – 615 (PS20, S39) leniency žádosti RCA.

¹⁹³ Viz l.č. 319 (protokol, odst. 78, 79), dále l.č. 416 – 427 (PS21) leniency žádosti RCA (email z ledna 2011), a dále též l.č. 428 – 432 (PS22) leniency žádosti RCA.

177. Přibližně v období prvních tří měsíců roku 2011 docházelo mezi soutěžiteli RCA, AWT a Argo k jednáním a komunikaci, která měla stabilizovat a poté zakotvit další spolupráci v rámci projektu Carpathia.¹⁹⁴ Okrajově se do této komunikace zapojil též soutěžitel Interfracht.¹⁹⁵ Žádným způsobem se jednání o pokračování projektu Carpathia neúčastnil soutěžitel Spedica.¹⁹⁶
178. Na základě výše zmíněných jednání dochází v únoru 2011 k uzavření memoranda o spolupráci v rámci nového vlaku Carpathia mezi soutěžiteli RCA a AWT.¹⁹⁷ Tímto rámcovým dokumentem¹⁹⁸ je zajištěno pokračování projektu Carpathia, to znamená, že od konce února, resp. počátku března 2011 je v návaznosti na předchozí provoz vlaku organizován ucelený vlak ve stejné geografické relaci (dále též „**nový projekt Carpathia**“).
179. Této spolupráce se RCA a AWT účastní jako hlavní partneři. Soutěžitel Argo se však nového projektu Carpathia dál účastní se všemi výhodami, které měl v rámci předcházejícího projektu.¹⁹⁹ Pokračování projektu a způsob protisoutěžní spolupráce v jeho rámci mezi soutěžiteli RCA, AWT a Argo vychází z dříve zavedených a osvědčených principů, čili nadále dochází k rozdělování zákazníků, k rezervacím transportů prostřednictvím rezervačního systému, k poskytování ochranných cen a k vytváření „ceníků Carpathia“.²⁰⁰
180. Soutěžitel RCA se zároveň stává správcem rezervačního systému.²⁰¹ Partneři spolupráce měli zajištěn přímý přístup do rezervačního systému, soutěžitel Interfracht přímým partnerem nebyl (přestože tuto ambici měl²⁰²) a rezervace činil prostřednictvím partnerů.²⁰³ Soutěžitelé řešili způsob „ochrany“ zákazníků jak stávajících, tak i nově získaných, a chtěli tím předcházet konfliktním situacím při rezervacích transportů, ke kterým docházelo v závěrečném období předchozího projektu Carpathia/Sylvania.²⁰⁴

¹⁹⁴ Viz l.č. 413 – 432, 613 – 614 (PS20, PS21, PS22, S39) leniency žádosti RCA.

¹⁹⁵ Viz l.č. 108 (A16) správního spisu.

¹⁹⁶ Její zapojení má Úřad za ukončené k 31. 12. 2010, podrobně viz Kap. VI. Odpovědnost účastníků řízení.

¹⁹⁷ Viz l.č. 423 – 427, 431 (PS21, PS22) leniency žádosti RCA, např. [...*obchodní tajemství*...]" Tomu časově odpovídá například sdělení na l.č. 1123 správního spisu, bod. 6 (cit.): „[...]obchodní tajemství...].“

¹⁹⁸ Dokument primárně stanoví technické aspekty spolupráce pro realizaci a organizaci uceleného vlaku (např. vyjednávání se správcí železnic, apod.).

¹⁹⁹ Viz l.č. 423 (PS21) leniency žádosti RCA, kde jsou soutěžitelé RCA a AWT označeno jako „[...]obchodní tajemství...]“, a soutěžitel Argo jako „preferovaný partner“ (dále též „**partneři spolupráce**“). Dále viz např. l.č. 1028 - 1029 (NC17) leniency žádosti RCA, kde v emailové komunikaci soutěžitele Argo mj. uvádí (cit.): „*Naše společnost je jedním zakladatelů a hlavních partnerů projektu, která se na vytvoření pravidel spolupráce výrazně podílela[i] v našem zájmu nadále zůstává, aby tento projekt fungoval minimálně stejně dobře jako v předchozím období.*“

²⁰⁰ To, že měli soutěžitelé RCA a AWT v úmyslu nadále pokračovat v rozdělování zákazníků, výslovně potvrzuje komunikace ze začátku roku 2011, viz l.č. 137 - 140 (A27) správního spisu, dále např. l.č. 108 (A16) správního spisu, [...*obchodní tajemství*...].

²⁰¹ Posílení pozice soutěžitele RCA v rámci projektu Carpathia byla mj. vyvolána příchodem části managementu, včetně klíčových osob obeznámených s projektem, od soutěžitele AWT, viz l.č. 958 (odst. 6 protokolu) leniency žádosti RCA; obdobně srov. l.č. 4 (str. 8) leniency žádosti AWT.

²⁰² Viz l.č. 108 a 126 (A16, A24) správního spisu.

²⁰³ Viz např. l.č. 37 – 38, 40, 41, 43 – 44 (A24, A26, A27, A29) správního spisu, l.č. 957 – 959, 970, 977 (protokol, NC6, NC8) leniency žádosti.

²⁰⁴ Šlo o ty případy, kdy některý soutěžitel požádal o rezervaci konkrétního transportu, bylo mu však sděleno, že tento transport je již zarezervován. Druhý soutěžitel (který sděluje, že transport již byl rezervován) se však o tomto transportu dozvěděl právě až od soutěžitele, který o rezervaci požádal. Tvzení druhého soutěžitele tak bylo účelové, chtěl totiž transport provést sám.

181. V rámci nového projektu Carpathia byl při rozdělování zakazníků i nadále využíván rezervační systém²⁰⁵ přičemž transporty byly rezervovány obvyklým způsobem (s nahlášením dohodnutých údajů, jako NHM, atd.).²⁰⁶ Používání rezervačního systému pak má Úřad prokázáno až do 10. 6. 2013,²⁰⁷ neboť z další komunikace z 25. 6. 2013 již plyne jeho nefunkčnost.²⁰⁸ To potvrzuje rovněž email z 12. 7. 2013.²⁰⁹
182. Dalším totožným aspektem spolupráce soutěžitelů při rozdělování zakazníků v rámci projektu nová Carpathia, jako u předchozího projektu Carpathia/Sylvania, bylo poskytování ochranných cen a podávání „krycích“ nabídek s ochrannými cenami.²¹⁰ Soutěžitel AWT tuto komunikaci zpravidla přeposílal soutěžiteli Interfracht.²¹¹
183. Po ukončení ovládnutí ze strany soutěžitele AWT společnost Interfracht vykazuje funkční samostatnost,²¹² ale oba, od daného okamžiku již nezávislí soutěžitelé, i nadále úzce spolupracovali. Z jejich dřívější komunikace z května/června 2010 plyne, že se (tehdy ještě v rámci příslušnosti k soutěžiteli AWT) jejich zástupci bilaterálně potkávali a řešili rezervace transportů a jejich rozdělení, resp. řešili jak předcházet konfliktním situacím.²¹³ V rámci nového projektu Carpathia si oba soutěžitelé mj. poskytují krycí nabídky s ochrannými cenami tak, aby rezervované transporty té které společnosti zůstaly tímto způsobem alokovány.²¹⁴ Obdobným způsobem, byť ne tak často, však komunikuje soutěžitel Interfracht ohledně ochranných cen a podávání „krycích“ nabídek i se soutěžitelem RCA.²¹⁵
184. V novém projektu Carpathia stále existovaly a byly používány „ceníky Carpathia“, které si soutěžitelé navzájem posílali.²¹⁶ Soutěžitelé se rovněž stále potkávali za účelem projednání různých záležitostí.²¹⁷
185. V rámci pokračující spolupráce někdy docházelo k situacím, že určitý transport provedl soutěžitel, který jej ale provést neměl.²¹⁸ Důvodem byl obvykle neúplný nebo nepřesný záznam údajů v rezervačním systému. Tyto záležitosti však soutěžitelé dokázali vzájemně vyřešit, což jen dokládá respektování zavedeného schématu rozdělení zakazníků.²¹⁹ Ke konci

²⁰⁵ Viz l.č. 139 (A27) správního spisu, komunikace soutěžitelů z ledna 2011, cit.: „...stále ještě běží rezervační systém“, dále se v uvedené komunikaci mj. řeší duplicita zápisů v rezervačním systému, a l.č. 405 (B34) správního spisu, cit.: „...doplnit do databáze Carpathie tyto záznamy“.

²⁰⁶ Viz zejm. l.č. 154 (B13) správního spisu s „výpisem“ některých rezervací, dále např. l.č. 155, 392, 397 – 398, 399, 400, 404, 405 (B14, B26, B29, B30, B31, B33, B34) správního spisu.

²⁰⁷ Viz l.č. 383 (B22) správního spisu, cit.: „...prosím o záznam....Přidáno!“.

²⁰⁸ Viz l.č. 381 (B21) správního spisu, cit.: „...systém je stále mimo provoz“.

²⁰⁹ Viz l.č. 380 (B20) správního spisu, cit.: „...záznamy není možné dělat“.

²¹⁰ Viz l.č. 142-143, 146 (A28, B2) správního spisu.

²¹¹ Viz l.č. 141, 145 (A28, B2) správního spisu; obdobně též přeposlána komunikace týkající se rozdělení a ochrany zakazníků, viz l.č. 139 (A27) správního spisu.

²¹² Tj. od 4. 2. 2010, viz výše.

²¹³ Viz l.č. 121 – 122 (A21) správního spisu. Z komunikace je patrné, že společnost Interfracht (v té době podnikající pod jménem Čechofracht Rail) měla „slabší“ postavení než společnost Speditrans, k tomu viz též l.č. 124 – 125 (A23) správního spisu.

²¹⁴ Viz l.č. 141, 145, 147, 150, 151, 152, 153, 154 (A28, B2, B3, B5, B6, B7, B9, B13) správního spisu.

²¹⁵ Viz l.č. 144 (B1) správního spisu.

²¹⁶ Viz např. l.č. 89 – 90, 91 – 92, 95 – 96, 389, 405 (A6, A7, A9, B25, B34) správního spisu.

²¹⁷ Viz např. l.č. 960 – 1027, 1028 – 1029 (NC1 – NC16, NC17) leniency žádosti.

²¹⁸ Viz např. l.č. 960 – 1027, 1028 – 1029 (NC1 – NC16, NC17) leniency žádosti.

²¹⁹ Viz např. prohlášení zaměstnance soutěžitele RCA na l.č. 1028 (str. 2), cit.: „...nechci spustit lavinu vzájemných útoků...“.

spolupráce (v 1. pol. roku 2013) docházelo ke konfliktním situacím častěji.²²⁰

186. Výše popsanou spolupráci soutěžitelů RCA, AWT, Argo a Interfracht při ochraně a rozdělování zákazníků v rámci projektu nová Carpathia má Úřad prokázánu minimálně do 10. 6. 2013, neboť k tomuto dni fungoval a byl využíván rezervační systém (viz výše). Rezervační systém byl jedním ze základních nástrojů, jenž sloužil k realizaci popsaných protisoutěžních praktik, ať už v projektu Carpathia/Sylvania, nebo v novém projektu Carpathia.²²¹

III. 9.

Shrnutí skutkových zjištění

187. Úřad shrnuje, že v období od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013 má prokázánu existenci a fungování spolupráce, jejímž primárním záměrem bylo omezit vzájemnou konkurenci v rámci projektů Carpathia, Sylvania a nová Carpathia. Na této spolupráci participovali po celou dobu jejího trvání soutěžitelé RCA, AWT, ARGO, soutěžitel Spedica od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010 a soutěžitel Intefracht od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013. Spolupráce se týkala rozdělování a ochrany stávajících zákazníků jednotlivých soutěžitelů, kteří měli zájem přepravovat zboží prostřednictvím ucelených vlaků v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nového projektu Carpathia, a směřovala především k tomu, aby pro určité zákazníky prováděl přepravy předem dohodnutý soutěžitel. K dosažení sledovaného záměru soutěžitelé sdíleli informace o zákaznících a transpotech, poskytovali si krycí nabídky s ochrannými cenami, používali za tím účelem vytvořené on-line rezervační systémy, atd.
188. Chování soutěžitelů v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia po celé vymezené časové období, případně v období jejich zapojení do těchto projektů, bylo založeno na společném plánu s cílem omezit či eliminovat vzájemnou konkurenci při poskytování spedičních služeb v rámci provozu uceleného vlaku v daných relacích, a to především formou rozdělení a ochrany svých zákazníků.

IV. Relevantní trh

189. Zákon v § 2 odst. 2 definuje relevantní trh jako trh zboží,²²² které je z hlediska své charakteristiky, ceny a zamýšleného použití shodné, porovnatelné nebo vzájemně zastupitelné, a to na území, na němž jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišitelné od sousedících území. Relevantní trh se tedy vymezuje z hlediska věcného (výrobního), geografického a časového.²²³

IV. 1.

Věcný relevantní trh

²²⁰ Viz např. l.č. 130 – 133 (A25) správního spisu.

²²¹ Uvedené závěry o konci protisoutěžních aktivit dokládá [...obchodní tajemství...].

²²² Legislativní zkratka „zboží“ je konkretizována v § 1 odst. 1 zákona; zahrnuje výrobky a služby.

²²³ Srov. též Sdělení Evropské komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství publikované v Úředním věstníku C 372/5 ze dne 9. 12. 1997.

190. Jak již bylo uvedeno v Kap. II., vykonávají všichni účastníci řízení činnosti v oblasti nákladní železniční přepravy a zasílatelství. Tyto oblasti lze vzájemně odlišit, zároveň je ale mezi nimi velmi úzká vazba. Zasílatelství (též spedice) spočívá v zajištění komplexních služeb za účelem přepravení zboží z místa na místo, tedy včetně nejrůznějších s tím spojených činností jako je skladování, překládka zboží, obstarání průvodních formalit, celních deklarací, apod.²²⁴

Samotná přeprava pak představuje nutný vstup pro výkon zasílatelství a jde především o fyzické přemístění zboží z bodu A do bodu B.²²⁵ Není přitom rozhodující, zda k přepravě dojde pomocí třetí osoby, nebo s využitím vlastních přepravních prostředků speditéra.

191. Komise i národní soutěžní úřady ve své rozhodovací praxi rozlišují zpravidla mezi přepravou vnitrostátní a mezinárodní, a podle druhu použitého dopravního prostředku mezi přepravou leteckou, pozemní a lodní.²²⁶ Uvedené obecné členění vychází ze základní charakteristiky jednotlivých typů přepravy, zároveň však tato segmentace není pojímána absolutně. V hranicích kontinentální Evropy jsou si nejbližší přeprava po silnici a po železnici.

192. Co se potenciální zastupitelnosti nákladní silniční a železniční přepravy týče, hlavní zřetel je třeba brát na druh, objem a charakteristiku zboží, dále na vzdálenost, na kterou má být přepraveno, hustotu a kvalitu silniční/železniční sítě, aj. Velmi důležitý aspekt představuje existence nákladní vlečky u zákazníka. Na první pohled jsou zřejmé naprosto rozdílné požadavky na přepravu velkých objemů těžkých, sypkých nebo nebezpečných nákladů pro rozsáhlé průmyslové provozy vybavené vlastní vlečkou,²²⁷ u nichž by jinak bylo ekonomicky a technicky velmi obtížné zajistit stejné podmínky dodávek formou silniční přepravy, srovnáme-li je například s dodávkami běžného spotřebního zboží (např. domácích spotřebičů a elektroniky), kde bude možnost substituce železniční přepravy ve prospěch přepravy silniční snáze proveditelná.

193. Pokud jde o zastupitelnost přeprav s využitím ucelených vlaků (*block train services*) a vlakovou přepravou jednotlivých zásilek (*single wagon train services*), je jako hlavní diferencující kritérium především uváděn rozsah organizačně-technických činností potřebných k sestavení vlaku s kusovými zásilkami,²²⁸ což je činnost logisticky a ekonomicky náročnější, než vypravení vlaku s homogenním typem zboží, jedoucí od jediného odesilatele k jedinému adresátovi.²²⁹

194. Výše popsané úvahy shrnují, jak obtížné může být exaktní vymezení vzájemné substituce, což

²²⁴ Viz např. rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „UTI Worldwide v Commission“, T-264/12, odst. 259, 260, obdobně rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „Panalpina World Transport and Others v Commission“, T- 270/12, odst. 115 – 117

²²⁵ K rozlišování přepravy a spedice viz např. rozhodnutí Úřadu ze dne 15. 5. 2015, č.j. ÚOHS-S112/2015/KS-11681/2015/840/DVá ve věci PKP Cargo/AWT B. V., rozsudek Tribunálu ze dne 29. 2. 2016 ve věci „Schenker v Commission“, T-265/12, odst. 85, 86, dále rozhodnutí Komise ve věci COMP/M.5480 „Deutsche Bahn/PCC Logistics, COMP/M.4746 „Deutsche Bahn/EWS“, COMP/M.5096 „RCA/MAV CARGO“, COMP/AT.40098 „Blocktrains“, aj.

²²⁶ Viz rozhodnutí uvedená v předcházející poznámce pod čarou.

²²⁷ Typickým příkladem může být zásobování elektrárny uhlím, převoz nebezpečných chemikálií, železného šrotu, apod.

²²⁸ Viz např. L. O. Blanco, B. Van Houtte: EU Regulation and Competition Law in the Transport Sector, Second Edition, Oxford Press 2017, str. 183, odst. 10.18.

²²⁹ Toto odlišné vnímání přepravy zboží uceleným/systémovým vlakem nebo přepravy jednotlivých zásilek běžnou formou vlakotvorby potvrzují ve svých vyjádřeních i účastníci řízení, viz např. l.č. 995, 997, 1009, 1122, 1123, 1129 správního spisu, aj.

ve svých rozhodnutích výslovně zmiňuje i Komise.²³⁰ Řadu otázek v nich proto nechává buď otevřenou, protože je v konkrétním případě nebylo nutné více rozebírat, anebo se přiklání k aplikaci přístupu „*case-by-case approach*“, tedy k posouzení provedenému zcela dle konkrétních okolností řešené věci. K tomu se nyní přiklání i Úřad.

195. Vlakový projekt Carpathia/Sylvania i nový projekt Carpathia byl v první řadě pravidelným vlakovým spojením v dané geografické relaci. Zájmem soutěžitelů bylo sestavovat jej jako vlak ucelený/systémový, tzn. naložený homogenním zbožím pro jediného adresáta či alespoň sestavený ze skupin vozů, to však nevyklučovalo sestavení a vypravení konkrétního vlaku se zařazenými kusovými zásilkami na jednotlivých vagónech.²³¹ V tomto ohledu se provozovatelé snažili minimalizovat dobu potřebnou pro shromáždění potřebného počtu zásilek, neboť s tím spojené čekání mohlo zvyšovat náklady na vypravení konkrétního vlaku.²³² Po dosažení potřebné velikosti nákladu (ideálně při nejvyšším možném vytížení) vlak vyjel a pokračoval bez dalších řadicích prací do stanice určení. Rozhodujícím faktorem byla plynulost jízdy a zároveň co možná nejrychlejší dosažení cílové stanice.
196. Úřad se však nechce pouštět do zbytečně podrobné segmentace, a byť v žádném případě nehodlá rezignovat na korektní přístup v otázce relevantního trhu, pro účely tohoto rozhodnutí není jeho přesné vymezení nezbytné. Důvodem je i skutečnost, že posuzované jednání soutěžitelů spočívalo v naplňování dohody mající narušení soutěže jako svůj cíl (podrobně viz dále, Kap. V.).²³³
197. Soutěžitelé nabízeli v rámci projektů Carpathia/Sylvania a nová Carpathia komplexní zásilatelství služby s využitím konkrétních ucelených vlaků. Zákazníkům byly vlakové projekty prezentovány jako přeprava v dané geografické relaci s využitím pravidelně vypravovaného vlaku, který na trase mezi odesílací a konečnou (rozřazovací) stanicí již nestaví, což umožňuje snížit náklady a nabízet atraktivní ceny.²³⁴ Zákazníci byli dobře obeznámeni s trasou vlaku a jejich požadavkem bylo doručení zboží právě v této relaci, přičemž služeb předmětných vlakových projektů využívali pravidelně a opakovaně, nahodilé přepravy byly spíše okrajovou záležitostí.²³⁵
198. Úřad shrnuje, že na základě všech výše podaných úvah vymezil dotčený relevantní trh jako **nákladní železniční přeprava a zásilatelství související s vlakovými projekty Carpathia/Sylvania a novým projektem Carpathia**. K tomu Úřad dodává, že v maximální možné míře zohlednil specifika konkrétního případu, a že tento přístup k vymezení dotčeného relevantního trhu zvolil proto, že dle jeho názoru jednak nejlépe vystihuje a

²³⁰ Viz pozn. pod č. 224.

²³¹ Viz např. I.č. 1007 – 1009, 1119 – 1123 nebo 1129 správního spisu. Účastníci řízení uvádí, že vlak Carpathia byl *uceleným systémovým vlakem*, resp. využíval výhod typických pro ucelené vlaky, to znamená, že bez přerušení dalšími řadicími pracemi umožňoval rychlou přepravu zboží v dané relaci, dále, že vlak *kombinoval systém jednotlivých zásilek s výhodami uceleného vlaku v co nejděší trase*, dále též, že *systémový vlak je zvláštním druhem uceleného vlaku*, aj. Na základě těchto sdělení a na základě uvedené rozhodovací činnosti soutěžních orgánů (z níž plyne potřeba brát do úvahy především konkrétní okolnosti řešeného případu) je zřejmé, že vlak Carpathia/Sylvania a nová Carpathia nelze označit za vlak pouze systémový nebo pouze ucelený. Pro účely tohoto rozhodnutí by navíc takové dělení bylo nadbytečné (viz dále).

²³² Jelikož jsou za stání vagonů ve stanici standardně účtovány poplatky, pak čím déle dochází ke shromažďování zboží, tím se náklady na vypravení konkrétního vlaku zvyšují.

²³³ U cílových dohod je potřeba exaktního vymezení relevantního trhu podstatně „slabší“ než u dohod efektivních nebo v případech zneužití dominantního postavení, srov. rozsudek KS ve věci „PISU“ ze dne 14. 6. 2012, č.j. 62 Ca 22/2007, str. 24.

²³⁴ Viz I.č.1007 – 1009, 1119 – 1123, 1124 – 1130, správního spisu, aj.

²³⁵ Viz např. I.č. 982 správního spisu, aj.

odpovídá podstatě posuzovaného protisoutěžního jednání a dále je *in favorem* dotčených soutěžitelů.²³⁶

IV. 2.

Geografický relevantní trh

199. Jestliže Úřad v předcházejících odstavcích konstatoval, že hodlá z věcného hlediska dotčený relevantní trh prostřednictvím vlakových projektů Carpathia/Sylvania, resp. nový projekt Carpathia, je tím fakticky dán i jeho geografický rozměr, neboť uvedené vlaky byly provozovány v jediné geografické relaci.²³⁷
200. Trasa projektů ucelených vlaků se v celém průběhu trvání spolupráce neměnila. Jednalo se primárně o region střední Evropy, [...*obchodní tajemství*...]).²³⁸
201. Časové hledisko při uvedeném věcném a geografickém vymezení spadá v jedno s časovým vymezením provozu vlakových projektů, tj. období 7/2004 - 6/2013. Výkony (frekvence vypravování, objemy přeprav) v průběhu provozu obou vlaků kolísaly,²³⁹ to však na vymezení relevantního trhu nemá vliv.

IV. 3.

Postavení soutěžitelů na relevantním trhu

202. Vzhledem k povaze posuzovaného protisoutěžního jednání a věcnému vymezení relevantního trhu se Úřad nezabýval určením tržních podílů jednotlivých soutěžitelů. Pro právní posouzení jejich jednání nejde o rozhodující aspekt. Jen ve stručnosti lze zmínit, že jeden ze spolupracujících soutěžitelů (RCA) je národním železničním dopravcem, další soutěžitelé (AWT, Argo, Interfracht a Spedica) patřili v relevantním období²⁴⁰ mezi lety 2004 – 2013 k významným subjektům v oblasti (nejen) železniční přepravy a zásílatelectví v regionu střední Evropy.²⁴¹

IV. 4.

Dopad na relevantní trh

203. Úřad konstatuje, že spolupráce soutěžitelů se vztahovala k projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia a neměla přímou souvislost s dalšími obdobnými vlakovými projekty či jinými ekonomickými aktivitami soutěžitelů. Spoluprací soutěžitelů tak byly ovlivněny podmínky přepravy zboží pro zákazníky jen v rámci uvedených vlakových projektů a tyto projekty jsou relevantním trhem.

²³⁶ V podrobnostech viz dále, Kap. VII. Předpokládaná výše sankcí. Jedná se především o okolnosti týkající se výpočtu pokut, zejm. stanovení základní částky pokuty. Bude-li Úřad vycházet při výpočtu pokuty z objemu trhu tvořeného konkrétním vlakovým projektem, bude tento přístup a výpočet pro účastníky příznivější, než kdyby byl dotčený trh vymezen například jako „mezinárodní železniční zásílatelectví“.

²³⁷ Jen pro úplnost Úřad zmiňuje, že rovněž Komise v některých rozhodnutích odkazovaných výše vymezila určité železniční koridory s určenými místy odeslání a doručení zboží (tzv. „*origin & destination approach*“, mj. naprosto stejně validní pro osobní přepravu) jako samostatné trhy.

²³⁸ Není podstatné, ze kterého nádraží v ČR byl ten který vlak konkrétně vlak vypraven, jednalo se o stále stejný obslužný koridor, včetně tzv. severní větve Carpathia (označovanou též „Carpathia Nord“, viz výše).

²³⁹ Viz I.č. 598 – 609, 610 - 612 (S37, S38) leniency žádosti RCA, aj.

²⁴⁰ S ohledem na datum založení/vzniku soutěžitele a jeho časově ohraničenou participaci na protisoutěžním jednání.

²⁴¹ S celkovými tržbami v řádu stovek mil. až několik mld. Kč (viz listiny založená ve sbírce listin OR).

V. Právní hodnocení zjištěných skutečností

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

V. 1.

Obecná zákonná a judikatorní východiska

205. Dle § 3 odst. 1 ZOHS²⁴² jsou *dohody mezi soutěžiteli, rozhodnutí jejich sdružení a jednání soutěžitelů ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo výsledkem je narušení hospodářské soutěže, zakázané a neplatné, pokud tento nebo zvláštní zákon nestanoví jinak, nebo pokud Úřad nepovolí prováděcím právním předpisem z tohoto zákazu výjimku*. Materiálně stejný zákaz je obsažen v čl. 101 SFEU, podle něhož *jsou s vnitřním trhem neslučitelné, a proto zakázané, veškeré dohody mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, které by mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy a jejichž účelem nebo důsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu*. Ustanovení čl. 101 SFEU tedy postihuje jen ta jednání, která mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy, nicméně substantivní výklad je v zásadě stejný a judikatura evropských soudů je tak plně využitelná i při výkladu práva národního.

206. Použití čl. 101 a čl. 102 SFEU pak je národním soutěžním úřadům přímo uloženo článkem 3 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 1/2003, které upravuje provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených SFEU, a to tehdy, pokud soutěžní úřad aplikuje národní právo na zmíněná zakázaná jednání, která mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy. Z aplikace čl. 101 a čl. 102 SFEU pro Úřad plyne mimo jiné povinnost zabývat se dopady, či reálnou potencialitou takového dopadu, konkrétního posuzovaného jednání na obchod mezi členskými státy.

207. Pojem „dohoda soutěžitelů“, která může ovlivnit hospodářskou soutěž, je z hlediska projevu vůle vykládán široce. Taková dohoda může mít jakoukoliv formu a nemusí být sjednána jako právně závazná. Dohodou je jakýkoliv konsenzuální projev určitého okruhu soutěžitelů, ze kterého vyplývá společná vůle omezit vlastní svobodu při rozhodování a jednání v rámci

hospodářské soutěže, a toto soutěžní chování sjednotit.²⁴³ Není přitom nutné striktně kvalifikovat jednání soutěžitelů jako dohodu nebo jako jednání ve vzájemné shodě, neboť obě formy koluze představují pouze různé formy narušení hospodářské soutěže identicky postižitelné podle téhož ustanovení.²⁴⁴ Pro naplnění pojmu dohoda přitom postačí i konkludentní jednání.²⁴⁵

²⁴² Od účinnosti novely č. 155/2009 Sb.

²⁴³ Viz např. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 9. 2013 ve věci „Wabco Europe and Others v Commission“, T-380/10, odst. 35, 36, a tam citovaná judikatura.

²⁴⁴ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 8. 7. 1999 ve věci „Commission v Anic Partecipazioni“, C-49/92P, odst. 108 – 114, 132, 133, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 23. 11. 2006 ve věci „Asnef-Equifax and Administración del Estado“, C-238/05, odst. 32.

²⁴⁵ Munková, J., Svoboda, P., Kindl, J. Soutěžní právo. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 86, obdobně rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, odst. 236.

208. Jak § 3 odst. 1 ZOHS, tak čl. 101 SFEU shodně rozlišují mezi dohodami cílovými a efektovými. V rámci těchto kategorií se mohou protisoutěžní ujednání podle okolností případu lišit a vykazovat různou míru závažnosti. Specifickou kategorií jsou dohody označované jako *hardcore*. Jejich typickým příkladem jsou dohody o koordinaci cen, rozdělení trhu, omezení výroby, apod., tedy dohody, u nichž je na první pohled zřejmá snaha soutěžitelů hospodářskou soutěž narušit a získat pro sebe výhody, kterých by férovým způsobem, tedy bez protisoutěžní koordinace, nedosáhli. Tyto dohody mají již ze své podstaty vždy škodlivý dopad hospodářskou soutěž a její narušení jako svůj cíl.²⁴⁶ Představují tedy nejzávažnější hrozbu pro funkční hospodářskou soutěž.²⁴⁷
209. Na základě opatřených důkazů a zjištěného fungování spolupráce v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nového projektu Carpathia Úřad dospěl k závěru, že soutěžitelé uzavřeli zakázanou protisoutěžní dohodu ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU. Soutěžitelé dosáhli takové míry vzájemného konsensu o svém budoucím chování na trhu, že byly splněny výše popsané předpoklady pro kvalifikaci jejich jednání jako dohody *stricto sensu*.
210. Jednání soutěžitelů v rámci zmíněných projektů již od počátku vykazovalo vysokou míru koordinace a sledovalo konkrétní záměr, spočívající ve vytvoření schématu pro rozdělování zákazníků. Při sledování uvedeného záměru soutěžitelé činili potřebné kroky, tzn. vzájemně komunikovali, osobně se scházeli, vyměňovali si informace, atd. Výsledek jednání rovněž zachytili písemně v dokumentu, který lze na první pohled kvalifikovat jako smlouvu. Tento dokument představoval, mimo jiné, i formální základ protisoutěžní spolupráce, nicméně protisoutěžní dohoda zúčastněných soutěžitelů, v nejširším slova smyslu, měla podstatně ucelenější charakter a neomezovala se jen na záležitosti ve zmíněném dokumentu výslovně zakotvené.
211. Při posuzování zakázané dohody je třeba se rovněž zabývat její materiální stránkou. Musí se tedy jednat o takový úkon soutěžitelů, který je přímo zaměřený k vyvolání určitého a předem očekávaného protisoutěžního následku, resp. je takový následek objektivně způsobitelný přivodit, a to v míře vyšší než zanedbatelné (k posouzení podmínek *de minimis* viz níže).
212. Úřad má naplnění materiální stránky prokázáno. Dohoda byla nejen objektivně způsobitelná hospodářskou soutěž narušit, ale navíc byla reálně a průběžně plněna a měla dopad na vymezeném relevantním trhu. Primárním cílem soutěžitelů bylo rozdělit si podle předem dohodnutého schématu zákazníky, kteří zamýšleli realizovat přepravu zboží v rámci vlakového projektu Carpathia/Sylvania, resp. nového projektu Carpathia. Transport měl pro zákazníka zajistit dohodnutý soutěžitel a ostatní soutěžitelé nesměli na tohoto zákazníka a zakázku „útočit“, jinými slovy mu nabídnout výhodnější podmínky přepravy.
213. Na ujednání o rozdělení zákazníků byla navázána ujednání cenová, jejichž smyslem bylo zajistit

²⁴⁶ Viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 6. 2013 ve věci „Vojenská ubytovací správa“, sp. zn. 62 Af 61/2011, str. 6-7, rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012 ve věci „Asociace grafického designu“, sp. zn. 1 Afs 77/2012, zejm. odst. 30 – 35, rozsudek ECJ ze dne 11. 9. 2014 ve věci „Groupement des Cartes Bancaires v Commission“, C-67/13P, aj.

²⁴⁷ Srov. rozsudek NSS „Asociace užité grafiky“ (předcházející pozn. pod č.): „Právě kartelové dohody jsou obecně schopny značným způsobem ohrozit hospodářskou soutěž a jako takové musí být při hodnocení závažnosti porušení pravidel hospodářské soutěže nazírány bez dalšího, tedy bez ohledu na dopad citované dohody na relevantní trh a její schopnost narušit hospodářskou soutěž.“

fungování celého schématu protisoutěžní kooperace. Soutěžitelé záměrně na základě cenových ujednání podávali horší nabídky a koordinovaně zvyšovali ceny přepravy tak, aby zákazník „zůstal“ určenému soutěžiteli. Kombinace obou zmíněných cílových protisoutěžních praktik, to jest rozdělování zákazníků spojené s cenovým ujednáním, je ilustrativním příkladem dohody, mající narušení hospodářské soutěže jako svůj cíl (*by object restriction*).

214. Mimo již zmiňované smluvní zakotvení některých aspektů vzájemné spolupráce svědčí o komplexním charakteru dohody rovněž používání rezervačních systémů. Jejich používání dokládá promyšlenou koncepci k naplnění sledovaného záměru. Rezervační systémy významně přispěly k vyšší efektivitě protisoutěžní koordinace.
215. Inherentní součástí komplexních dohod narušujících hospodářskou soutěž pravidelně bývá výměna obchodně citlivých informací. Soudy navíc konstantně judikují, že k výměně citlivých informací nemusí nutně docházet na oboustranné bázi (*exchange*), ale dokonce stačí jejich jednostranné poskytnutí soutěžitelem (*disclosure*).²⁴⁸ Úřad má takovou výměnu informací prokázanu i v právě posuzované věci. Docházelo k ní jak při osobních schůzkách a jednáních, tak formou elektronické komunikace. Jejím obsahem byly nejrůznější záležitosti spojené s fungováním a udržením protisoutěžní spolupráce v zavedené podobě (např. informace k rezervačnímu systému, k požadavkům zákazníků na přepravu, ke krycím nabídkám a cenám, atd.).²⁴⁹
216. Na základě opatřených důkazů a zjištěných skutečností týkajících se spolupráce soutěžitelů v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nového projektu Carpathia Úřad kvalifikoval soutěžiteli uzavřenou protisoutěžní dohodu jako dohodu cílovou (*by object*), ve smyslu § 3 odst. 1 ZOHS 360 a čl. 101 SFEU.

V. 2.

Kontinuita protisoutěžního jednání a trvající delikt

217. Již v rámci popisu zjištěných skutečností v Kap. III. se Úřad vyjádřil v tom smyslu, že jednání soutěžitelů týkající se rozdělování a ochrany zákazníků v rámci projektů ucelených vlaků, tedy projektů Carpathia/Sylvania a poté v novém projektu Carpathia, považuje za jednání jediné a kontinuální, vymezené obdobím od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013 v případě soutěžitelů RCA, AWT a ARGO, od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010 u soutěžitele Spedica a od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013 u soutěžitele Intefracht.

²⁴⁸ Z rozsudku Tribunálu ze dne 24. 3. 2011 ve věci „Comap SA v Commission“, T-377/06, odst. 70: „Kromě toho argument, podle něhož tato výměna neměla protisoutěžní povahu kvůli tomu, že nebyla vzájemná, nebo kvůli skutečnosti, že sama žalobkyně již rozhodla o zvýšení cen, není relevantní. Podle judikatury nemusí být výměna informací vzájemná, aby byla porušena zásada samostatného jednání na trhu. V tomto ohledu z judikatury vyplývá, že vyzrazení citlivých informací odstraňuje nejistotu týkající se budoucího chování soutěžitele a ovlivňuje, přímo či nepřímo, strategii adresáta informací (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 23. listopadu 2006, *Asnef- Equifax a Administración des Estado*, C-238/05, Sb. rozh. s. I-11125, bod 51, a citovaná judikatura).“

²⁴⁹ Srov. rozsudek NSS ze dne 21. 12. 2017 ve věci „Delta pekárný“, sp. zn. 5 As 256/2016, odst. 147: „...[j]e třeba předpokládat, neexistuje-li důkaz o opaku, jehož předložení přísluší zúčastněným subjektům, že podniky, které jsou zapojeny do vzájemné shody a které zůstávají na trhu aktivní, zohledňují při určování svého chování na trhu informace, které si vyměnily se svými soutěžiteli (viz v tomto smyslu rozsudek *T-Mobile Netherlands a další*).“ Pro úplnost Úřad dodává, že soutěžitelé si vyměňovali rovněž informace související se samotným provozem vlaku (např. informace technického charakteru nebo k dispečinku), tuto výměnu však jako nezákonnou neshledává.

218. Úřad zkoumal jednání soutěžitelů rovněž v období před 1. 7. 2004, neboť v leniency žádosti RCA byl jako začátek spolupráce uveden rok 2003. Z předložených důkazů je zřejmé, že mezi soutěžiteli k určitým kontaktům před 1. 7. 2004 docházelo. Ve vztahu k později nastavenému způsobu protisoutěžní spolupráce však jejich povaha a intenzita nebyla taková, aby Úřad již toto jednání mohl kvalifikovat jako uzavření dohody. Naopak důkazy týkající se období, v němž došlo k uzavření smlouvy o spolupráci, představují zcela konkrétní vyjádření vůle soutěžitelů nezákonným způsobem koordinovat své chování. K materializaci této vůle došlo ve zmíněném dokumentu ze dne 1. 7. 2004. Toto datum se proto Úřad rozhodl stanovit jako počátek posuzovaného nezákonného jednání.
219. Obecně lze jednotu skutkových okolností posoudit především ve světle soutěžiteli sledovaného celkového plánu, resp. jednotícího záměru, a dále podle obsahové a časové souvislosti všech dílčích jednání, jimiž byl tento plán naplňován.²⁵⁰ Úřad proto u jednotlivých soutěžitelů zkoumal, nejen pro účely právní kvalifikace, ale rovněž pro vyvození odpovědnosti (viz dále), zda a jakým způsobem k naplnění společného plánu přispěli.
220. Úřad v první řadě konstatuje, že v předchozích kapitolách popisované a chronologicky řazené okolnosti týkající se vzniku projektu Carpathia, vzniku propojeného projektu Sylvania, ukončení projektu Carpathia/Sylvania a počátku nového projektu Carpathia spadají do jednoho a téhož komplexního protisoutěžního jednání. Projekt Sylvania byl záměrně vytvořen jako „doplňkový“ projekt a se slabším postavením vůči projektu Carpathia. Projekt nová Carpathia byl přímým pokračováním původního projektu Carpathia. O tomto se dotčení soutěžitelé nejen výslovně dohodli, ale i při posouzení relevantních okolností je spojitost a návaznost v jednání a celkový neměnný koncept protisoutěžní spolupráce dobře patrný. Od hlavního záměru rozdělit si zákazníky, přes doprovodná cenová ujednání a podávání krycích nabídek, až po využívání rezervačních systémů zůstaly veškeré charakteristické prvky protisoutěžní spolupráce stejné. Taktéž samotné projekty ucelených vlaků byly v technických aspektech v podstatě identické, stále se jednalo o společný projekt uceleného nákladního vlaku, jímž bylo přepravováno zboží v dané relaci/koridoru.²⁵¹
221. Bližší zkoumání relevantních skutkových okolností a odpovídajících důkazů tak vede přesvědčivě k závěru, že ukončení jedné spolupráce a vznik další vykazuje bezprostřední návaznost, dokonce přímo vzájemnou inspiraci a převzetí osvědčených modelů protisoutěžního chování. Kontinuitu protisoutěžní spolupráce dokládá i velmi krátký časový úsek mezi projekty Carpathia/Sylvania a novým projektem Carpathia, během něž docházelo k jednáním o další spolupráci se záměrem navázat na tu předchozí.

²⁵⁰ Podle Soudního dvora EU je právě existence společného jednotícího plánu rozhodujícím aspektem pro posouzení jednání jako trvajících/pokračujících narušení hospodářské soutěže, viz např. rozsudek ECJ ze dne 26. 1. 2017 ve věci „Duravit and Others v Commission“, C-609/13P, odst. 117.

²⁵¹ Srov. rozsudek Tribunálu ze dne 3. 3. 2011 ve věci „Siemens AG v Commission“, T-110/07, odst. 241: „V tomto ohledu judikatura určila vícero kritérií relevantních pro posouzení, zda se jedná o jediné protiprávní jednání, a sice totožnost nebo rozdílnost cílů dotčených praktik (rozsudek Tribunálu ze dne 20. března 2002, Dansk Rørindustri v. Komise, T-21/99, Recueil, s. II-1681, bod 67; viz rovněž v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 21. září 2006, Technische Unie v. Komise, C-113/04 P, Sb. rozh. s. I-8831, body 170 a 171, a rozsudek Jungbunzlauer v. Komise, bod 184 výše, bod 312), totožnost dotyčných výrobků a služeb (viz v tomto smyslu rozsudky Tribunálu ze dne 15. června 2005, Tokai Carbon a další v. Komise, T-71/03, T-74/03, T-87/03 a T-91/03, nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, body 118, 119 a 124, a Jungbunzlauer v. Komise, bod 184 výše, bod 312), totožnost podniků, které se těchto praktik účastnily (rozsudek Jungbunzlauer v. Komise, bod 184 výše, bod 312) a totožnost způsobů jejich provádění (výše uvedený rozsudek Dansk Rørindustri v. Komise, bod 68). Dalšími relevantními kritérii jsou totožnost zúčastněných fyzických osob jednajících na účet podniků a totožnost zeměpisné působnosti dotčených praktik.“; podrobné rozvedení těchto kritérií viz odst. 242 – 253 rozsudku.

222. Pokud už k nějaké změně na základě vzájemných jednání došlo, například v subjektu odpovědném za provoz rezervačního systému, pak nejde o odlišnost takové povahy, aby odůvodňovala potenciální vymezení samostatného skutku a potřebu samostatného právního posouzení. Jedinými relevantními změnami jsou pouze změny v okruhu soutěžitelů, kteří se protisoutěžní spolupráce účastní v různých časových obdobích (viz dále, Odpovědnost účastníků řízení).²⁵²
223. Na základě prokázané kontinuity nezákonného jednání v rámci dotčených vlakových projektů Úřad toto jednání (dohodu) soutěžitelů kvalifikoval jako jeden trvající delikt. Podstata trvajícího deliktu je konstantně traktována jak judikaturou národní,²⁵³ tak evropskou.²⁵⁴ Úřad shledal, že na počátku nezákonné spolupráce byla dohoda soutěžitelů o tom, že si v rámci realizovaného vlakového projektu budou rozdělovat zákazníky. Zároveň se dohodli na způsobu a nástrojích, jak toho v praxi dosáhnout (krycí nabídky, rezervační systém, atd.). Po celé vymezené období byl tento plán a jednotící záměr dodržován a dohodnutým způsobem naplňován, a to i tehdy, pokud se do nezákonné spolupráce zapojil v jejím průběhu nový soutěžitel. Žádná událost tak neměla vliv na existenci (trvání) jednotícího záměru a na praktiky a schémata chování určená k jeho naplňování.
224. Pro naplnění trvajícího deliktu je také nezbytné prokázat, že participující soutěžitelé si byli vědomi, že svým chováním uskutečňují nebo přispívají k naplnění jednoho a téhož společného plánu.²⁵⁵ V daném případě má Úřad tuto vědomost u všech soutěžitelů, kteří se protisoutěžní spolupráce účastnili, za prokázanou. Plyne to zejména z povahy jejich vzájemné komunikace a chování.
225. Skutečnost, že v průběhu času docházelo ke změnám v oblasti participace některých soutěžitelů na protisoutěžním jednání (Spedica, Interfracht), na výše uvedeném ničeho nemění. Tito soutěžitelé, kteří nebyli hlavními partnery protisoutěžní spolupráce, se do ní zapojili sice s menší intenzitou a po kratší časové období, tyto aspekty však budou zohledněny

²⁵² Tamtéž, odst. 246: „[O]tázka, zda soubor dohod a jednání v rozporu s čl. 81 odst. 1 ES představuje jediné a trvající protiprávní jednání, je tedy naopak otázkou závislé na objektivních faktorech, mezi něž patří společný cíl uvedených dohod a jednání. Tento cíl představuje kritérium, jež je nutné posoudit s ohledem na samotný obsah těchto dohod a jednání, a nesmí být zaměřováno, jak to zřejmě činí Siemens, se subjektivním úmyslem různých podniků účastnit se jediné a trvající kartelové dohody. Tento subjektivní úmysl naopak může a musí být zohledněn jen v rámci posouzení individuální účasti podniku na takové jediné a trvající dohodě (viz bod 253 níže).“

²⁵³ Viz např. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 18. 9. 2012, sp. zn. 7 Afs 122/2009, odst. 42: „[...], neboť dnem uzavření zakázané kartelové dohody vzniká protiprávní stav, který trvá po celou dobu, po kterou účastníci tuto dohodu plní, či ji alespoň považují pro sebe za závaznou, tj. po celou dobu, kdy tato dohoda narušuje nebo alespoň je potenciálně schopna narušit hospodářskou soutěž.“

²⁵⁴ Viz např. rozsudek ECJ ze dne 24. 6. 2015 ve věci „Fresh Del Monte Produce v Commission“, C-293/13P, odst. 156:

„Podle ustálené judikatury nemusí být porušení čl. 81 odst. 1 ES výsledkem jen jediného skutku, ale i řady skutků nebo rovněž pokračujícího jednání, i když jeden nebo několik prvků této řady skutků nebo tohoto pokračujícího jednání by mohly samy o sobě a nahlíženy jednotlivě rovněž zakládat porušení uvedeného ustanovení. Pokud se jednotlivé skutky začleňují do „jednotného plánu“ z důvodu totožného cíle narušujícího hospodářskou soutěž uvnitř společného trhu, má Komise právo přičítat odpovědnost za tyto skutky v závislosti na účasti na protiprávním jednání nahlíženém jako celek (rozsudek Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 41 a citovaná judikatura).“

²⁵⁵ Viz např. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 6. 2011 ve věci „Putters International v Commission“, T-211/08, odst. 33: „[K] prokázání existence jediného a pokračujícího protiprávního jednání musí Komise prokázat, že uvedený podnik svým jednáním zamýšlel přispět ke společným cílům sledovaným všemi účastníky a že věděl o faktickém plánovaném nebo uplatňovaném jednání jiných podniků sledujících tytéž cíle nebo ho mohl rozumně předvídat a byl připraven přijmout z toho plynoucí riziko (rozsudek Komise v. Anic Partecipazioni, uvedený výše v bodě 31, bod 87).“

při stanovení výše pokuty (viz dále).

226. Ze zjištěných skutkových okolností plyne různá míra participace jednotlivých soutěžitelů na protisoutěžní spolupráci. Bez ohledu na to však získané důkazy prokazují, že každý ze soutěžitelů nejen věděl a byl srozuměn s tím, jak celý systém rozdělování zákazníků funguje,²⁵⁶ ale především měl zájem na tom, aby tímto způsobem fungoval i nadále,²⁵⁷ neboť z něj každý soutěžitel profitoval.²⁵⁸
227. Hlavní výhodou pro spolupracující soutěžitele, oproti stavu nenarušeného konkurenčního prostředí, představovala možnost rezervovat si zákazníka, resp. transport, tedy situace, kdy se soutěžitel nemusel obávat, že by na „jeho“ transport mohl zaútočit některý konkurent a pomocí výhodnějších podmínek jej získat pro sebe. Tuto nosnou myšlenku nezákonné spolupráce pak soutěžitelé společně udržovali a rozvíjeli po celé období trvání projektu. Žádný z nich se nesnažil zavedený systém „rozbít“ a pokračovat, v rámci předemných vlakových projektů, v ryze nezávislém, koluze prostém soutěžním chování.
228. Všichni participující soutěžitelé byli dobře obeznámeni s tím, že rezervační systém je nástrojem, s jehož pomocí je rozdělování zákazníků realizováno. Především věděli, jaké účinky má zápis transportu do tohoto systému, resp. co je třeba učinit, pokud se na ně obrátí zákazník, jehož transport již byl rezervován některým ze spolupracujících soutěžitelů. Právě tím, že respektovali tyto rezervace a v případě potřeby se informovali a podávali krycí nabídky, soutěžitelé plnili a respektovali vzájemnou dohodu. Je tím prokázána jejich vlastní vědomost jak o konkrétních protisoutěžních aktivitách, tak o společném záměru a celkovém plánu. Byť není pro naplnění skutkové podstaty deliktu uzavření kartelové dohody subjektivní stránka rozhodující, z důkazů odkazovaných výše jasně plyne, že soutěžitelé popsaným protisoutěžním způsobem spolupracovali úmyslně.²⁵⁹
229. V obráceném gardu k předchozím závěrům o vědomosti všech soutěžitelů ohledně jejich participování na protisoutěžní spolupráci Úřad konstatuje, že neshledal, že by některý z jím popisovaných a posuzovaných prvků chování soutěžitelů, jež společně tvoří skutkový děj odehrávající se v intencích jednotícího záměru, vykazoval takovou odlišnost, na jejímž základě by bylo možné říci, že daný aspekt chování soutěžitele nelze, ani parciálně, pod společný plán subsumovat a jedná se proto o součást jiného skutku.
230. Úřad má závěr o účasti všech soutěžitelů na jednom komplexním protisoutěžním jednání a

²⁵⁶ Z rozsudku NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, odst. 231: „Skutečnost, že se podnik účastnil pouze jednoho nebo několika prvků protisoutěžní dohody nebo že hrál pouze méně významnou roli, nevylučuje jeho odpovědnost za účast na dohodě. Tyto okolnosti mohou být zohledněny až při úvahách o výši sankce (rozsudky Soudního dvora Anic Partecipazioni, body 80 a 90, nebo Aalborg Portland, bod 85).“

²⁵⁷ Tamtéž, bod 233: „Účastník, který mlčky schvaluje protiprávní jednání, aniž by se od něj veřejně distancoval nebo jej oznámil správním orgánům, účinně podporuje trvání tohoto protiprávního jednání a ztěžuje jeho odhalení. Toto omisivní jednání představuje pasivní způsob účasti na protiprávní dohodě, který je způsobilý založit odpovědnost podniku (rozsudek Soudního dvora Aalborg Portland, bod 84).“ Obdobně rozsudek Tribunálu ze dne 12. 7. 2019 ve věci T-762/15 „Sony Corporation“, odst. 209.

²⁵⁸ Srov. rozsudek Tribunálu ze dne 14. 12. 2002 ve věci T-259/02 „Raiffeisen Zentralbank Österreich AG“, odst. 489: „Konečně, pro posouzení pasivní nebo následnické role žalobkyně není relevantní, zda adresáti napadeného rozhodnutí měly z dohod prospěch. Na jedné straně může následovník rovněž mít prospěch z účinků kartelové dohody. Na druhé straně skutečnost, že nemá prospěch z protiprávního jednání, nemůže, bez rizika, že uložená pokuta ztratí svoji odrazující povahu, zakládat polehčující okolnost (viz v tomto smyslu rozsudek FETCSA, bod 167 výše, body 340 až 342 a uvedená judikatura a rozsudek Tokai I, bod 331 výše, bod 347).“

²⁵⁹ Tento aspekt může mít značný význam při posouzení jednání jako *by object*, srov. rozsudek SD C-67/13P Groupement des Cartes Bancaires v. Commission, ECLI:EU:C:2014:2204, odst. 54, nebo rozhodnutí téhož soudu C-286/13P Dole v Commission, ECLI:EU:C:2015:184, odst. 117, aj.

zároveň o jejich vědomosti, že se účastní nezákonné dohody, prokázán na základě značného množství přímých i nepřímých důkazů. Přesvědčivost celého důkazního materiálu podporuje skutečnost, že část důkazů byla předána v rámci leniency žádostí a část jich byla získána přímo u soutěžitelů v rámci šetření na místě. Veškeré důkazy se přitom vzájemně doplňují a podporují Úřadem přijaté závěry.²⁶⁰

²⁶⁰ K tomu srov. např. rozsudek Tribunálu ze dne 16. 9. 2013 ve věci „Wabco Europe and Others v Commission“, T-380/10, odst. 48, 49, podle něhož dokonce (cit.): *[n]ení nutné, aby každý z důkazů předložených Komisí odpovídal těmto kritériím se zřetelem na každý prvek protiprávního jednání. Stačí, když soubor nepřímých důkazů, kterého se orgán dovolává, odpovídá tomuto požadavku jako celek (v tomto smyslu viz rozsudek PVC II, bod 44 výše, body 768 až 778, zvláště bod 777, potvrzeny v relevantním bodě Soudním dvorem na základě opravného prostředku v jeho rozsudku ze dne 15. října 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, Recueil, s. I-8375, body 513 až 523). Mimoto vzhledem k tomu, že zákaz protisoutěžních dohod je obecně známou skutečností, nelze po Komisi požadovat, aby předložila písemnosti výslovně potvrzující navázání kontaktů mezi dotýčnými hospodářskými subjekty. Mělo by být v každém případě možné doplnit útržkovité a rozptýlené poznatky, jimiž Komise může disponovat, dedukcí umožňující rekonstruovat relevantní okolnosti. Existenci protisoutěžního jednání nebo dohody lze tedy dovodit z některých shod okolností a indicií, které jsou-li nahlíženy v celku, mohou při neexistenci jiného soudržného vysvětlení představovat důkaz porušení pravidel hospodářské soutěže (v tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, Recueil, s. I-123, body 55 až 57; rozsudek Tribunálu ze dne 27. září 2006, Dresdner Bank a další v. Komise, T-44/02 OP, T-54/02 OP, T-56/02 OP, T-60/02 OP a T-61/02 OP, Sb. rozh. s. II-3567, body 64 a 65).“*

231. Závěrem této subkapitoly Úřad shrnuje, že protisoutěžní spolupráci v rámci projektu Carpathia/Sylvania a v rámci nového projektu Carpathia kvalifikoval jako zakázanou dohodu s cílem narušit hospodářskou soutěž ve smyslu § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU s dobou trvání od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013, jejímž uzavřením a plněním došlo ke spáchání trvajících správních deliktů ve smyslu § 22a odst. 1 písm. b) zákona.

V. 3.

Ovlivnění obchodu mezi členskými státy

232. Dikce čl. 101 SFEU označuje jako neslučitelné s fungováním vnitřního trhu ty dohody, které jsou způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy. Úřad se v posuzovaném případě zabýval otázkou, zda má aplikovat rovněž čl. 101 SFEU, tedy zda výše popsané jednání má vliv na obchod mezi členskými státy ve smyslu zmíněného článku. Vycházel přitom zejména ze *soft law* přijatého Komisí za účelem vysvětlení konceptu ovlivnění obchodu mezi členskými státy, konkrétně z dokumentu „*Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty*“.²⁶¹
233. V souladu s *Guidelines on trade* a relevantní judikaturou se Úřad zaměřil na zkoumání, zda v posuzovaném případě (a) docházelo k přeshraničním ekonomickým aktivitám, (b) zda dohoda byla objektivně způsobilá zmíněné ekonomické aktivity ovlivnit, resp. ovlivnila, a (c) zda toto ovlivnění vykazovalo prvek dostatečnosti/významnosti.²⁶²
234. Dohoda soutěžitelů byla uzavřena v souvislosti s poskytováním služeb v oblasti nákladní železniční přepravy a zasílatelství, kdy zboží bylo v České republice naloženo na ucelený vlak, který jej poté pokračoval [...*obchodní tajemství*...].²⁶³
235. Výkony vlaku v průběhu trvání nezákonné dohody kolísaly, nicméně například v letech 2007 a 2008, kdy přepravy kulminovaly, bylo standardně vypravováno [...*obchodní tajemství*...].²⁶⁴ Nezákonná spolupráce soutěžitelů trvala téměř 9 let a v jejím rámci bylo přepraveno více [...*obchodní tajemství*...]. Spolupracující soutěžitelé pocházeli především z České republiky, byl však mezi nimi i rakouský národní dopravce.
236. Na základě popsaných okolností Úřad konstatuje, že podmínku aplikace čl. 101 SFEU spočívající v ovlivnění obchodu mezi členskými státy má ve vztahu k posuzovanému protisoutěžnímu jednání za splněnou.

V. 4.

Posouzení podmínek *de minimis*

237. Dle § 3 odst. 1 ZOHS dohody, jejichž dopad na hospodářskou soutěž je zanedbatelný, nejsou

²⁶¹ Dostupné na <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/trade.html> (dále též „*Guidelines on trade*“).

²⁶² Jde o konstitutivní aspekty celého konceptu *ovlivnění obchodu mezi členskými státy* (a) *trade between member states*, (b) *may effect* a (c) *appreciability*.

²⁶³ Viz např. l.č. 1120 správního spisu.

²⁶⁴ Viz l.č. 164 správního spisu a zejména přílohu protokolu ze šetření ve formě CD nosiče se statistikami přeprav vlaku Carpathia; některé souhrnné přehledy a statistiky byly z CD vytištěny a vloženy do spisu v listinné podobě, viz l.č. 1294

považovány za zakázané. Kritéria zanedbatelného dopadu dohod na hospodářskou soutěž jsou blíže stanovena v dokumentu *Oznámení Úřadu o dohodách, jejichž dopad na soutěž je zanedbatelný* (dále též „**Oznámení**“).²⁶⁵ Obdobný přístup k aplikaci čl. 101 SFEU již mnohem dříve ve své rozhodovací praxi přijala EK a potvrdily evropské soudy.²⁶⁶ V současné době je uplatnění pravidla *de minimis* upraveno v tzv. „*De minimis notice*“.²⁶⁷

238. Jak národní, tak evropský přístup k doktríně *de minimis*²⁶⁸ je založen na premise, že k jejímu uplatnění nemůže dojít u jednání typu *hardcore* (viz výše), i když by jinak byla splněna kritéria tržního podílu („*safe harbour*“) stanovená Oznámením, resp. Oznámením EK.²⁶⁹ Jelikož Úřad výše konstatoval, že dohoda soutěžitelů vyloučila soutěž na celém vymezeném relevantním trhu, nepřichází uplatnění pravidla *de minimis* v úvahu.

V. 5.

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

239. Jak § 3 odst. 4 zákona, tak čl. 101 odst. 3 SFEU umožňuje za tam stanovených podmínek vynětí ze zákazu dohod, vyjádřeného v § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU.²⁷⁰ Břemeno prokázání splnění těchto podmínek leží na účastnících řízení, ti však jejich splnění neprokázali. Úřad splnění potřebných podmínek u posuzované dohody neshledal.

V. 6.

Odpovědnost účastníků řízení

240. Zákon o ochraně hospodářské soutěže zakazuje a sankcionuje dohody mezi *soutěžiteli*. Soutěžitelé jsou tedy primárními adresáty norem soutěžního práva, nicméně porušení soutěžních pravidel je nutné vždy přisuzovat určité fyzické nebo právnické osobě, neboť pouze s ní je možné vést správní řízení. Jak uvádí unijní judikatura: „... *pro účely uplatnění a výkonu rozhodnutí Komise v oblasti práva hospodářské soutěže je nezbytné označit jako osobu, jíž je rozhodnutí určeno, entitu s právní subjektivitou.*“²⁷¹

²⁶⁵ Dostupné na webových stránkách Úřadu: <http://www.uohs.cz/cs/legislativa/hospodarska-soutez.html>.

²⁶⁶ Z rozsudku KS v Brně „Vojenská ubytovací správa“ (opak. cit.): „*Před samotným konstituováním do komunitárního práva byla zásada „de minimis non curat lex“ deklarována nejprve v roce 1968 Komisí v případě „Socemas“ (rozhodnutí Komise 68/318, Úřední věstník /1968/L 201/4), aby oprávněnost toho přístupu, a tím jeho další legitimní aplikovatelnost, mohla být o rok později potvrzena i Soudním dvorem ve věci „Völk/Vervaecke“ (rozsudek Soudního dvora 5/69 ve věci Franz Völk v. S.P.R.L., J. Vervaecke (1969), ECR-295.*“

²⁶⁷ *Commission Notice on agreements of minor importance which do not appreciably restrict competition under Article 81(1) of the Treaty establishing the European Community (de minimis)*, Official Journal C 368, dne 22. 12. 2001 (dále též „**Oznámení de minimis EK**“). Po rozsudku Soudního dvora ze dne 13. 12. 2012 ve věci „Expedia“, C-226/11, bylo Oznámení s ohledem na soudem vyslovená specifika v posuzování jednání kvalifikovaných jako „*by object*“ revidováno (revidovaná verze byla uveřejněna v Official Journal C 291 dne 30. 8. 2014; viz: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:291:FULL&from=EN>).

²⁶⁸ Povaha obou dokumentů je velmi podobná, a Úřad v tom svém výslovně

²⁶⁸ Povaha obou dokumentů je velmi podobná, a Úřad v tom svém výslovně uvádí, že „*Oznámení vychází z komunitární legislativy i judikatury a bude vykládáno v souladu s nimi*“.

²⁶⁹ Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. 12. 2012, sp. zn. C-226/11 ve věci „Expedia“, dále např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 6. 2013 ve věci „Vojenská ubytovací správa“, sp. zn. 62 Af 61/2011.

²⁷⁰ Taková dohoda musí přispět ke zlepšení výroby nebo distribuce zboží nebo k podpoře technického či hospodářského rozvoje, vyhradit spotřebitelům přiměřený podíl na výhodách z toho plynoucích, nesmí uložit soutěžitelům omezení, která nejsou nezbytná k dosažení cílů podle předcházející věty a zároveň nevyloučí hospodářskou soutěž na podstatné části trhu zboží, jehož dodávka nebo nákup je předmětem dohody.

²⁷¹ Rozsudek Tribunálu T-112/05 ze dne 12. 12. 2007 ve věci „Akzo Nobel“, ECR II-05049, odst. 59.

241. Základním pravidlem je tedy princip osobní odpovědnosti (*personal responsibility*),²⁷² jehož podstatou je přičtení odpovědnosti za protiprávní jednání té fyzické nebo právnické osobě, která provozuje podnik právě v době jeho účasti na kartelové dohodě.²⁷³ V rámci principu osobní odpovědnosti dochází k přechodu odpovědnosti za protisoutěžní jednání na právního nástupce (*legal continuity*), typicky v případech spojení soutěžitelů.²⁷⁴
242. Jelikož mezi ukončením protiprávního jednání a vydáním sankčního rozhodnutí může uplynout značná doba, během níž mohou nastat nejrůznější strukturální a majetkové změny v rámci soutěžitele, byl princip osobní odpovědnosti judikaturou doplněn o princip ekonomické kontinuity (*economic continuity*).²⁷⁵ Jeho smyslem je zajištění *effet utile* soutěžního práva v těch případech, kdy by díky těmto změnám mělo například dojít k uložení pokuty subjektu, u něhož však panují oprávněné pochybnosti o možnosti pokutu vůbec uhradit, apod.²⁷⁶ V takových případech by pokuta postrádala prvek odstrašení (*deterrent effect*).²⁷⁷
243. Za určitých okolností je možné odpovědnost za protisoutěžní jednání dceřiné společnosti přičítat společnosti mateřské, jež se sice jednání přímo neúčastnila, ale byla vůči společnosti dceřiné v pozici subjektu ovládajícího. Dceřiná společnost v takovém případě neurčuje samostatně vlastní chování na trhu, ale sleduje strategii určenou mateřskou společností. K takovému závěru lze dospět na základě posouzení hospodářských, organizačních a právních vazeb spojujících oba subjekty.²⁷⁸ Pokud například mateřská společnost přímo nebo nepřímo vlastní celý základní kapitál dceřiné společnosti nebo jeho dostatečně významnou část, uplatní se vyvratitelná domněnka o výkonu rozhodujícího vlivu a tedy závislém chování

dceřiné společnosti.²⁷⁹ Jestliže za výše popsanych okolností obtojí závěr, že mateřská a dceřiná společnost tvoří jednu hospodářskou jednotku, resp. jednoho soutěžitele, může být rozhodnutí ukládající pokutu adresováno mateřské společnosti, bez nutnosti prokazovat její přímé zapojení do nezákonného jednání.²⁸⁰

244. V předcházejícím odstavci zmíněné hospodářské, organizační a právní vazby mezi oběma subjekty pak mohou spočívat v různých aspektech, nemusí se dokonce jednat o vlastnictví alespoň prosté většiny základního kapitálu dceřiné společnosti. S obchodním podílem mohou být spojena různá zvláštní oprávnění například ve vztahu k obsazování určitých orgánů společnosti, apod.²⁸¹ Zároveň však není nutné, aby mateřská společnost skutečně využívala svých práv a ukládala dceřiné společnosti, jak má na trhu reálně jednat. V tomto ohledu stačí, pokud obě sledují společnou obchodní politiku, jejíž existenci lze dovodit ze vzájemných

²⁷² Rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-280/06 ze dne 11. 12. 2007 ve věci „ETI SpA“, ECR I-10893, odst. 39.

²⁷³ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-49/92P ze dne 8. 7. 1999 ve věci „Anic Partecipazioni“, ECR-I-4125, odst. 78.

²⁷⁴ Rozsudek Soudu prvního stupně T-259/02, T-264/02, T-271/02 ze dne 14. 12. 2006 ve věci „Raiffeisen Zentralbank Österreich“, ECR II-5196, odst. 326.

²⁷⁵ Rozsudek „Anic Partecipazioni“ (opak. cit.), odst. 145, dále rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. 12. 1991 ve věci „Enichem Anic SpA“, T-6/89, ECR II-1623, odst. 237, nebo rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 11. 12. 2007 ve věci „ETI SpA“, C-280/06, ECR I-10893, odst. 41 - 44.

²⁷⁶ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. 9. 2009 ve věci „Hoechst“, T-161/05, ECR II-3555, odst. 51.

²⁷⁷ Rozsudek „ETI SpA“ (opak. cit.), odst. 40.

²⁷⁸ Viz rozsudek Soudního dvora EU ze dne 16. 6. 2016 ve věci „Evonik Degussa and AlzChem v Commission“, C-155/14P, odst. 27.

²⁷⁹ Tamtéž, odst. 28. Například v rozhodnutí Tribunálu ze dne 13. 12. 2018 ve věci „Deutsche Telekom v Commission“, T-827/14, bylo shledáno za dostatečné, že mateřská společnost disponovala obchodním podílem v ovládané společnosti ve výši 51 %.

²⁸⁰ Viz rozsudek Tribunálu ze dne 9. 9. 2015 ve věci „Toshiba v Commission“, T-104/13, odst. 94.

²⁸¹ Tamtéž, odst. 97. Mezi další mohou patřit specifická smluvní oprávnění, právo „veta“, aj.

právních a ekonomických vazeb.²⁸²

245. Jak Úřad uvedl v kapitole týkající se popisu účastníků řízení a vymezení soutěžitelů, docházelo v průběhu výše popsaného jednání k různým změnám v jejich struktuře. Některé subjekty zanikly a mají právní nástupce, u jiných se změnilo ovládání v důsledku převodů obchodních podílů, apod. Úřad zde proto podrobně vysvětlí, k jakým změnám došlo, proč vede řízení s konkrétními účastníky a koho Úřad činí odpovědným za posuzované protisoutěžní jednání.

Soutěžitel RCA

246. Společnost RCA je ve struktuře rakouského národního dopravce ÖBB nejvýše postaveným subjektem pro oblast nákladní přepravy, zasilatelství a souvisejících činností. V průběhu celého vymezeného časového období, v němž docházelo k protisoutěžnímu jednání, tj. od 1. 7. 2004 do 10. 6. 2013, byla v postavení ovládající osoby vůči dalším společnostem, které buď na protisoutěžním jednání plně participovaly, nebo jakkoliv přispívaly k naplnění celého protisoutěžního plánu.²⁸³
247. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost RCA odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání soutěžitele RCA za celé období jeho trvání a je jí adresováno rozhodnutí.

Soutěžitel AWT

248. Pro posouzení jednání, účast na něm a přičtení odpovědnosti v rámci soutěžitele AWT jsou relevantními následující společnosti:
- společnost Speditrans;
 - společnost Interfracht (účastník řízení);
 - společnost AWT Čechofracht (účastník řízení).
249. Důkazy vztahující se k jednotlivým fázím nezákonné spolupráce soutěžitelů dokládají, že se společnost Speditrans přímo účastnila protisoutěžního jednání od jeho počátku, tj. od 1. 7. 2004.
250. Dne 1. 2. 2005 byl sepsán notářský zápis o převodu celého obchodního podílu ve společnosti

²⁸² Tamtéž, odst. 121, cit.: „[J]e třeba připomenout, jak konstatovala Komise v bodě 958 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jak vyplývá z judikatury, že možnost vykonávat rozhodující vliv na obchodní politiku společného podniku

nevyžaduje prokázání zásahu do každodenního řízení činností uvedeného podniku, ani vlivu na obchodní politiku posledně uvedeného *stricto sensu*, jako například na jeho cenovou či distribuční strategii, ale spíše prokázání vlivu na obecnou strategii, kterou se řídí činnosti podniku. Mateřská společnost může vykonávat rozhodující vliv na své dceřiné společnosti i bez využití práva dohledu a bez udílení specifických pokynů nebo směrnic k určitým aspektům obchodní politiky. Takové pokyny jsou jednoduše obzvláště zjevnou indicií existence rozhodujícího vlivu mateřské společnosti na obchodní politiku její dceřiné společnosti. Z neexistence takových pokynů nelze v žádném případě dovodit samostatnost dceřiné společnosti. Jednotná obchodní politika skupiny společností může rovněž nepřímo vyplývat ze všech hospodářských a právních vazeb mezi mateřskou společností a jejími dceřinými společnostmi. Například vliv mateřské společnosti na její dceřiné společnosti v oblasti obchodní strategie a politiky podniku, provozních záměrů, investic, objemů, finančních a lidských zdrojů a právních záležitostí může mít nepřímý dopad na jednání dceřiných společností a celé skupiny na trhu. Rozhodující je nakonec otázka, zda mateřská společnost dostatečně ovlivňuje směr činností dceřiné společnosti natolik, že je třeba obě společnosti z hospodářského hlediska považovat za jeden celek (v tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora ze dne 10. září 2009, Akzo Nobel a další v. Komise, C-97/08 P, Sb. rozh. s. I-8237, bod 73 a rozsudek Dow Chemical v. Komise, bod 120 výše, bod 77).“ Uvedený závěr byl následně potvrzen v rozsudku Soudního dvora EU ze dne 9. 9. 2015 „Toshiba v. Commission“, C-623/15P, odst. 66.

²⁸³ Za všechny společnosti byla podána žádost o leniency.

Speditrans na společnost AWT Čechofracht²⁸⁴ a došlo tak k úplnému ovládnutí prvně uvedené společnosti.²⁸⁵ Na počátku roku 2011 v důsledku vnitrostátní fúze sloučením společnost Speditrans zanikla a jediným právním nástupcem se stala společnost AWT Čechofracht.²⁸⁶

251. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost AWT Čechofracht odpovědnou za protisoutěžní jednání společnosti Speditrans jako jejího právního nástupce za období od 1. 7. 2004 do 31. 12. 2010 (poslední den před rozhodným dnem fúze). Zároveň je však společnost AWT Čechofracht minimálně ode dne 1. 2. 2005 odpovědná za protisoutěžní jednání společnosti Speditrans z důvodu výlučné kontroly nad uvedenou společností.²⁸⁷
252. Dne 21. 12. 2004 vznikla společnost Interfracht. Společnost Speditrans byla od jejího vzniku až do 10. 12. 2008 jejím jediným společníkem, poté byl celý obchodní podíl převeden na společnost AWT Čechofracht. Tento stav trval do 3. 2. 2010, kdy společnost AWT Čechofracht ztrácí majoritu a dále vlastní jen podíl ve výši 50 %. Ve spojení s předcházejícími odstavci Úřad proto činí společnost AWT Čechofracht za období od 21. 12. 2004 do 3. 2. 2010 odpovědnou za protisoutěžní jednání společnosti Interfracht z důvodu výlučné kontroly nad posléze uvedenou společností.
253. Pro období od 1. 1. 2011 do 10. 6. 2013 pak Úřad za výše popsané protisoutěžní jednání činí společnost AWT Čechofracht odpovědnou přímo, neboť v tomto období jednala prokazatelně sama a bezprostředně v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.
254. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost AWT Čechofracht odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání soutěžitele AWT za celé období jeho trvání a je jí adresováno rozhodnutí.

Soutěžitel Interfracht

255. Úřad považuje společnost Interfracht za samostatného soutěžitele od 4. 2. 2010, neboť dne 3. 2. 2010 ztrácí nad společností Interfracht výlučnou kontrolu do té doby jediný společník, společnost AWT Čechofracht (viz výše).
256. Od 4. 2. 2010 vlastnila společnost AWT Čechofracht jen obchodní podíl ve výši 50 %, zbývajících 50 % bylo rovnoměrně rozděleno mezi 2 fyzické osoby. To znamená, že společnost AWT Čechofracht již nebyla v postavení, aby mohla sama a neomezeně určovat chování společnosti Interfracht. Od 4. 2. 2010 společnost Interfracht sama rozhodovala o svém soutěžním chování²⁸⁸ a účastnila se protisoutěžní spolupráce jako samostatný subjekt.
257. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost Interfracht odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání soutěžitele Interfracht za období od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013 a je jí adresováno rozhodnutí.

Soutěžitel Argo

²⁸⁴ Viz l.č. 1208 - 1212 správního spisu, změna byla do OR zapsána 1. 6. 2005, viz l.č. 1192 – 1197 správního spisu.

²⁸⁵ Viz též vyjádření účastníka řízení na l.č. 1006 správního spisu.

²⁸⁶ Rozhodným dnem pro fúzi byl 1. 1. 2011, k výmazu společnosti z OR došlo dne 30. 6. 2011, viz l.č. 1192 – 1197 správního spisu.

²⁸⁷ Do 1. 2. 2005 byly společníky ve společnosti Speditrans různé osoby s relativně nízkými podíly, tedy bez možnosti kteréhokoliv z nich společnost Speditrans ovládat (viz úplné výpisy z OR, na něž bylo odkazováno výše).

²⁸⁸ Viz l.č. 1155 a 1160 – 1169 správního spisu; soutěžitel Interfracht výslovně uvedl (cit.): „*...obchodní tajemství...*“

258. Pro posouzení jednání, účast na něm a přičtení odpovědnosti v rámci soutěžitele Argo jsou relevantními následující společnosti:
- [...obchodní tajemství...].
259. Společnost [...obchodní tajemství...].²⁸⁹
260. Společnost [...obchodní tajemství...]²⁹⁰ byla od 23. 2. 2002 do 31. 1. 2013 ovládána společností [...obchodní tajemství...].
261. Společnost Argo Logistics byla od listopadu 1998 do srpna 2014 [...obchodní tajemství...].²⁹¹ Právě společnost Argo Logistics byla [...obchodní tajemství...].²⁹²
262. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost Argo Logistics odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání soutěžitele Argo za celé období jeho trvání a je jí adresováno rozhodnutí.

Soutěžitel Spedica

263. Společnost Spedica vznikla dne 16. 7. 2007. Úřad má její zapojení do protisoutěžního jednání prokázáno v letech 2008 až 2010. V uvedeném období byly jejími společníky 3 fyzické osoby.
264. Z uvedených důvodů Úřad činí společnost Spedica odpovědnou za výše popsané protisoutěžní jednání soutěžitele Spedica za období od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010 a je jí adresováno rozhodnutí.

V. 7.

Subjektivní stránka deliktu

265. Odpovědnost za protisoutěžní jednání spočívající v uzavření zakázané dohody narušující soutěž je odpovědností objektivní. Zákon tedy Úřadu neukládá, aby u všech osob, které hodlá za porušení hmotněprávních ustanovení zákona sankcionovat, zkoumal zavinění.²⁹³ Úřad nicméně subjektivní stránku posuzuje s ohledem na to, že posouzení subjektivní stránky jednání účastníků řízení považuje za důležitou součást svých úvah o výši ukládané pokuty.
266. Při posuzování subjektivní stránky protisoutěžního jednání vycházel Úřad z toho, že soutěžitelé vzájemně koordinovali jednání vůči zákazníkům, kteří přepravovali, resp. poptávali přepravu zboží v rámci vlakového projektu, a tím vědomě eliminovali rizika vzájemné konkurence. Museli si být vědomi nezákonného charakteru svého jednání a rovněž toho, že jejich jednání může mít za následek narušení hospodářské soutěže. Úřad proto dospěl k závěru, že všichni účastníci řízení porušili § 3 odst. 1 ZOHS 360 a čl. 101 SFEU zaviněně, a to ve formě úmyslu.

²⁸⁹ Viz l.č. 1291 správního spisu.

²⁹⁰ Její zapojení do protisoutěžní spolupráce prokazuje komunikace (email) ze dne 6. 10. 2008, viz l.č. 33 (A20) správního spisu.

²⁹¹ [...obchodní tajemství...].

²⁹² Tato společnost navíc vykazuje [...obchodní tajemství...] mj. ani neplní své povinnosti vůči obchodnímu rejstříku.

²⁹³ K vyvození odpovědnosti tedy postačí fakt, že právnická osoba svým jednáním porušila nebo nesplnila povinnost stanovenou zákonem nebo uloženou na jeho základě.

VI. Námitky soutěžitelů a návrhy na doplnění dokazování po vydání Sdělení výhrad

Soutěžitel Argo

267. Po vydání Sdělení výhrad Úřad obdržel dvě podání soutěžitele Argo.²⁹⁴ V prvním podání ze dne 13. 12. 2019 člení své námitky do okruhů, jak uvedeno níže (písm. a – i), přičemž řada argumentů se opakuje a lze je nalézt ve více okruzích. Soutěžitel rovněž navrhuje provedení některých důkazů, zejm. výslechy svědků; k návrhům na provedení důkazů se Úřad vyjadřuje na konci této kapitoly.

ad a) Nesprávné vymezení relevantního trhu

268. Soutěžitel Argo namítá špatné věcné a geografické vymezení relevantního trhu. Dle jeho názoru mělo být součástí hlubšího prověřování chování těch společností, které v předmětné době působily jako národní dopravci, např. společnost ČD Cargo, Cargo Slovakia a MÁV Cargo, neboť tyto subjekty měly do značné míry určovat podobu daného trhu a podmínky fungování ostatních soutěžitelů (zasílatelů). Vliv těchto silných hráčů měl následně ovlivnit i chování soutěžitelů, kteří neměli jinou alternativu, než aby byl projekt Carpathia zrealizován a provozován v dané podobě. Vliv a postavení národních dopravců měl mimo jiné znamenat, že nebylo možné získat jakoukoliv výhodu na základě (hypotetické) dohody se svým konkurentem, neboť podmínky fungování trhu přepravy a zasílatelství po železnici byly předem dány a všechny subjekty se jim musely přizpůsobit. Národní dopravci měli být v takové pozici, že snadno mohli některým subjektům vytvářet řadu překážek, zatímco jiným poskytnout podmínky mnohem příznivější.

269. Dle názoru Úřadu soutěžitel Argo do jisté míry spojuje argumenty týkající se nesprávného vymezení relevantního trhu s argumenty na podporu tvrzení, že se o nezákonnou dohodu ze strany společností participujících v posuzovaných vlakových projektech nemohlo jednat. Jinými slovy navrhuje, aby se Úřad více zabýval působením národních dopravců a na základě toho dospěl ke zjištění, že chování soutěžitelů nemohlo představovat zakázanou protisoutěžní dohodu.

270. Úřad spatřuje v argumentaci soutěžitele Argo několik nesprávných úvah. Úřad jednak aspekt působení národních dopravců neopominul (viz Sdělení výhrad, bod 64.). Jedná se sice o stručné vyjádření, má však svůj důvod. Středobodem posuzování chování soutěžitelů ze strany Úřadu totiž bylo, jakým způsobem vystupovali vůči svým zákazníkům, kteří požadovali provedení přepravy zboží v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia. Skutečnost, jaké k tomu měli zasílatelé ze strany národních dopravců vytvořeny podmínky, nemůže být zdůvodněním postupu, kdy se jednotliví zasílatelé mezi sebou domlouvají, jaké ceny nabídnou zákazníkovi za provedení konkrétní přepravy, vše s jediným cílem - zachovat vzájemně dohodnuté schéma alokace jednotlivých zákazníků. Pokud tedy soutěžitel Argo Úřadu vytýká, že (cit.): „[v]ůbec nezohlednil, že tvůrcem relevantního trhu a jeho rozhodujícím činitelem byl národní dopravce ČD, který přepravy realizoval, rozhodoval o cenách za přepravu a o vlakových opatřeních“, míří tím do oblasti, která ani nemohla být předmětem hlubšího právního posouzení. I kdyby v dané době český národní dopravce (hypoteticky) nastavil soutěžitelům „tvrdé“ podnikatelské prostředí a podmínky, nemůže tím být omlouváno jejich

²⁹⁴ Viz l.č. 1855 – 1874 a 1879 – 1897 správního spisu. Pro úplnost Úřad dodává, že dne 11. 3. 2020 obdržel nové oznámení o převzetí právního zastoupení účastníka řízení Argo Logistics, viz l.č. 1925 – 1928 správního spisu.

nezákonné jednání směrem k zákazníkům v podobě skrytě

dohodnutého navýšení ceny, kdykoliv se na ně zákazník s konkrétní poptávkou obrátil. Soutěžitel Argo ani žádné důkazy, že byl vlastně „nucen“ domlouvat se inkriminovaným způsobem s jinými soutěžiteli na cenách pro zákazníky, nedokládá. Činil tak jen ze své vlastní vůle a za účelem ekonomického prospěchu.

271. Soutěžitelem předložené důkazy, zejm. *Zaváděcí rozkaz k vlaku Carpathia*,²⁹⁵ prokazují pouze okolnosti organizačního zabezpečení vlaku ze strany národního dopravce. Stále se však jedná o předcházející organizační stupeň, to znamená nutný vstup (činnost) pro vlastní vypravení vlaku, který sám o sobě nemohl nijak ovlivnit rozhodnutí dotčených soutěžitelů skrytě se domlouvat a následně předkládat zákazníkům účelově upravené cenové nabídky. Soutěžitel Argo obdobné argumenty opakovaně uvádí i na dalších místech svého podání.
272. Námitky soutěžitele týkající se arbitrárního vymezení relevantního trhu musí Úřad odmítnout. Úřad podrobně popsal své úvahy, včetně citací z literatury a odkazů na správní a soudní rozhodnutí, v nichž byla obdobná materie řešena, zejména vztah zasílatelství a dopravy, a zdůvodnil, proč se k danému vymezení relevantního trhu přiklonil. Skutečnost, že je ve vymezení uvedeno „nákladní železniční přeprava a zasílatelství“, je pouze dána (ve Sdělení výhrad vysvětlenou) existencí přepravy jako technicky nezbytného vstupu každé zasílatelské činnosti. To ale v žádném případě neznamená, že by účastníkem správního řízení musela být společnost České dráhy, resp. ČD Cargo, jak tvrdí soutěžitel Argo.
273. Soutěžitel Argo taktéž namítá, že nebyly dostatečně stanoveny tržní podíly dotčených soutěžitelů. Úřad však má za to, že se v rámci kapitol o skutkových okolnostech a jejich právní kvalifikaci dostatečně podrobně věnoval tomu, proč na základě charakteristiky protisoutěžního jednání a způsobu jeho naplňování nepovažoval za nutné přesné určení tržních podílů jednotlivých soutěžitelů. Účastníci řízení představovali všechny na relevantním trhu působící soutěžitele; jejich participaci na posuzovaném jednání, délku a objem přepravovaného zboží potom Úřad zohlednil při posuzování individuální závažnosti deliktů.
274. Dále soutěžitel Argo uvádí, že na něj měl být vytvářen nátlak, aby přestal vypravovat vlastní ucelené vlaky přes Maďarsko a připojil se k projektu Carpathia, jinak mu bude v dalším samostatném vypravování vlaků bráněno díky vlivu „velkých hráčů“ na trhu a vazbám mezi soutěžitelem RCA a maďarským národním dopravcem MÁV. Jak ve Sdělení výhrad, tak v tomto rozhodnutí Úřad konkrétně uvádí, na základě jakých důkazů obsažených ve spise má prokázáno, že se soutěžitel Argo účastnil jednání ohledně projektu Carpathia zcela ze své vůle a jako rovnocenný partner. Důkazy také prokazují, že si soutěžitel Argo dokázal úspěšně prosazovat své zájmy a ochranu svých zákazníků (např. [...*obchodní tajemství*...]).²⁹⁶ Námitka, že v řízení sp. zn. ÚOHS-S633/2016/KD ve věci „Italia Express“ byla účastníkem řízení také společnost České dráhy, a.s., a že by tomu tak mělo být i nyní, je nedůvodná. Úřad vždy vychází z podkladů, které má žurnalizovány ve správním spisu. Z těchto podkladů plyne, že se do protisoutěžních aktivit zapojili určití soutěžitelé, oproti případu „Italia Express“ však mezi nimi není soutěžitel ČD, a proto nemůže být účastníkem správního řízení v nyní řešené věci. Společnost České dráhy, a.s. nebyla účastníkem řízení ve věci „Italia Express“ z titulu národního dopravce.

²⁹⁵ Viz l.č. 1870 – 1874 správního spisu.

²⁹⁶ Lze zmínit, že v době protisoutěžního jednání vykazoval soutěžitel [...*obchodní tajemství*...].

275. K celému souhrnu námitek soutěžitele Argo, které směřují do „sféry národních dopravců“, Úřad konstatuje, že ani z jednoho důkazu neplyne, že by se museli z donucení a pod tlakem domlouvat ve vztahu k zákazníkům, tak jak je jim to Úřadem vytýkáno. Tato konstrukce předestřená soutěžitelem Argo působí, optikou shromážděných důkazů, nevěrohodně a účelově.

ad b) Vytýkané jednání nesplňuje znaky narušení hospodářské soutěže

276. Soutěžitel Argo namítá, že Úřad špatně chápe a vykládá některá ustanovení o ochraně rezervovaných transportů, a že veškeré jednání soutěžitelů v rámci vlakových projektů bylo jen technickou a organizační činností nezbytnou pro účely správného fungování projektu a vypravení jednotlivých vlaků. Ve svém důsledku pak měla být společným postupem dosažená efektivita při vypravení vlaku benefitem pro zákazníky.
277. Úřad setrvává na svém názoru ohledně výkladu smluvních ujednání, která byla uzavřena na počátku spolupráce, a tento výklad je podpořen získanými důkazy o komunikaci soutěžitelů. Společný postup soutěžitelů mohl přinášet výhody a úspory z rozsahu při vyjednávání s dopravci, jednotném dispečinku, apod., tuto činnost je ale třeba odlišit od navazujícího vyjednávání se zákazníky a získávání zakázek.
278. Standardní podoba získávání klientů mívá podobu předložení výhodnější nabídky, tj. nabídky obsahující lepší parametry a podmínky než nabídka konkurenční. Jakékoliv ujednání, které takovou činnost mezi soutěžiteli omezuje, nemá opodstatnění.²⁹⁷ Soutěžitel Argo mj. uvádí argument (cit.): „...v důsledku popsané spolupráce mohla být přeprava nabízena koncovému zákazníkovi za výhodnějších podmínek, než kdyby každý ze zasílatelů zajišťoval přepravu samostatně.“ Tomu však odporují zjištěné skutečnosti a důkazy, kdy ani jeden z důkazů neobsahuje komunikaci v tom smyslu, že jeden ze zasílatelů toho druhého „altruisticky“ instruuje, aby nabídl cenu nižší a zakázku pro sebe na jeho úkor získal. Slačování cenových nabídek samozřejmě mělo vždy tendenci právě opačnou. Skrytá domluva o navýšení ceny mohla stěžejně zajistit zákazníkovi výhodnější podmínky.
279. V dalších odstavcích soutěžitel sám cituje pasáže, které zakazují napadání zákazníků a zajišťují ochranu rezervovaných transportů stanovením lhůt. Z toho dovozuje, že k rozdělování nedocházelo, jelikož *po uplynutí lhůty mohlo znovu docházet k získávání těchto zákazníků*. Těmto ustanovením přisuzuje soutěžitel význam, se kterým se Úřad z následujících důvodů neztotožňuje.
280. Soutěžitel Argo za prvé nezmiňuje, že existovala skupina pravidelných a dlouhodobých zákazníků, kterých se soutěžitelé nehodlali „vzdát“ a které si mezi sebe rozdělili již na počátku. Dále, výslovné ustanovení o zákazu napadání zákazníků, ochraně transportů a lhůtách představuje učebnicový příklad kartelového ujednání. Na povaze těchto ujednání nemůže nic změnit ani soutěžitelem podaný výklad, že po uplynutí lhůty vlastně mohlo k získávání zákazníků docházet, nehledě na to, že smlouvou stanovená délka lhůta 90 + 30 dní představuje 4 měsíce, přičemž ucelené vlaky byly vypravovány v některých obdobích (v období kulminace projektu) i denně. Zejména však předkládanou interpretaci soutěžitele Argo vyvrací zachycená komunikace. Úřad nespatřuje žádnou souvislost mezi potřebou vypravit konkrétní

²⁹⁷ S výjimkou striktních podmínek stanovených v § 3 odst. 4 zákona, resp. čl. 101/3 SFEU, viz níže.

vlak a skrytou domluvou mezi zasílateli vůči zákazníkům, ať už v tom, že budou někomu „patřit“, nebo v aspektech cenových.

281. K povaze leniency žádosti AWT a jejímu obsahu se Úřad vyjadřuje níže, v rámci samostatného bodu.

ad c) Neprokázání vytýkaného protisoutěžního jednání/Nesprávná interpretace a rozpornost provedených důkazů

282. Soutěžitel Argo namítá, že proti němu nemá Úřad důkazy k prokázání protisoutěžních aktivit, a že obsah komunikace za soutěžitele, která se jako důkazní materiál ve spise nachází, by měl být vykládán zcela jinak, než činí Úřad. Zpochybňuje tedy účast soutěžitele Argo na protisoutěžní dohodě a kritizuje v tomto směru i důkazní hodnotu leniency žádosti AWT.
283. Úřad konstatuje, že důkazní materiál ve spisu je uceleným souborem komunikace soutěžitelů a dalších informací, z něž Úřadu vyplývá zapojení soutěžitele Argo do vytýkaného jednání přesně tím způsobem, jak je v tomto rozhodnutí uvedeno. Pokud soutěžitel Argo interpretuje předmětné podklady jinak, jde z jeho strany jen o účelová tvrzení vedená snahou vyhnout se odpovědnosti a sankci (k předloženým návrhům na dokazování se Úřad komplexně vyjadřuje v závěru této části).
284. K tvrzeným rozporům mezi protokolem a čestným prohlášením v rámci leniency žádosti AWT Úřad konstatuje, že [...*obchodní tajemství*...] v rámci soutěžitele. Obecně pak druhou z leniency žádostí Úřad považuje za doplnění informací, které již měl k dispozici díky podkladům v leniency žádosti RCA, přičemž v jejich obsahu žádné rozpory neshledává. Především pak informace z leniency žádostí odpovídají důkazům zajištěným během místních šetření a navzájem se podporují. Žádný okruh důkazů pak neumožňuje alternativní výklad a scénář, jak se domnívá soutěžitel řízení.

ad d) Leniency žádosti jako nedostatečné důkazy

285. Soutěžitel namítá, že obě leniency žádosti jsou nedostatečným podkladem pro prokázání protisoutěžních praktik soutěžitele Argo, neboť jsou sepsány tendenčně a účelově, a nemohou proto mít jakoukoliv vypovídající hodnotu a věrohodnost, pokud jde o prokázání nezákonného jednání soutěžitele Argo. Navíc mají být jediným podkladem, na jehož základě činí Úřad své závěry.

286. Úřad se k dané věci již výše vyjadřoval. Opětovně konstatuje, že se obě leniency žádosti vzájemně doplňují a potvrzují, leniency žádost RCA je doplněna velkým množstvím autentické komunikace mezi soutěžiteli. Tyto podklady dále Úřad rozšířil o řadu důkazů získaných během místních šetření, které opět potvrzují obsah leniency žádostí. Žádná část důkazního materiálu nejen nepopírá jinou, právě naopak. Úřad má tedy předmětné protisoutěžní praktiky prokázány na základě komplexního souhrnu různých informací a zdrojů. Právě z tohoto důvodu není soutěžitelem řízení citovaná judikatura evropských soudů případná. Úřad dodává, že další (tj. třetí) soutěžitel podal žádost o narovnání, jejíž součástí je přiznání se k vytýkanému jednání za daného soutěžitele.

ad e) Dovozování deliktní odpovědnosti soutěžitele Argo za jednání jiných soutěžitelů

287. Soutěžitel Argo namítá, že Úřad chybně posoudil otázku odpovědnosti za domnělé protiprávní jednání, když jej postihuje za celé vymezené období a navíc mu přičítá i účast na projektu Sylvania.
288. Úřad dovedl účast jednotlivých soutěžitelů na projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia v různé míře a v různých obdobích, přičemž vždy vysvětlil, na základě kterých konkrétních důkazů, jak je interpretuje a proč tak činí. U soutěžitele Argo tuto účast shledal v celém vymezeném období, zároveň ale vysvětlil, co se událo v souvislosti se vznikem nového projektu Carpathia a jakým způsobem byl, ve srovnání s původním projektem Carpathia, zapojen soutěžitel Argo. Dále Úřad v souvislosti s projektem Sylvania vysvětlil, v čem díky propojení obou projektů spočívala výhoda pro soutěžitele Argo, a proč jej činí odpovědným za celé vytýkané protisoutěžní jednání, včetně projektu Sylvania.
289. Soutěžitel Argo dále odmítá, že by se mohl podílet na projektu Carpathia v celém vymezeném období. Dokládá to [...obchodní tajemství...].²⁹⁸ Úřad však zmíněnou smlouvu považuje za právní podklad pro obchodní vztah mezi dvěma podnikateli. Je běžné a očekávatelné, že si jakýkoliv podnikatelský subjekt upraví vztahy se svými obchodními partnery. To, že došlo k uzavření takové zásilateléské smlouvy, neznamená samo o sobě ústup soutěžitele Argo od dodržování protisoutěžních ujednání. Pokud se tedy jedná o změnu jeho pozice v rámci projektu nová Carpathia, Úřad tuto okolnost vzal do úvahy, nicméně má prokázáno, že i nadále ze strany všech soutěžitelů trvalo zavedené schéma protisoutěžní spolupráce.²⁹⁹ Navíc si soutěžitel Argo preferenční pozici v novém projektu Carpathia v komunikaci s ostatními soutěžiteli výslovně hájí a jednoznačně se vyjadřuje k zachování spolupráce. Úřad proto setrvává na svých závěrech.
290. Soutěžitel Argo dále uvádí, že jeho podíl na přepravených objemech měl být na minimální úrovni. K tomu Úřad konstatuje, že v různých obdobích trvání předmětných vlakových projektů se podíly přeprav jednotlivých soutěžitelů měnily a lišily. Jak Úřad vysvětluje v rámci právního hodnocení posuzovaného jednání, nevymezoval u jednotlivých soutěžitelů skutečně přepravené objemy tonáže, neboť jejich jednání hodnotí jako celek v tom smyslu, že každý ze soutěžitelů pomáhal naplňovat jedno a totéž schéma rozdělování zákazníků. To

znamená, že i pokud by soutěžitel (dovedeno *ad absurdum*) pouze poskytoval „krycí“ nabídky,

²⁹⁸ Viz I.č. 1867 – 1869 správního spisu.

²⁹⁹ Vyjma soutěžitele Spedica.

aby zákazníci stále přepravovali zboží s určeným soutěžitelem, bylo by jeho jednání porušením § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU. Úřad nemůže hodnotit jakékoliv vnitřní pohnutky a motivy soutěžitelů zakázaných dohod.

ad f) Neaplikování blokové výjimky a pravidla *de minimis*

291. Soutěžitel Argo namítá, že Úřad nedostatečně zkoumal podmínky uplatnění pravidla *de minimis* a pravidel stanovených v čl. 101/3 SFEU, resp. § 3 odst. 4 zákona. Taktéž neměl být shledán dopad na obchod mezi členskými státy. Předmětné vlakové projekty a odpovídající jednání soutěžitelů při jejich zajištění měla představovat signifikantní přínos pro zákazníky z pohledu cenových úspor, rychlosti dopravy do cílové destinace, atd., alternativně se mohlo jednat o dohody se zanedbatelným dopadem.
292. S ohledem na to, na kolika stranách textu se Úřad věnoval rozboru podstaty jednání soutěžitelů, považuje za nadbytečné veškeré důvody na tomto místě znovu uvádět. Jednání soutěžitelů nemohlo naplnit žádnou blokovou výjimku či podmínky *de minimis*. Jestliže soutěžitel Argo opakovaně tvrdí, že (cit.): „... vytvoření projektu *Carpathia* umožnilo snížení konečných cen pro zákazníky...“, pak zejména ta komunikace mezi soutěžiteli, v níž se skrytě domlouvají na navýšení ceny v konkrétní nabídce, prokazuje pravý opak. Úřad podmínky naplnění pravidla *de minimis* v jednání soutěžitelů neshledal, resp. je soutěžitel Argo neprokázal.
293. Stejně tak Úřad výše zdůvodnil, proč shledal s ohledem na geografickou relaci, přepravované objemy zboží a okruh zapojených subjektů dopad jednání na obchod mezi členskými státy a porušení čl. 101 SFEU.

ad g) Nesprávná aplikace programu leniency Úřadem

294. Soutěžitel Argo namítá, že se Úřad dopustil nesprávného hodnocení obou leniency žádostí. Dle jeho tvrzení neměla především leniency žádost AWT dostatečnou přidanou hodnotu a neměla být Úřadem přijata, a dále měl Úřad zohlednit opakované porušování pravidel hospodářské soutěže některými soutěžiteli (recidivu).
295. Úřad konstatuje, že z první leniency žádosti se dozvěděl o předmětném protisoutěžním jednání a na jejím základě dále provedl neohlášená místní šetření. První leniency žádost obsahovala informace a podklady, které byly jednoznačně potvrzeny důkazy nalezenými při místních šetřeních. Sdělení dalších informací a přiznání se jiného soutěžitele v rámci druhé leniency žádosti může mít významnou přidanou hodnotu například v řízeních s větším počtem účastníků.³⁰⁰ Hodnocení, zda má další leniency žádost v pořadí dostatečnou přidanou hodnotu, však náleží Úřadu, který přitom bere v úvahu stav věci, již předložené důkazy, atd. V řešené věci Úřad leniency žádost AWT takto posoudil, neboť v ní byly podrobně uvedeny [...obchodní tajemství...].
296. K tvrzeným rozporům mezi protokolem a čestným prohlášením v rámci leniency žádosti AWT se Úřad již vyjádřil výše (opakující se argument). Pokud jde o námitku neposouzení jednání některých soutěžitelů jako recidivy, pak Úřad neshledal naplnění všech nezbytných podmínek. U prvního žadatele o leniency v pořadí není pokuta ukládána, tudíž podmínky recidivy nejsou předmětem posuzování. Dalším soutěžitelům by nejdříve musela být uložena pravomocně pokuta za porušení ZOHS a až poté by se museli dopustit obdobného jednání, které by bylo

předmětem řízení před Úřadem.³⁰¹

ad h) Nesprávné přičítání projektu Sylvania k tíži soutěžitele Argo

297. V rámci samostatného bodu soutěžitel Argo namítá, že je mu přičítána k tíži účast na projektu Sylvania, přestože se jej neúčastnil (daná námitka byla vznesena i na jiných místech podání).
298. Úřad na více místech vysvětlil, že celé jednání v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia považuje za jedno protisoutěžní schéma, k jehož naplnění přispívali všichni soutěžitelé společně (rozdělení zákazníků, krycí nabídky, atd.). I ten soutěžitel, který podal krycí nabídku, přispěl k plnění kartelové dohody, byť neprovedl konkrétní přepravu. Totéž platí pro vztah mezi projekty Carpathia a Sylvania. Soutěžitel Argo o propojení, resp. ochraně projektu Carpathia před projektem Sylvania, věděl, respektoval je a profitoval z něj tím způsobem, že jeho transporty nebyly nijak ohroženy a přebírány jinými soutěžiteli. Naopak mohl za předem dohodnutých podmínek realizovat vlastní přepravy v rámci projektu Carpathia. Byla to tedy další „pojistka“ v dohodnutém schématu rozdělení zákazníků.

ad i) Nesprávné určení výše pokuty a nepřiměřená tvrdost

299. Soutěžitel Argo namítá, že při výpočtu pokuty postupoval Úřad nesprávně a nezákonně, neboť nerespektoval základní zákonné principy ukládání pokut, předcházející rozhodovací praxi, ani vlastní zveřejněnou metodiku, dále nebyla naplněna materiální stránka deliktu a nedošlo k potřebné individualizaci trestu.
300. Co se námitky nesprávného základu pro výpočet pokuty týče (veškerý obrat ze všech dotčených vlakových projektů), Úřad opakovaně a v různých souvislostech vysvětlil, že spolupráce soutěžitelů představovala jediné komplexní schéma s vědomou a úmyslnou participací na protisoutěžním jednání. Zohlednil přitom reálnou míru zapojení do této spolupráce, to znamená, že u soutěžitelů, kteří byli v pozici hlavních partnerů, Úřad použil vyšší hodnotu výchozího podílu při stanovení pokuty. Soutěžitel Argo se jako partner účastnil projektu od počátku, pomohl jej vytvořit a zorganizovat, a i v závěru projektu nová Carpathia si stále zachoval silné postavení.
301. Úřad taktéž uvedl důvody, proč při stanovení průměrné ceny přepravy za tunu vycházel z cen, které skutečně platili zákazníci. Z komunikace soutěžitelů je zcela zřejmé, že si poskytovali krycí nabídky pro celou trasu přepravy (aby zákazník méně výhodnou nabídku nepřijal a dohodnuté rozdělení zůstalo zachováno), Úřad proto tyto ceny použil ke svým výpočtům.³⁰²
302. Soutěžitel Argo dále opomíjí skutečnost, že soutěžiteli RCA není pokuta ukládána, tudíž ve Sdělení výhrad a v rozhodnutí absentují úvahy o pokutě pro tohoto soutěžitele. Soutěžitel AWT se nachází v ekonomické situaci, která neodpovídá jeho pozici a významu v projektech během jejich trvání. Veškeré subjekty, které se projektů ucelených vlaků účastnily, navíc v dané

³⁰¹ Úřad zde musí zdůraznit, že se vyjadřuje k podmínkám recidivy jen velmi obecně. Recidiva přitom může mít řadu podob (obecná, stejnorodá, speciální) a nelze vyloučit, že v některých případech by bylo možné za recidivu považovat zneužití dominantního postavení a posléze uzavření kartelové dohody, zatímco v jiném případě by okolnosti umožnily za recidivu považovat jen typově stejné jednání.

³⁰² Některé okolnosti jsou podrobně popsány v kapitole týkající se stanovení pokut, která následuje (*Kap. VII. Předpokládaná výše sankcí - 4. Průměrná cena přepravy*).

době dosahovaly násobně vyšších obrátů. Jestliže Úřad nyní ukládá pokuty, jak je uvedeno ve výroku, pak je tento postup vůči účastníkům řízení velmi příznivý.

Doplňující podání soutěžitele Argo

303. V druhém podání ze dne 15. 1. 2020 soutěžitel Argo pouze doplňuje některé námitky uvedené v podání prvním. Dle jeho sdělení měly být objemy přepravené v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia zcela bezvýznamné při srovnání objemu toku zboží z EU směrem [...obchodní tajemství...]. Díky zanedbatelnému významu zmíněných vlakových projektů proto nemohlo dojít k ovlivnění obchodu mezi členskými státy. Úřad měl povinnost se tímto aspektem hlouběji zabývat, zvláště když (dle tvrzení soutěžitele) nemůže mít Úřad prokázanu existenci dohody typu *hardcore*. V podání předkládá jako důkaz *Studii vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe*, s některými doplňujícími údaji o objemech zboží, apod.
304. Soutěžitel však již neuvádí nic, co by nebylo uvedeno v dřívějším podání, a co by již nebylo vypořádáno. Co se týče předložené studie o vodním koridoru D-O-L, pak Úřad v jejím obsahu nespaturuje nic, co by dokládalo jeho nesprávný postup, nebo přinášelo nové poznatky.³⁰³

Shrnutí k námitkám a navrženým důkazům:

305. U řady výše zmíněných námitek soutěžitele Argo se Úřad omezil na konstatování nosných důvodů skutkového posouzení a právní kvalifikace, neboť konkrétní úvahy byly dostatečně a detailně rozvedeny v příslušných pasážích Sdělení výhrad a nyní v tomto rozhodnutí.³⁰⁴ Velmi intenzivní jednání s jednotlivými účastníky se rovněž vedla v rámci procedury narovnání, během níž Úřad své argumenty a z nich plynoucí závěry účastníkům řízení vysvětlil. K některým důkazům se specificky vyjádřil výše v textu (*Zaváděcí rozkaz vlaku Carpathia, [...obchodní tajemství...]*).
306. Dokazování ve správním řízení se řídí zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád (dle § 25a zákona o ochraně hospodářské soutěže), a podle jeho § 52 není správní orgán návrhy účastníků řízení vázán; je však povinen provést důkazy potřebné ke zjištění stavu věci. Provedené důkazy pak správní orgán podle § 50 odst. 4 správního řádu hodnotí podle své úvahy s pečlivým přihlédnutím ke všemu, co vyšlo v řízení najevo. Je tedy na správním orgánu, aby uvážil důkazní stav a nezbytnost provedení dalších důkazů. Má-li skutkový stav za prokázaný, je třeba, aby neprovedení dalších navržených důkazů zdůvodnil.³⁰⁵
307. Úřad konstatuje, že má skutkový stav dostatečně prokázaný na základě dvou leniency žádostí, podkladů získaných při místních šetřeních, z žádostí o informace, které v průběhu správního řízení adresoval jak účastníkům řízení, tak dalším subjektům (např. zákazníkům) a z další vlastní činnosti. Zejména důkazy v leniency žádosti RCA obsahují autentickou komunikaci mezi soutěžiteli, jejíž obsah je zcela jednoznačný a nepřipouští jiné výkladové varianty. Úřad shromážděný důkazní materiál považuje za úplný, proto by žádný z účastníkem řízení navržených důkazů již nemohl vnést do prokazování skutkového stavu více informací, a to ani

³⁰³ Nehledě na to, že se jedná o pracovní verzi studie, která dokonce obsahuje průběžné komentáře a poznámky jednotlivých osob podílejících se na zpracování studie. Úřadu není známo, proč nebyla předložena konečná verze studie, avšak s ohledem na její obsah a oblast, které se věnuje, by na názoru Úřadu stěžii mohla něco změnit.

³⁰⁴ Nelze si nevšimnout, že soutěžitel Argo sice poukazuje na údajné chyby Úřadu při objasňování skutkového stavu, v interpretaci různých ujednání a v následné právní kvalifikaci, ale nikde na podporu svých tvrzení necituje z vlastní komunikace s ostatními soutěžiteli, což je však, s ohledem na její obsah, pochopitelné.

³⁰⁵ Viz rozsudek NSS ze dne 17. 12. 2019, č.j. 2 As 159/2018-64, odst. 49.

výslech konkrétních dlouhodobých manažerů.

Soutěžitel Interfracht

308. Vyjádření k závěrům, které Úřad vyslovil ve Sdělení výhrad, zaslal rovněž soutěžitel Interfracht.³⁰⁶ V úvodu podání namítá, že nebyl stranou žádné dohody, protisoutěžního jednání se vůbec neúčastnil a byl jen v postavení zákazníka, dále, že se nepodílel na cenotvorbě v rámci dotčených projektů a neměl ani přístup k rezervačnímu systému.
309. Úřad ve Sdělení výhrad a nyní v tomto rozhodnutí podrobně popsal, kteří soutěžitelé se projektů ucelených vlaků účastnili, v jaké pozici, po jaké období, atd., a v souvislosti s tím vždy také uvedl, o jaké důkazy se opírá. Úřad má prokázáno, že se společnost Interfracht ještě před svým osamostatněním (v rámci soutěžitele AWT) zapojila do vytýkaného jednání, a po svém osamostatnění, již jako samostatný soutěžitel, v něm i nadále pokračovala. Úřad rovněž popsal okolnosti využívání rezervačního systému, tzn. zápisu transportů prostřednictvím soutěžitele AWT. Soutěžitel Interfracht neuvádí žádné nové skutečnosti, které by nebyly vypořádány již v textu.
310. Soutěžitel Interfracht opakovaně namítá, že byl v celém průběhu trvání vlakových projektů v postavení ovládané osoby, a to ze strany soutěžitele AWT, tedy se nemohl samostatně rozhodovat při svém jednání na trhu a nenesl proto žádnou odpovědnost za případné protisoutěžní chování. Dále uvádí, že vzhledem ke své ekonomické síle, kterou se nemohl srovnávat s jinými subjekty na trhu, ani neměl jinou možnost, jak přepravovat zboží do Rumunska. Několikrát se měl pokusit o odeslání transportů „mimo Carpathii“, ale tyto kroky byly vždy obtížné s ohledem na pozici velkých hráčů (zejm. RCA) na trhu. Údaje o zásilkách měl sdělovat pouze soutěžiteli AWT a s ostatními soutěžiteli si žádné informace nevyměňoval.
311. V předcházejícím odstavci uvedené argumenty jsou tytéž, které byly vzneseny a řešeny během procedury narovnání, a byly vypořádány ve Sdělení výhrad a nyní v tomto rozhodnutí. Úřad ve vymezeném relevantním období považuje účastníka řízení Interfracht za samostatného soutěžitele, a uvedl, na základě jakých skutečností a důkazů. Úřad má rovněž prokázáno aktivní zapojení soutěžitele Interfracht do schématu rozdělování zákazníků. Zároveň ale zohlednil některé důležité okolnosti v jeho prospěch, jak je vidět z vývoje bilaterálních jednání v rámci procedury narovnání, na jejichž základě například upravil výchozí podíl základní částky pokuty.
312. Další námitky soutěžitele Interfracht směřují do způsobu stanovení výše pokuty. Dle jeho názoru neměl Úřad vycházet u všech soutěžitelů z celkové tonáže, ale zohlednit jejich zapojení do projektu a především jeho pozici jako partnera, nebo zákazníka. Při výpočtu pokuty měl Úřad použít průměrnou cenu přepravy vztaženou jen k určité části celkové trasy, tj. bez započtení ceny přepravy na území Rumunska, a měl zohlednit i to, že soutěžitel nikdy nejednal na škodu svým zákazníkům.
313. I těmto opakovaným námitkám se Úřad věnoval na několika místech v textu (a byly vzneseny v obdobné podobě i soutěžitelem Argo). Soutěžitel Interfracht v konkrétním vymezeném období přispěl k naplnění jednoho komplexního protisoutěžního schématu, v tomto období nese odpovědnost za protisoutěžní jednání jako celek, a tomu odpovídá zohlednění

³⁰⁶ Viz l.č. 1848 – 1851 správního spisu. S tímto soutěžitelem navíc Úřad řadu připomínek diskutoval během procedury narovnání a některé z nich Úřad ve svých závěrech zohlednil.

přepravené tonáže jako dohodou dotčeného zboží, s další individualizací výpočtu pokuty v navazujících krocích.

314. Účastník řízení v závěru svého vyjádření kritizuje odečítání částek již zaplacených pokut u některých účastníků řízení, kteří jsou takto vlastně odměňováni za opakovanou účast na zakázané dohodě.
315. Zde musí Úřad konstatovat, že jeho postup vychází z pravidel absorpce vytvořených trestněprávní doktrínou, jejichž závaznost pro oblast přestupkového práva byla potvrzena i soudy (včetně práva hospodářské soutěže). Úřad je povinen tato pravidla respektovat.
316. Poslední námítky soutěžitele Interfracht se týkají procedury narovnání a obou leniency žádostí. Vyjadřuje nesouhlas s tím, že někteří soutěžitelé se díky leniency programu, příp. proceduře narovnání, dokáží vyhnout odpovědnosti, přestože byli původci a hlavními osobami celé protisoutěžní kooperace. Dle jeho názoru neměla být především akceptována leniency žádost soutěžitele AWT, která nemá požadovanou přidanou hodnotu.
317. Tento typ námitek již Úřad řešil v souvislosti s vyjádřením soutěžitele Argo, proto na své závěry uvedené výše odkazuje. Soutěžitel Interfracht nenavrhoval provedení nových důkazů.

VII. Předpokládaná výše sankcí

VII. 1.

Obecné principy ukládání pokut

318. Podle § 22a odst. 2 ZOHS 360 se za správní delikt podle § 22a odst. 1 písm. b) téhož zákona uloží pokuta do 10 000 000 Kč nebo 10 % z čistého obratu dosaženého soutěžitelem za poslední ukončené účetní období, není-li dále stanoveno, že se za správní delikt podle § 22a odst. 1 písm. b) zákona o ochraně hospodářské soutěže pokuta neuloží.³⁰⁷ Úřad standardně používá tu hranici pokuty, která je v daném případě pro soutěžitele citelnější.
319. Podle § 22b odst. 2 ZOHS 360 Úřad při určení výměry pokuty přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán, a dále přihlédne k jednání v průběhu řízení před Úřadem a snaze odstranit škodlivé následky správního deliktu.
320. Při výpočtu výše předpokládaných pokut Úřad postupuje dle pravidel stanovených v Zásadách.
321. Určení konkrétní výše pokuty je věcí správního uvážení Úřadu.³⁰⁸ Správní uvážení je založeno na posouzení všech relevantních okolností řešeného případu, ale zároveň musí respektovat zákonem stanovené meze. Konkrétní forma postihu a jeho výše musí působit natolik silně, aby od podobného jednání odradila i jiné nositele obdobných zákonných povinností, jaké svědčí účastníkům řízení. Zároveň musí být postih dostatečně znatelný v materiální sféře účastníků řízení, resp. soutěžitelů, aby v něm byla obsažena jeho represivní funkce.³⁰⁹ Uložená pokuta by tedy měla plnit zároveň jak funkci represivní, tak funkci preventivní, nesmí však být pro soutěžitele likvidační.³¹⁰
322. Základním východiskem pro stanovení pokuty je skutečnost, že sankce by měla odpovídat závažnosti správního deliktu, za nějž je ukládána. Je třeba zohlednit jak typovou, tak konkrétní závažnost deliktního jednání,³¹¹ včetně přitěžujících nebo polehčujících okolností, a další konkrétní aspekty řešeného případu, aniž by existoval taxativní výčet
- a 39.

³⁰⁷ Horní hranice pokut, které lze uložit, je stanovena alternativně, Úřad však standardně vychází z obrátového kritéria. Hranice 10 mil. Kč je určena především pro specifické případy, kdy subjekt, který je sice soutěžitelem ve smyslu § 2 odst. 1 zákona, nevykonává ekonomickou činnost a nevytváří obrat. Druhým případem je situace, kdy je horní hranice 10 mil. Kč vyšší než 10 % z čistého obratu (např. z důvodu propadu tržeb při jejich srovnání za období během protisoutěžního jednání a v době, kdy je pokuta ukládána). Sankce ukládaná v maximální výši podle této pevně stanovené hranice je tudíž pro soutěžitele méně příznivá, resp. citelnější.

³⁰⁸ Viz rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2013 ve věci „Kartel pekařů“, č.j. 5 Afs 69/2012-240, odst. 54 (cit.): „*Otázku posouzení horní hranice maximálně možné pokuty a samotného algoritmu jejího výpočtu je totiž třeba zásadně odlišovat. Druhá z uvedených se totiž odehrává plně v mezích správního uvážení žalovaného [Úřadu].*“

³⁰⁹ Viz např. rozsudek KS v Brně ze dne 6. 4. 2007 ve věci „ČSAD Liberec“, č.j. 62 Ca 27/2006, str. 23-24.

³¹⁰ Kritérium likvidačnosti pokuty je však posuzováno poměrně přísně a zvláště u právnických osob, viz rozsudek NSS ze dne 29. 1. 2015 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 8 Afs 25/2012, odst. 441 – 446, nebo usnesení téhož soudu ze dne 20. 4. 2010, sp. zn. 1 As 9/2008, odst. 25 a násl.

³¹¹ Viz rozsudek NSS ze dne 20. 12. 2012 ve věci „Asociace grafického designu“, č.j. 1 Afs 77/2012-47, zejm. body 32-34 a 39.

okolností, jež mohou do tohoto okruhu spadat. Každý případ je tedy posuzován individuálně.³¹² Tento přístup k individualizaci pokuty podle konkrétních okolností řešeného případu Úřadu nedává možnost bezbřehé kreativity,³¹³ především nesmí vůči jednotlivým soutěžitelům postupovat diskriminačně, zároveň ale znamená, že Úřad není rigidně limitován předcházející rozhodovací praxí.³¹⁴

323. Úřad rovněž u každého účastníka správního řízení při stanovení výše pokuty přihlíží k jeho aktuální hospodářské situaci, resp. k jeho celkovému čistému obratu dosaženému za poslední ukončené účetní období, přičemž zjišťuje, zda stanovená částka pokuty nepřesáhne 10 % z tohoto obratu.³¹⁵
324. Odpovědnost za protisoutěžní jednání spočívající v uzavření zakázané dohody je odpovědností objektivní,³¹⁶ zákon tedy Úřadu neukládá, aby u osob, které hodlá za porušení hmotněprávních ustanovení zákona sankcionovat, zkoumal zavinění. Úřad to však zpravidla činí, neboť subjektivní vztah pachatele k protiprávnímu jednání, resp. jeho výsledku, je okolností charakterizující jeho celkovou závažnost.
325. Podle ustálené judikatury správních soudů se trestnost správních deliktů řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů a na správní trestání lze přiměřeně vztáhnout principy trestního práva.³¹⁷

VII. 2.

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

326. Úřad výše konstatoval, že v posuzované věci došlo k porušení jak národních, tak unijních právně závazných soutěžních pravidel. Kartelové dohody, u nichž je shledán potenciál významně narušit obchod mezi členskými státy EU a porušující tak článek 101 SFEU, budou ve většině případů inherentním porušením národního soutěžního práva. Podle judikatury českých soudů v takovém případě dochází k jednočinnému souběhu národního a unijního deliktu, především z důvodu rozdílných chráněných zájmů.³¹⁸ Tato soudy vyslovená odlišnost

chráněných zájmů³¹⁹ tak zdánlivě řeší i respektování principu *ne bis in idem*, nutno však dodat,

³¹² V rozhodnutí ze dne 11. 7. 2013, sp. zn. 7 As 15/2013, NSS mj. uvedl: „Nelze po správních orgánech očekávat přesné zdůvodnění, proč byla uložena pokuta zrovna ve výši 200.000 Kč a nikoliv například ve výši 210.000 Kč. Podstatou správní uvážení je, že s ohledem na pestrost možných situací není možné nastavit žádný univerzální vzorec pro výpočet konkrétní výše pokuty. Pokud by tomu tak bylo, zahrnul by jej bezesporu zákonodárce přímo do zákona. Z hlediska soudního přezkumu je rozhodné, že výše pokuty byla uložena v zákonném rozmezí a řádně zdůvodněna, bylo přihlédnuto ke všem zákonným hlediskům a úvahy žalované se pohybují v mezích správního uvážení.“

³¹³ Viz rozhodnutí NSS ze dne 11. 7. 2013, sp. zn. 7 As 15/2013, cit.: „Z hlediska soudního přezkumu je rozhodné, že výše pokuty byla uložena v zákonném rozmezí a řádně zdůvodněna, bylo přihlédnuto ke všem zákonným hlediskům a úvahy žalované se pohybují v mezích správního uvážení.“

³¹⁴ Viz rozsudek ECJ ze dne 26. 1. 2017 ve věci „Zucchetti Rubinetteria SpA v Commission“, C-618/13P, odst. 38.

³¹⁵ U soutěžitelů, u kterých Úřad hodlá vycházet při výpočtu pokuty z obrátového kritéria.

³¹⁶ K vyvození odpovědnosti postačí, že právnická osoba svým jednáním porušila nebo nesplnila povinnost stanovenou zákonem nebo uloženou na jeho základě.

³¹⁷ Viz např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, sp. zn. 8 As 17/2007, str. 130 až 133. Nutno dodat, že po přijetí zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a souvisejících novel, byla řada absentujících či roztříštěných ustanovení a principů z oblasti správního trestání tímto předpisem „kodifikována“.

³¹⁸ Nenarušená/fungující soutěž na vnitřním trh EU versus nenarušená/fungující soutěž na národním trhu.

³¹⁹ Viz např. rozsudek NSS ze dne 3. 12. 2008 ve věci „Tupperware“, sp. zn. 7 Afs 7/2008, str. 16 a 17, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 28. 3. 2014 ve věci „RWE Supply & Trading CZ“, sp. zn. 5 Afs 15/2012, str. 11 a 12.

že je-li vedeno jen jediné správní řízení před národním soutěžním úřadem, absentuje především prvek *bis*.³²⁰

327. Související problematiku při jednočinném souběhu dvou a více deliktů představuje uplatnění principu absorpce. Absorpční zásada ukládá správním orgánům rozhodujícím o sankci za více správních deliktů spáchaných ve vícečinném nebo jednočinném souběhu, stejnorodém či různorodém, postupovat obdobně jako při ukládání úhrnného nebo souhrnného trestu. To v praxi znamená především uvést, za který správní delikt je sankce primárně ukládána, tedy určit, který ze spáchaných deliktů je nejzávažnější a nejpřísněji postižitelný,³²¹ a dále vysvětlit způsob zohlednění dalších spáchaných deliktů.³²² Užití absorpční zásady se pak projeví v uložení sankce za nejpřísněji postižitelný delikt, tzn. v jeho sankčním rozpětí, a skutečnost, že subjekt spáchal deliktů více, což zvyšuje závažnost celého protiprávního jednání, vede k navýšení ukládané sankce (asperaci), nedochází však k prostému sčítání (kumulaci). V případech, kdy je o více deliktech rozhodováno v samostatných řízeních, nesmí být tato okolnost k tíži účastníka řízení.
328. Z uvedených důvodů je pozice Úřadu při vedení řízení pro porušení § 3 odst. 1 ZOHS a zároveň čl. 101 SFEU odlišná od řízení vedeného Komisí. Ta posuzuje kartelové jednání jen podle příslušného článku SFEU, nikoliv též podle potenciálně „dotčených“ národních právních řádů. Z povahy věci se tak Komise nemůže otázkou jednočinného souběhu národního a unijního deliktu zabývat.
329. Ve výše odkazovaném rozsudku NSS „Tupperware“ soud výslovně uvedl, že je Úřad oprávněn (nikoliv povinen) mnohost deliktů zohlednit a pokutu zvýšit.³²³ K této praxi Úřad běžně sahá v případech mnohosti deliktů téhož soutěžitele, které shodně porušují ustanovení § 3 odst. 1 ZOHS.³²⁴ Zmiňovaná rozhodnutí Úřadu se nicméně týkala mnohosti deliktů v podobě relativně samostatných jednání, u nichž bylo po skutkové stránce možné jednotlivé delikty přehledně a samostatně vymezit.³²⁵ Situace však není natolik jednoznačná v případě souběhu deliktů podle § 3 odst. 1 zákona a čl. 101 SFEU, a zvláště v nyní posuzované věci.

330.

³¹⁹ Viz např. rozsudek NSS ze dne 3. 12. 2008 ve věci „Tupperware“, sp. zn. 7 Afs 7/2008, str. 16 a 17, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 28. 3. 2014 ve věci „RWE Supply & Trading CZ“, sp. zn. 5 Afs 15/2012, str. 11 a 12.

³²⁰ Substantivní posouzení prvku *idem* může přinášet více názorových odlišností (viz dále).

³²¹ Viz např. rozhodnutí předsedy Úřadu ve věci „Komunální technika“ ze dne 25. 11. 2015, č.j. R426,431/2014/HS-40892/2015/310/JZm, odst. 107, dále též rozhodnutí Úřadu ze dne 22. 4. 2016, č.j. ÚOHS-S0236/2016/KD-17418/2016/851/LŠt, ve věci stavebních společností a inženýrského stavitelství, str. 44 a násl.

³²⁰ Substantivní posouzení prvku *idem* může přinášet více názorových odlišností (viz dále).

³²¹ Viz např. rozhodnutí předsedy Úřadu ve věci „Komunální technika“ ze dne 25. 11. 2015, č.j. R426,431/2014/HS-40892/2015/310/JZm, odst. 107, dále též rozhodnutí Úřadu ze dne 22. 4. 2016, č.j. ÚOHS-S0236/2016/KD-17418/2016/851/LŠt, ve věci stavebních společností a inženýrského stavitelství, str. 44 a násl.

³²² Viz např. rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2008 ve věci „RWE Transgas“, č.j. 5 Afs 9/2008-328, nebo rozsudek téhož soudu ze dne 18. 6. 2009, sp. zn. 1 As 28/2009 (též judikatura tam uvedená), aj.

³²³ Viz str. 21, první odstavce: „[P]ři ukládání sankce podle § 22 odst. 2 zákona o ochraně hospodářské soutěže za uvedené sbíhající se delikty postupuje správní orgán v souladu s absorpční zásadou, tedy vyměří pokutu za jeden ze sbíhajících se deliktů a zároveň je oprávněn v rámci hodnocení závažnosti jednání přihlídnout jako k přitěžující okolnosti i k tomu, že bylo spácháno více deliktů.“

³²⁴ Viz např. rozhodnutí Úřadu ze dne 7. 6. 2017 ve věci „Barelová voda“, č.j. ÚOHS-S0570/2015/KD-17218/2017/852/DSv, dále rozhodnutí ze dne 22. 4. 2016 ve věci stavebních společností a inženýrského stavitelství, č.j. ÚOHS-S0236/2016/KD-17418/2016/851/LŠt, body 181. a násl., aj.

³²⁵ Dopustí-li se soutěžitel koluze ve veřejné zakázce a poté se s odstupem několika let dohodne na „cenovém neútočení“ a rozdělení zákazníků, lze jednotlivá jednání snadno oddělit a mnohost deliktů i adekvátně potrestat.

Soutěžitelé v rámci dotčeného vlakového projektu, charakterizovaného zejména geografickou relací a způsobem přepravy, postupovali po celou dobu jeho trvání v souladu s uzavřenou protisoutěžní dohodou a podle určitého schématu si rozdělovali zákazníky. Z pohledu skutkového se jednalo o jednání jediné a homogenní (jeden projekt, trasa a schéma spolupráce).

331. Toto jednání přitom z povahy věci muselo mít potenciál (resp. muselo reálně vést) k narušení národního soutěžního prostředí, které je ale v daném případě neoddělitelnou součástí zmíněného širšího geografického rámce, v němž se protisoutěžní jednání odehrávalo. Jinými slovy by akceptování úvahy o navýšení pokuty za jednočinný souběh národního a evropského soutěžního deliktu nyní znamenalo, že posuzovaný kartel měl vyšší potenciál narušit hospodářskou soutěž ve vztahu k území ČR, a to jen proto, že správní řízení vede český soutěžní úřad. Totéž by však bylo možné konstatovat ve vztahu ke všem dotčeným státům, resp. by teoreticky bylo dokonce možné shledat vyšší míru potenciálního či reálného škodlivého dopadu na území jiného státu. Za daných skutkových okolností se tak jeví přitěžování za jednočinný souběh jako formalistické uvažování, odhlížející od reálného průběhu a skutečného dopadu protisoutěžního jednání na hospodářskou soutěž a spotřebitele.
332. I pokud by intenzita a dopad protisoutěžního jednání byl ve vztahu k území jednoho státu shledán jako vyšší, nejeví se Úřadu jako spravedlivé automaticky uzavřít, že jen díky tomu by měla být účastníkům řízení navýšena pokuta (s ohledem na konstatování jednočinného souběh národního a unijního deliktu). Spravedlivému určení částky pokuty a jejímu případnému zvýšení by spíše odpovídalo zohlednění uvedeného aspektu, tj. specificky zaměřené a vyšší intenzity deliktu na určitém území, buď v rámci stanovení konkrétní závažnosti deliktu, nebo jako přitěžující okolnosti.
333. Úřad shrnuje, že dle jeho názoru by navýšení pokuty za jednočinný souběh obou deliktů nereflektovalo konkrétní charakteristiku případu. Přes výše zmiňované judikatorní závěry o přípustnosti jednočinného souběhu národního a unijního deliktu není v posuzované konkrétní věci dle názoru Úřadu vhodné pokutu s ohledem na tento souběh zvyšovat, neboť takový postup by se blížil dvojímu přičítání za jedno a totéž jednání.³²⁶ Ze všech výše podaných důvodů Úřad sice hodlá v závěrečném rozhodnutí konstatovat jak porušení § 3 odst. 1 ZOHS, tak čl. 101 SFEU, avšak pokuty hodlá ukládat jen za porušení unijního práva a bez přitížení (navýšení pokuty) pro porušení práva národního.
334. Specifikum nyní řešené věci představuje uplatnění absorpce za spáchání více unijních deliktů (ve vícečinném souběhu), a to soutěžiteli RCA a AWT. Těmto otázkám se Úřad věnuje níže, v rámci stanovení předpokládané výše pokuty.

VII. 3.

Dohodou dotčené zboží

335. Na základě všech úvah, které zazněly v předcházejících kapitolách tohoto rozhodnutí, se Úřad domnívá, že by nebylo spravedlivé vycházet při výpočtu pokut z celého objemu trhu v jeho potenciálně širším pojetí. Koluze se odehrávala jen v rámci předmětných vlakových projektů a ty představují dotčený relevantní trh.

³²⁶ Viz popis skutkových okolností – předmětný projekt jako poměrně úzký a uzavřený systém spolupráce.

336. Má-li však mít pokuta dostatečný sankční efekt (*deterrence*), není možné v tomto případě vycházet jen z objemu zboží dotčeného v posledním roce trvání kartelu, neboť přepravené objemy zboží v průběhu trvání projektu kolísaly a ke konci projektu měly klesající tendenci. Použití Zásad a výpočet pokut na základě obratu v posledním roce trvání protisoutěžního jednání by proto v tomto konkrétním vedlo k neúměrně nízké pokutě.
337. Úřad proto při výpočtu pokuty, resp. stanovení její základní hodnoty, hodlá postupovat následovně. Jako dohodou dotčené zboží stanovil celkovou tonáž zboží přímo přepraveného v rámci předmětných vlakových projektů za celou dobu trvání protisoutěžního jednání,³²⁷ a poté určil objem průměrně přepraveného zboží za jeden rok. Takto stanovený roční průměr (pro účely stanovení základní částky pokuty) vynásobil průměrnou cenou přepravy.³²⁸
338. S ohledem na kolísání přepravené tonáže Úřad obdobným způsobem postupoval u soutěžitelů, kteří se protisoutěžního jednání účastnili kratší dobu (Spedica, Interfracht) tak, že vypočetl průměrnou roční přepravenou tonáž za vymezené relevantní období, a poté ji rovněž vynásobil průměrnou cenou přepravy.
339. Při určení celkové přepravené tonáže Úřad vycházel z podkladů, které obdržel v rámci leniency žádostí, dále z podkladů zajištěných při místních šetřeních a rovněž z informací získaných během správního řízení. Při místním šetření se Úřadu především podařilo získat úplné a detailní statistiky přeprav za dobu trvání protisoutěžní spolupráce v rámci projektu Carpathia (za roky a měsíce, vytížení jednotlivých vlaků, data vypravení vlaků, cílových stanice, atd.).³²⁹
340. Součástí výše zmiňovaných statistik vlaku Carpathia nebyly obdobné statistiky k vlaku Sylvania. Údaje k vlaku Sylvania však Úřad získal v rámci leniency žádosti RCA, konkrétně z komunikace obsahující detailní údaje za roky a jednotlivé měsíce, včetně počtu vagónů.³³⁰ Tyto údaje byly zahrnuty do celkové přepravené tonáže.³³¹
341. Úřadem zjištěná přepravená tonáž za jednotlivé roky činí:³³²
- [...obchodní tajemství...]³³³
342. Součet veškeré výše uvedené přepravené tonáže činí [...obchodní tajemství...]. Průměrná roční

³²⁷ Při zjišťování celkového objemu přepraveného zboží vycházel z podkladů zajištěných při místním šetření, z obsahu leniency žádostí a z účastníky řízení poskytnutých informací. Zejména dokumenty zajištěné při šetření mají vysokou vypovídací hodnotu, neboť obsahují údaje o vytížení konkrétních vlaků nebo statistiku přeprav pro konkrétní měsíce a roky (viz dále).

³²⁸ Úřad vycházel z cen, které byly účtovány koncovým zákazníkům (viz dále). Tyto ceny byly účtovány za tunu přepraveného zboží (netto). Úctované ceny se v konkrétních případech lišily, roli hrálo především vytížení vagónů, celková vzdálenost přepravy, poplatky železnicím, apod. (viz dále).

³²⁹ Včetně severní větve (Carpathia Nord) a pokračování nového projektu Carpathia, viz I.č. 166 – 169 (protokol ze šetření) správního spisu s příloženým CD nosičem se zmiňovanými statistikami vlakového projektu Carpathia.

³³⁰ Viz I.č. 610 – 612 (S38) leniency žádosti RCA.

³³¹ Neboť byl vlak Sylvania, resp. ujednání a spolupráce v jeho rámci, kvalifikována jako součást komplexního protisoutěžního jednání.

³³² Vedle již zmiňovaného CD nosiče viz též I.č. 598 – 609 (S37) leniency žádosti RCA s preposílanými statistikami vlaku Carpathia za rok 2007 až 2010 [...obchodní tajemství...].

³³³ Na CD nosiči jsou Jednotlivé měsíční přehledy (ve formátu Excel) zařazeny ve složkách označeným příslušným rokem. Každý z měsíčních přehledů zároveň obsahuje shrnutí všech jemu předcházejících měsíců. To mj. znamená, že přehled za měsíc prosinec vždy obsahuje celkové shrnutí za příslušný rok (např. složka označená „Carpathia 2005“ obsahuje tabulku ve formátu Excel označenou „TS1205Carpathia“, včetně celkového přepraveného objemu za všechny předcházející měsíce; obdobně jsou vedeny statistiky pro vlaky Carpathia Nord).

přepravená tonáž (při délce [...obchodní tajemství...]) činí [...obchodní tajemství...]. Tuto hodnotu hodlá Úřad použít jako základ pro výpočet pokuty pro ty soutěžitele, kteří se protisoutěžní dohody účastnili po celou dobu jejího trvání.

343. Soutěžitel Spedica se dohody v rámci projektu účastnil od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010. Součet přepravené tonáže v tomto období činí [...obchodní tajemství...]. Průměrná roční přepravená tonáž (při délce trvání 3 roky) činí [...obchodní tajemství...].
344. Soutěžitel Interfracht se dohody v rámci projektu účastnil od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013. Celková přepravená tonáž za toto období činí [...obchodní tajemství...].³³⁴ Průměrná roční přepravená tonáž (při délce trvání 4 roky) činí [...obchodní tajemství...].
345. Při stanovení přepravené tonáže, ze které hodlá dále vycházet při výpočtu pokuty, vzal Úřad do úvahy specifické skutkové okolnosti případu a podstatu jednání soutěžitelů. Jelikož všichni soutěžitelé sledovali tentýž záměr, přispíval každý soutěžitel svým jednáním k naplňování komplexní dohody o rozdělení zákazníků a transportů a fakticky tak ovlivňoval

podmínky přepravy všech transportů realizovaných předmětným vlakovým projektem.³³⁵ Každý transport v rámci projektu „patřil“ některému z participujících soutěžitelů, čili bez ohledu na to, na kterého z nich se zákazník obrátil, obdržel nabídku s cenou, která jej měla ekonomicky donutit přepravovat zboží právě s konkrétním soutěžitelem. I ten soutěžitel, který konkrétní transport nerealizoval, ale poskytl například krycí nabídku (resp. ji byl připraven poskytnout), nepřímo ovlivnil podmínky přepravy daného zboží/transportu.³³⁶

346. Možnost Úřadu stanovit stejný základ pro výpočet pokuty byla judikaturou výslovně aprobována,³³⁷ to však neznamená, že by Úřad rezignoval na zjišťování konkrétních okolností, neboť je povinen, v souladu se zásadou individualizace sankce, zjistit a zvážit přitěžující a polehčující okolnosti. Úřad se při svém postupu opřel rovněž o bod 14. Zásad, který umožňuje odchýlit se³³⁸ od pravidla uvedeného v bodě 18. Zásad, podle nějž by měla základní částka pokuty reflektovat *obrat dosažený konkrétním soutěžitelem* z prodeje zboží či služeb, jichž se narušení soutěže přímo nebo nepřímo týká.

VII. 4.

Průměrná cena přepravy

347. Pro účely výpočtu základní částky pokuty se Úřad zabýval finančním vyjádřením provedených přeprav. Zaměřil se proto na určení průměrné ceny za jednu tunu přepraveného zboží v

³³⁴ [...obchodní tajemství...].

³³⁵ Tyto obecné úvahy nyní odhlíží od časově ohraničené participace soutěžitelů Spedica a Interfracht, nicméně pro období, v němž se protisoutěžního jednání účastnili, jsou platné stejným způsobem.

³³⁶ Stejný způsob výpočtu Úřad zvolil i v případě uceleného vlaku „Italia Express“, který se vyznačoval velmi podobnými skutkovými okolnostmi, viz rozhodnutí Úřadu ze dne 21. 9. 2018, č.j. ÚOHS-S0633/2016/KD-27706/2018/852/DSv, právní moc 10. 10. 2018, zveřejněno na jeho webových stránkách.

³³⁷ Rozsudek KS v Brně ze dne 23. 2. 2012 ve věci „Barevné obrazovky“, sp. zn. 62 Af 75/2010. V dané části týkající se právě úvah o pokutě a postupu Úřadu byl následně potvrzen i rozsudkem NSS ze dne 29. 1. 2015, sp. zn. 8 Afs 25/2012 (viz bod. 428 a násl.).

³³⁸ A to (cit.): „[V] nestandardních případech, kdy je možné specifiky případu a míru odlišnosti stručně a jasně definovat a kde takový odlišný postup vyžadují principy přiměřenosti a spravedlnosti.“

rámci vlakového projektu.³³⁹

348. Do koncové ceny pro zákazníka vždy vstupovaly faktory jako druh přepravovaného zboží, vytížení vagónů, poplatky železnicím, spotřebované energie, marže, apod. Soutěžitelé proto vytvářeli ceníky, které měly tyto nákladové aspekty odrážet. Tyto ceníky však představovaly jen základ cenotvorby, resp. nevyjadřovaly konečnou cenu přepravy.
349. Úřad oslovil některé zákazníky, kteří služeb vlakového projektu využívali.³⁴⁰ K níže uvedeným hodnotám a cenovým rozpětím za přepravu Úřad konstatuje, že se z povahy věci jedná o jistou míru zobecnění. Všichni zákazníci nemuseli nutně zboží za uvedené ceny přepravovat, roli mohlo například hrát využívání vagónů o vyšší nosnosti (tzn. uplatnění cenové progresse, vysvětleno dále), aj. Tyto faktory Úřad ve svých úvahách a výpočtech zohlednil.
350. Z odpovědí zákazníků plyne, že obvyklé cenové rozpětí za přepravu zboží vlakovým projektem činilo:
- [...obchodní tajemství...].³⁴⁸
351. Z předcházejících údajů byly jako průměrné cenové rozmezí vypočteny hodnoty [...obchodní tajemství...], jejichž průměr činí [...obchodní tajemství...]. S ohledem na výše uvedené (odst. 228,229) však Úřad stanovil hodnotu průměrné ceny přepravy ve spodní třetině uvedeného rozmezí, a to částkou [...obchodní tajemství...].³⁴⁹
352. Tuto hodnotu Úřad stanovil jako průměrnou cenu přepravy a přepočtl průměrným kurzem eura a české koruny za období let 2004 až 2013, který stanovil, podle dat o vývoji kurzů měn zveřejňovaných na internetových stránkách České národní banky,³⁵⁰ ve výši **26,94,- Kč/euro**.³⁵¹ U soutěžitelů Spedica a Interfracht stanovil tento kurz s ohledem na dobu jejich účasti na vlakovém projektu (viz níže).

VII. 5.

Stanovení hodnoty prodeje dotčeného zboží

³³⁹ Vycházel přitom z důkazů zajištěných při místních šetřeních, sdělení soutěžitelů i z informací od zákazníků, kteří zboží v rámci projektu přepravovali.

³⁴⁰ Viz l.č. 1329 – 1562 správního spisu. Jsou mezi nimi i ti, kteří přepravovali pomocí vlakového projektu největší objemy zboží (např.[...obchodní tajemství...], k tomu srov. přehled největších zákazníků v dokumentu C63 na l.č. 789 – 790 leniency žádosti RCA).

³⁴¹ Viz l.č. 1348 – 1352 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴² Viz l.č. 1373 – 1376 a především 1394, 1398 a 1422 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴³ Viz l.č. 1503 – 1514 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴⁴ Viz l.č. 1523 – 1528 správního spisu; [...obchodní tajemství...].“

³⁴⁵ Viz l.č. 1531 – 1536 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴⁶ Viz l.č. 1543 – 1550 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴⁷ Viz l.č. 1551 – 1555 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴⁸ Viz l.č. 1556 – 1562 správního spisu; [...obchodní tajemství...].

³⁴⁹ Obdobným způsobem Úřad postupoval i v věci „Italia Express“ (viz pozn. č. 335). S ohledem na určité zjednodušení výpočtu ceny za přepravenou tunu nákladu Úřad záměrně volí hodnotu u spodní hranice zjištěného rozmezí, neboť je tento postup ve prospěch účastníků řízení.

³⁵⁰ Viz http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=EUR.

³⁵¹ Průměrný kurz eura za jednotlivé roky v období 7/2004 – 6/2013 činil: (poměrná část) rok 2004 – 31,36 Kč, rok 2005 – 29,79 Kč, rok 2006 – 28,34 Kč, rok 2007 – 27,75 Kč, rok 2008 – 24,96 Kč, rok 2009 – 26,45 Kč, rok 2010 – 25,29 Kč, rok 2011 – 24,59 Kč, rok 2012 – 25,14 Kč a (poměrná část) rok 2013 – 25,70 Kč; výsledné zprůměrování činí 26,94 Kč/euro

353. Při vynásobení počtu průměrně přepravených tun zboží za jeden rok ([...*obchodní tajemství*...]) průměrnou cenou přepravy ([...*obchodní tajemství*...]), činí výsledná hodnota prodeje dotčeného zboží, z níž bude Úřad při výpočtu pokuty pro soutěžitele **RCA, AWT a Argo** dále vycházet, částku [...*obchodní tajemství*...].
354. Uvedenou hodnotu Úřad použil ve vztahu k těm soutěžitelům, u nichž má prokázáno participaci po celou dobu trvání protisoutěžního jednání. U soutěžitelů Spedica a Interfracht Úřad v rámci výpočtu zohlednil jen tonáž přepravenou v relevantním období (s ohledem na jejich zapojení do protisoutěžního jednání) a odpovídající kurs eura.
355. Soutěžitel Spedica se účastnil protisoutěžního jednání od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010. Celková přepravená tonáž za toto období činí [...*obchodní tajemství*...]. Průměrná roční přepravená tonáž (při délce trvání 3 roky) činí [...*obchodní tajemství*...]. Tato hodnota se tak nijak výrazně neodlišuje od průměrné roční přepravené tonáže za celé období trvání protisoutěžního jednání. V uvedeném časovém období se však lišil, oproti celkovému průměru, kurz eura vůči koruně, konkrétně pak činil 25,57 Kč/euro. Průměrná cena přepravy v eurech za tunu netto je stejná ([...*obchodní tajemství*...]). Výsledná hodnota prodeje dotčeného zboží, z níž bude Úřad při výpočtu pokuty pro soutěžitele **Spedica** dále vycházet, činí částku [...*obchodní tajemství*...].
356. Soutěžitel Interfracht se účastnil protisoutěžního jednání od 4. 2. 2010 do 10. 6. 2013. Celková přepravená tonáž za toto období činí [...*obchodní tajemství*...].³⁵² Průměrná roční přepravená tonáž (při délce trvání 4 roky) činí [...*obchodní tajemství*...]. V uvedeném časovém období se však lišil, oproti celkovému průměru, kurz eura vůči koruně, konkrétně pak činil 25,16 Kč/euro. Průměrná cena přepravy v eurech za tunu netto je stejná ([...*obchodní tajemství*...]). Výsledná hodnota prodeje dotčeného zboží, z níž bude Úřad při výpočtu pokuty pro soutěžitele **Interfracht** dále vycházet, činí částku [...*obchodní tajemství*...],- Kč.

VII. 6.

Konkrétní okolnosti určení výměry pokuty pro jednotlivé účastníky řízení

357. Úřad má za prokázané, že se všichni soutěžitelé účastnili na dohodě spočívající v rozdělování zákazníků a zakázek na přepravu zboží, související cenové koordinaci a výměně obchodně citlivých informací, při poskytování služeb mezinárodní nákladní železniční přepravy a zasílatelství v souvislosti s vlakovým projektem Carpathia/Sylvania a nová Carpathia. Dohoda byla způsobilá narušit obchod mezi členskými státy EU a skutečně jej také narušila. Posuzované jednání spadá do kategorie tzv. kartelů s tvrdým jádrem (*hardcore*), které představují nejzávažnější formu protisoutěžního jednání. V souladu se Zásadami je Úřad proto považuje za velmi závažné porušení zákona a ukládá za ně nejpřísnější pokuty. Při výpočtu pokut u nejzávažnějších deliktů se v souladu se Zásadami stanoví výchozí podíl základní částky pokuty do výše 3 % z obrátu na relevantním trhu (hodnoty prodeje).³⁵³

³⁵² U vlaku Sylvania disponuje Úřad jen statistikami přepravené tonáže (v nejdetailnějším členění) za jednotlivé měsíce. S ohledem na počátek stanovený ke dni 4. 2. 2010 proto Úřad z měsíční statistiky za měsíc únor 2010 odečetl [...*obchodní tajemství*...] (tzn. celková únorová přepravená tonáž ve výši [...*obchodní tajemství*...], děleno počtem dnů měsíce únor, vynásobeno třemi). U vlaků Carpathia a Carpathia Nord má Úřad přesné informace i k jednotlivým dnům a vlakům.

³⁵³ Viz bod 29. Zásad. Již výše Úřad vysvětlil důvody, proč nevycházel z údajů za poslední ukončené účetní období trvání kartelu.

358. Při posuzování konkrétní závažnosti jednání soutěžitelů vzal Úřad do úvahy zejména dlouhodobé a kombinované uplatňování „rozdělovacích“ a cenových ujednání, využívání rezervačního systému, průběžnou výměnou citlivých informací a míru zapojení jednotlivých soutěžitelů (hlavní organizátor, vedlejší role, apod.).
359. Na základě uvedených faktorů Úřad stanovil výchozí podíl základní částky pokuty **ve výši 3 %** pro soutěžitele RCA, AWT a Argo, neboť byli hlavními partnery spolupráce. U soutěžitele Spedica stanovil výchozí podíl **ve výši 2,2 %** a u soutěžitele Interfracht **ve výši 1,2 %**. Tito soutěžitelé nebyli v tak výhodném postavení jako partneři spolupráce (viz popis skutkových okolností). Při stanovení výchozího podílu u soutěžitele Interfracht Úřad zohlednil i jeho slabší pozici a zneužívání předávaných informací o transportech ze strany soutěžitele AWT. Naopak z okolností týkajících se soutěžitele Spedica je zřejmé, že měl vyšší povědomí o praktikách v rámci projektu především díky osobám některých pracovníků, dříve zapojených do stejného jednání za soutěžitele Argo.
360. Ve vztahu k některým soutěžitelům (AWT, Spedica) Úřad při stanovení předpokládané výše pokuty postupoval v souladu s principem absorpce (viz odst. 259), neboť podle ustálené

judikatury správních soudů se trestnost správních deliktů řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů a principy trestního práva lze přiměřeně vztáhnout na správní trestání.³⁵⁴

361. Z procesního hlediska není nutné vedení společného řízení o všech deliktech, jež mají pro zohlednění a naplnění absorpční zásady význam.³⁵⁵ Úřad tedy nejprve vypočítá pokutu za nejpřísněji postižitelný delikt, zohlednění přitom přitěžující a polehčující okolnosti ve vazbě k tomuto deliktu (při zachování Zásadami stanoveného 50% limitu co do výše přitížení), a následně zohlední mnohost deliktů. Zde se však již žádný omezující limit neuplatní.³⁵⁶
362. Způsob, jakým prvostupňový orgán zohlední mnohost deliktů, je na jeho správním uvážení, avšak musí jít o postup, který vede k určení odpovídající a účinné sankce. Nelze přitěžovat „mechanicky“, např. za každý další delikt zvýšit pokutu vždy o 20 % a vytlačit tak správní uvážení, ale je třeba vždy adekvátně zohlednit všechny relevantní okolnosti (zda šlo o jednočinný či vícečinný souběh, počet dalších deliktů a jejich závažnost, poměr závažnosti primárního deliktu a deliktů ostatních, apod.). Musí být rovněž zachován účel trestu z hlediska individuální a generální prevence.

Soutěžitel RCA

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

Soutěžitel AWT

³⁵⁴ Viz např. rozsudek NSS ze dne 31. 5. 2007, č. j. 8 As 17/2007, str. 130 až 133.

³⁵⁵ Viz rozhodnutí NSS ze dne 18. 6. 2009, sp. zn. 1 As 28/2009, odst. 31. Důležité je naopak samotné uplatnění zásady absorpce.

³⁵⁶ To znamená, že Zásadami v tomto ohledu není stanovena maximální výše pro navýšení pokuty za mnohost deliktů.

364. V době účasti na dohodě patřila společnost Speditrans k významným subjektům působícím na trhu spedičních a dopravních služeb, a to nejen v rámci ČR, a zároveň z těchto činností vykazovala velmi vysoké obraty (v řádu mld.).³⁵⁷ Při srovnání se současnou ekonomickou situací účastníka řízení je zřejmý značný pokles obratu.³⁵⁸ Standardním postupem výpočtu pokuty pro soutěžitele AWT by však Úřad dospěl k částce,³⁵⁹ která vysoce přesahuje zákonem stanovený limit 10 % z obratu za poslední ukončené účetní období. S ohledem na

soutěžitelem nyní dosahované obraty se Úřad rozhodl vyjít ze zákonné hranice ve výši 10 mil. Kč.

365. Úřad zohlednil, v souladu s výše popsaným principem absorpce, účast soutěžitele AWT na obdobném protisoutěžním jednání.³⁶⁰ Při srovnání obou deliktů Úřad dospěl k závěru, že vyšší závažnost vyžaduje účast na dohodě v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia, neboť se jej účastnilo více soutěžitelů, měl podstatně delší dobu trvání a taktéž přepravené objemy zboží byly mnohem vyšší. Úřad se proto rozhodl primárně sankcionovat soutěžitele AWT za delikt řešený v tomto správním řízení.

366. Soutěžitel AWT podal jako druhý v pořadí žádost o leniency. Leniency program Úřadu by však pro potenciální žadatele o leniency typu II nebyl jakkoli přínosný, pokud by se (při obvyklém výpočtu a následném snížení pokuty za podanou žádost) měla částka pokuty stále pohybovat nad maximální zákonem stanovenou hranicí a ke snížení pokuty by proto muselo i tak dojít.³⁶¹ V těchto případech proto Úřad hodlá postupovat tak, že snížení pokuty bude odvislé od její maximální výše (to znamená 10 % z obratu nebo 10 mil. Kč).

367. V předcházejícím řízení soutěžitel AWT žádost o leniency nepodal a pokuta mu z tohoto důvodu snížena nebyla. Úřad tedy mohl vzít do úvahy pouze leniency žádost podanou v rámci tohoto správního řízení a zohlednit ji při výpočtu pokuty nyní. Soutěžiteli AWT bylo Úřadem potvrzeno splnění podmínek leniency typu II, za což mu Úřad snížil pokutu o 45 %, tj. na částku 5 500 000,- Kč. Pokud by Úřad o obou deliktech vedl jediné řízení, za druhý delikt by Úřad tuto částku navýšil o 25 %, tj. na 6 875 000,- Kč. Na základě žádosti o narovnání by byla pokuta snížena o 20 %, tj. na částku ve výši 5 500 000,- Kč.³⁶² Soutěžitel AWT žádost o narovnání v tomto správním řízení podal.

368. Jelikož soutěžitel AWT pokutu ve výši 3 674 000,- Kč uloženou předcházejícím rozhodnutím již uhradil, byla tato částka odečtena od konečné částky pokuty, kterou Úřad ukládá nyní. Výsledná pokuta činí 1 826 000,- Kč.

³⁵⁷ Viz I.č. 994 - 996 správního spisu (dokumenty uveřejněné v obchodním rejstříku, výroční zpráva za rok 2007). V daném roce dosahovaly výkony společnosti Čechofracht více jak 1,5 mld. Kč, a podle konsolidované účetní závěrky tvořily výkony skupiny společností (Čechofracht a. s., SPEDI-TRANS Praha, s. r. o., a BlueTrucks, s. r. o.) dokonce více jak 4,9 mld. Kč, viz I.č. 994 - 996 správního spisu.

³⁵⁸ Viz I.č. 1641 – 1662, 1666 – 1667 a 1912 - 1916 správního spisu.

³⁵⁹ Z částky představující dohodou dotčené zboží by byla vypočtena základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího procentního podílu ve výši 3 % ([...*obchodní tajemství*...]). Tuto částku by Úřad vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání ([...*obchodní tajemství*...]) a jako přitěžující okolnost (5 %) by Úřad zohlednil skutečnost, že soutěžitel AWT byl správcem rezervačního systému ([...*obchodní tajemství*...]).

³⁶⁰ Viz rozhodnutí Úřadu ve věci „Italia Express“ (pozn. pod č. 329).

³⁶¹ Zákonem je Úřad vždy vázán.

³⁶² I v předcházejícím řízení (*Italia Express*) byla pokuta pro soutěžitele AWT v rámci narovnání snížena o 20 %.

369. Pokuta ve výši 1 826 000,- Kč představuje cca 5,46 % z obrátu společnosti AWT Čechofracht³⁶³ za rok 2019, tudíž nepřesahuje zákonné maximum pokuty ve výši 10 % z celkového čistého obrátu soutěžitele za poslední ukončené účetní období a není pro ni likvidační. V relativně nedávné době navíc došlo ke spojení soutěžitele AWT s významným subjektem v oblasti železniční dopravy a zasílatelství, soutěžitelem PKP Cargo. Při zohlednění celkové ekonomické situace soutěžitele PKP Cargo se jedná o částku, která ji nemůže nijak existenčně ohrozit.³⁶⁴

³⁶³ Viz l.č. 1912 - 1916 správního spisu.

³⁶⁴ Úřad se majetkovou situací jednotlivých soutěžitelů zabýval v rozhodnutí, kterým bylo povoleno jejich spojení (PKP Cargo a Advanced World Transport B. V.), ze dne 15. 5. 2015, č.j. ÚOHS-S112/2015/KS-11681/2015/840/DVá, str. 20 (cit.): „[Dosahuje] společnost PKP Cargo se svojí mateřskou společností PKP SA celosvětového obrátu ve výši cca cca 64,2 mld Kč“ (viz webové stránky Úřadu).

370. Úřad v této souvislosti dodává, že díky nabytí podstatné části obchodního podílu ve společnosti AWT Čechofracht soutěžitelem PKP Cargo tvoří v současnosti oba subjekty jednoho soutěžitele. Jelikož k této akvizici došlo v roce 2015, tedy až po skončení posuzovaného protisoutěžního jednání, Úřad nepřistoupil ke zvýšení pokuty z důvodu citelnosti, přestože je výše pokuty ve vztahu k celkovému obratu soutěžitele PKP Cargo zanedbatelná. Úřad nepovažuje za spravedlivé tímto způsobem zvyšovat sankci v případech, kdy subjekt nabude obchodní podíl jiného soutěžitele, dříve zapojeného do protisoutěžního jednání, pokud dané jednání skončilo před takovou transakcí, neboť nabývající subjekt nemohl jakkoliv zapojení do protisoutěžních aktivit u nabývaného subjektu ovlivňovat, kontrolovat, či mu zabránit.

Soutěžitel Interfracht

371. Dohodou dotčené zboží bylo vyjádřeno částkou ve výši [...obchodní tajemství...]. Základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího podílu ve výši 1,2 % činí [...obchodní tajemství...]. Tuto částku Úřad dále vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání. Výsledná částka činí [...obchodní tajemství...] (po zaokrouhlení na celé tisíce směrem dolů). Žádné další přitěžující či polehčující okolnosti při posuzování jednání soutěžitele Interfracht Úřad neshledal.³⁶⁵
372. Pokuta ve výši 2 357 000,- Kč představuje cca 0,25 % předpokládaného obratu za rok 2019 a nemůže pro něj být likvidační.³⁶⁶

Soutěžitel Argo

373. V době účasti na dohodě patřil soutěžitel Argo k významným subjektům působícím na trhu spedičních a dopravních služeb, a to nejen v rámci ČR, a zároveň z těchto činností vykazoval velmi vysoké obraty (v řádu mld.).³⁶⁷ [...obchodní tajemství...].³⁶⁸ Standardním postupem výpočtu pokuty pro soutěžitele Argo by však Úřad dospěl k částce, která vysoce přesahuje zákonem stanovený limit 10 % z obratu za poslední ukončené účetní období.³⁶⁹ S ohledem na soutěžitelem nyní dosahované obraty a strukturální změny rámci soutěžitele se Úřad rozhodl vyjít z alternativní zákonné hranice ve výši 10 mil. Kč (viz dále).
374. V roce 2019 a 2020 došlo k následujícím organizačním změnám. Společnost Argo Logistics byla (od roku 2016) přímo a výlučně ovládána společností Vertebrata a tvořila s ní jednoho soutěžitele.³⁷⁰ K datu 29. 4. 2020 byla do obchodního rejstříku zapsána změna v osobě jediného společníka, kterým se stala fyzická osoba, Mgr. Marcel Novotný. Tato osoba v

³⁶⁵ Vedlejší role“ soutěžitele byla zohledněna již v rámci stanovení výchozího podílu.

³⁶⁶ Viz l.č. 1920 - 1921 správního spisu. S ohledem na okolnosti případu, pozici soutěžitele v projektu Carpathia/Sylvania a jeho hospodářský výsledek Úřad nehodlá navýšovat pokutu na 0,5 % z obratu, jak běžně v takových případech činí.

Viz např. výroční zprávy za roky 2007 a 2008 založené v OR, kdy obrat [...obchodní tajemství...].

³⁶⁷ Viz např. výroční zprávy za roky 2007 a 2008 založené v OR, kdy obrat [...obchodní tajemství...].

³⁶⁸ Viz l.č. 1669 – 1673, 1741 – 1772 a 1937 - 1954 správního spisu.

³⁶⁹ Z částky představující dohodou dotčené zboží by byla vypočtena základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího procentního podílu ve výši 3 % (8 696 366,- Kč). Tuto částku by Úřad vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání (24 175 899,- Kč) a dále by ji o 20 % navýšil za úmyslné porušení soutěžních pravidel (29 011 078,- Kč).

³⁷⁰ Společnost Vertebrata nebyla v pozici ovládající společnosti v době protisoutěžního jednání.

současné době vlastní celý obchodní podíl ve společnosti Argo Logistics.³⁷¹ Jednatel společnosti Argo Logistics dále zůstává Ing. Jiří Kratochvíl, jediný akcionář a vlastník společnosti Vertebrata. [...*obchodní tajemství*...].³⁷⁶

375. Všechny zmíněné okolnosti (dosahovaný obrat, [...*obchodní tajemství*...]) Úřad vzal do úvahy. Soutěžiteli Argo nesvědčí žádné důvody pro snížení pokuty. Úřad ji proto uložil v maximální možné výši 10 000 000 Kč. Pokutu Úřad zároveň nepovažuje za likvidační, a to z následujících důvodů. Dle sdělení účastníka řízení aktuálně tvoří soutěžitele Argo [...*obchodní tajemství*...].

Soutěžitel Spedica

376. Dohodou dotčené zboží bylo vyjádřeno částkou ve výši [...*obchodní tajemství*...]. Základní částka pokuty, stanovená na základě výchozího podílu ve výši 2,3 %, činí [...*obchodní tajemství*...]. Tuto částku Úřad dále vynásobil koeficientem času za dobu trvání protisoutěžního jednání. Výsledná částka činí [...*obchodní tajemství*...]. Žádné další přitěžující či polehčující okolnosti při posuzování jednání soutěžitele Spedica Úřad neshledal.³⁸⁰
377. Úřad zohlednil, v souladu s výše popsáním principem absorpce, účast soutěžitele Spedica na obdobném protisoutěžním jednání.³⁸¹ Při srovnání obou deliktů Úřad dospěl k závěru, že vyšší závažnost vykazuje účast na dohodě v rámci projektu Carpathia/Sylvania a nová Carpathia, neboť se jej účastnilo více soutěžitelů, měl podstatně delší dobu trvání a taktéž přepravené objemy zboží byly mnohem vyšší. Úřad se proto rozhodl primárně sankcionovat soutěžitele Spedica za delikt řešený v tomto správním řízení.
378. Pokud by Úřad o obou deliktech vedl jediné řízení, postupoval by při výpočtu pokuty stejně, jak bylo popsáno výše, ale za druhý delikt by pokutu dále navýšil o 25 %, tj. na částku [...*obchodní tajemství*...].³⁸² Na základě žádosti o narovnání by byla pokuta snížena o 20 %, tj. na částku [...*obchodní tajemství*...].³⁸³ Soutěžitel Spedica žádost o narovnání v tomto správním řízení podal.
379. Jelikož soutěžitel Spedica pokutu ve výši [...*obchodní tajemství*...],- Kč uloženou předcházejícím rozhodnutím již uhradil, byla tato částka odečtena od konečné částky pokuty, kterou Úřad ukládá nyní. Výsledná pokuta činí 4 243 000,- Kč (po zaokrouhlení na celé tisíce směrem dolů).

³⁷¹ Viz l.č. 1960 - 1964 správního spisu.

³⁷² Společnosti ARGO BUILDING a.s., IČO 07754108, ARGO BOHEMIA a.s., IČO 07754078, a Československá plavba labská a.s., IČO07754094.

³⁷³ Viz l.č. 1744 – 1758 správního spisu; notářský zápis a projekt rozdělení s rozhodným dnem 1. 1. 2019.

³⁷⁴ Viz l.č. 1965 – 1967 správního spisu.

³⁷⁵ Se sídlem Brno, U vlečky 2, PSČ 61700, IČO 25205277.

³⁷⁶ Se sídlem Jihlavská 539, 675 21 Okříšky, IČO 26291223; viz l.č. 1759 - 1768 správního spisu.

³⁷⁷ Viz l.č. 1939 správního spisu.

³⁷⁸ Viz l.č. 1939 – 1941 správního spisu (vždy po odečtu *in-house* dodávek). Nutno rovněž zmínit, že účastník řízení zatím nepředložil, byť k tomu byl vyzván, všechny listiny o své celkové majetkové situaci (zejm. výkaz zisků a ztrát, rozvahu, příp. přehled *cash-flow*), kterými by doložil údaje o obratech jednotlivých společností.

³⁷⁹ Viz l.č. 1670 správního spisu, konkrétně se jednalo o prodej obchodního podílu ve společnosti ČSPL,a.s.; dále l.č. 1968 – 1981 správního spisu.

³⁸⁰ „Vedlejší role“ soutěžitele byla zohledněna již v rámci stanovení výchozího podílu.

³⁸¹ Viz rozhodnutí Úřadu ze dne 18. 12. 2018 ve věci „Spolchemie“, č.j. ÚOHS-S0015/2017/KD-34254/2018/853/PBe, právní moc 4. 1. 2019, zveřejněno na jeho webových stránkách.

³⁸² Podle skutkových okolností druhého deliktu (počet zúčastněných soutěžitelů, délka trvání, přepravený objem zboží, povaha zakázaného ujednání, atd.).

³⁸³ I v předcházejícím řízení (*Spolchemie*) byla pokuta pro soutěžitele Spedica v rámci narovnání snížena o 20 %.

380. Samotná společnost Spedica dosahuje pravidelně ročního obratu ve výši přesahující 500 mil. Kč.³⁸⁴ Uložená pokuta sice představuje méně než 0,5 % z obratu celého soutěžitele, Úřad ji však nehodlá zvyšovat, neboť ke zvýšení pokuty z důvodu citelnosti došlo již v předcházejícím správním řízení. Pokuta v této výši nepřesahuje zákonné maximum pokuty ve výši 10 % z celkového čistého obratu soutěžitele za poslední ukončené účetní období a není pro něj likvidační.

VII. 7.

Úhrada pokut

381. Každý z účastníků řízení, kterému byla pokuta uložena, provede úhradu jemu uložené částky pokuty na účet Celního úřadu pro Jihomoravský kraj, **číslo účtu 3754-17721621/0710**, a jako **variabilní symbol uvede své identifikační číslo (IČO)**.

VIII. Zákaz plnění dohod

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

IX. Náklady řízení

383. Vzhledem k tomu, že Úřad v rámci správního řízení dospěl k závěru, že účastníci řízení RCA, AWT Čechofracht, Interfracht, Argo Logistics a Spedica porušili čl. 101 Smlouvy o fungování Evropské unie a § 3 odst. 1 zákona, je splněna podmínka uvedená v § 79 odst. 5 správního řádu a jsou tedy splněny zákonné předpoklady pro uložení náhrady nákladů správního řízení účastníkům řízení. Výši paušální částky stanovil Úřad na 2.500,- Kč.

384. Náklady řízení jsou účastníci řízení povinni uhradit do 15 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí. Náklady se hradí na účet Úřadu vedený u České národní banky v Brně, číslo účtu **19-24825621/0710**, konstantní symbol 1148, číslo variabilního symbolu je pro každého účastníka řízení odlišné, pro: (i) **RCA: 2016010632** (ii) **AWT Čechofracht: 2016020632** (iii) **Interfracht: 2016030632** (iv) **Argo Logistics: 2016040632** (v) **Spedica: 2016050632**.

X. Závěr

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

³⁸⁴ Viz l.č. 524 správního spisu a údaje za rok 2018 uveřejněné v OR, a dále l.č. 1908 – 1911 správního spisu (údaje za rok 2019).

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí mohou účastníci řízení dle § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 12/2020 Sb., ve spojení s § 83 odst. 1 a § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 12/2020 Sb., podat do 15 dnů od jeho doručení rozklad, o kterém rozhoduje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Rozklad se podává u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Hynek Brom
I. místopředseda Úřadu

Obdrží:

Mgr. Ivana Halamová Dobíšková, LL.M., advokátka

V Celnici 1031/4

110 00 Praha

Mgr. Radovan Kubáč, LL.M., advokát

Olivova 2096/4

110 00 Praha 1

Mgr. Jakub Onisko, advokát

Anny Letenské 34/7

Praha 2, PSČ 120 00

JUDr. Jindřich Vítek, Ph.D., advokát

Šafaříkova 201/17

120 00 Praha 2

Mgr. Tomáš Tyll, advokát

V Celnici 1040/5

110 00 Praha 1

Vypraveno dne

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