R 59/2004 V Brně dne 3. února 2006

V řízení o rozkladu, který proti rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. S 137/04-7361/04-ORP ze dne 3. 12. 2004 ve věci porušení § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, v platném znění, podal účastník řízení, společnost **ŠKODA AUTO a.s.**, se sídlem Mladá Boleslav, Tř. Václava Klementa 869, PSČ 293 60, IČ 00 17 70 41, jsem podle § 59 odst. 2 a 3 ve spojení s § 61 odst. 3 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, na návrh komise ustavené podle § 61 odst. 2 téhož zákona,

r o z h o d l

takto:

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č.j. S 137/04-7361/04-ORP ze dne 3. 12. 2004 **r u š í m** a věc **v r a c í m** správnímu orgánu prvního stupně, který je vydal, k novému projednání a rozhodnutí.

O d ů v o d n ě n í

I. Napadené rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

1. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „Úřad“) vydal dne 3. 12. 2004 rozhodnutí č.j. S 137/04-7361/04-ORP (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým v první výrokové části deklaroval, že účastník řízení, společnost ŠKODA AUTO a.s., se sídlem Mladá Boleslav, Tř. Václava Klementa 869, PSČ 293 60, IČ 00 17 70 41 (dále též „účastník“ nebo „účastník řízení“), tím, že ve smlouvách o dodávkách automobilů velkoodběratelům uzavíraných v roce 2003 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů sjednával s jednotlivými velkoodběrateli rozdílné podmínky při poskytování slev při velkoodběru osobních motorových vozidel značky ŠKODA, a tím, že od 1. 7. 2003 odmítá bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uzavírat velkoodběratelské smlouvy s leasingovými společnostmi, porušil zákaz uvedený v § 11 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, v platném znění (dále též „zákon“),

čímž zneužil své dominantní postavení na relevantním trhu prodeje nových osobních motorových vozidel třídy malých vozidel, vozidel střední třídy a vozidel vyšší střední třídy, k újmě leasingových společností a velkoodběratelů.

2. Ve druhé výrokové části napadeného rozhodnutí Úřad shora uvedené jednání účastníkovi řízení do budoucna zakázal. Ve třetí výrokové části napadeného rozhodnutí pak Úřad uložil účastníkovi řízení za shora uvedené porušení § 11 odst. 1 zákona podle § 22 odst. 2 téhož zákona pokutu ve výši 55.000.000,- Kč.

3. Čtvrtou a pátou výrokovou částí napadeného rozhodnutí Úřad uložil účastníkovi řízení opatření k nápravě ve smyslu § 23 odst. 1 zákona spočívající v povinnosti do dvou měsíců ode dne nabytí právní moci napadeného rozhodnutí upravit obsah dosud účinných smluv o dodávkách automobilů velkoodběratelům uzavřených v roce 2003 tak, aby tyto smlouvy neobsahovaly bez objektivně ospravedlnitelných důvodů rozdílné podmínky, a v povinnosti písemně informovat Úřad o splnění shora uvedených nápravných opatření ve lhůtě 30 dnů po jejich uskutečnění.

II. Rozklad

4. Proti tomuto rozhodnutí podal účastník řízení včas rozklad, který následně doplnil svými přípisy z 28. 1. 2005, 26. 4. 2005 a 27. 6. 2005. V rozkladu a jeho doplněních účastník řízení vznesl postupně námitky týkající se vymezení relevantních trhů, posouzení svého postavení na těchto trzích, nesprávného posouzení jeho jednání ve vztahu k leasingovým společnostem a při poskytování rozdílných smluvních podmínek jednotlivým velkoodběratelům, jakož i námitku nesprávného postupu spočívajícího v neaplikaci evropského soutěžního práva a námitku procesních pochybení v řízení na prvním stupni.

Námitky nesprávného relevantního trhu

5. Účastník řízení zejména namítá, že Úřad v napadeném rozhodnutí vyšel z nesprávného předpokladu existence více paralelních relevantních trhů. Podle jeho názoru není rozlišování relevantních trhů podle jednotlivých tříd (trh malých vozidel, trh vozidel střední třídy atd.) důvodné, a to pro nejednoznačnost řazení některých vozidel do tradičních tříd, postupné stírání hranic mezi jednotlivými třídami, z důvodu vzniku nových tříd, růstu registrací lehkých užitkových vozidel, a v neposlední řadě též v důsledku specifik chování spotřebitelů.

6. Podle názoru účastníka na trhu s motorovými vozidly neexistuje jednotná, obecně uznávaná klasifikace pro rozlišení jednotlivých tříd motorových vozidel, v důsledku čehož nejsou stanovena jasná kritéria pro zařazení konkrétních modelů do jednotlivých tříd. Proto se jeden a tentýž model motorového vozidla v různých přehledech, statistikách či výkazech, které s dělením trhu s motorovými vozidly na třídy pracují, objevuje v různých třídách podle toho, z jaké klasifikace a jakých kritérií přehled, statistika či výkaz vycházejí.

7. S nejednoznačností řazení konkrétních modelů do jednotlivých tříd podle účastníka řízení souvisí stírání hranic mezi tradičními třídami a vznik tříd nových. V posledních letech se na trhu objevila vozidla, která není možné zařadit v rámci tradičního schématu do jednotlivých tříd automobilů. Účastník řízení zde poukázal na svou snahu vyhovět přáním jakéhokoli zákazníka, která jej vede k tomu, že své jednotlivé produkty nabízí

v takové šíři karosářských variant, motorizací a výbav a že cenové rozpětí mezi nejlevnějším a nejdražším provedením shodného typu vozidla se pohybuje v řádu stovek tisíc Kč.

8. Podle účastníka řízení není tradiční rozlišení tříd vozidel případné rovněž v důsledku trvalého růstu počtu registrací tzv. lehkých užitkových vozidel. Z důvodu daňového zvýhodnění je stále více motorových vozidel, která jsou primárně určena k přepravě osob, registrováno jako lehká užitková vozidla. Účastník řízení se proto domnívá, že trh s lehkými užitkovými vozidly je třeba považovat nikoli za trh samostatně existující paralelně k trhu s „osobními“ vozidly, nýbrž za součást širšího relevantního trhu, jenž měl být pro účely tohoto správního řízení vymezen.

9. Účastník řízení dále jako důvod pro širší vymezení relevantních trhů uvedl svou domněnku, že jeden a tentýž spotřebitel se při svém rozhodování o koupi motorového vozidla pohybuje napříč celým spektrem nabídky na trhu; v řadě případů se mu ke splnění jeho specifické potřeby zajistit si mobilitu nabízejí vozidla náležející z hlediska tradičního rozlišení do několika různých tříd.

10. Ze všech shora uvedených důvodů se účastník řízení domnívá, že relevantní trh pro účely tohoto správního řízení měl být vymezen jako trh s osobními a lehkými užitkovými vozidly s hmotností nepřevyšující 3.500 kg a nebo s nejvýše osmi místy k přepravě osob, kromě místa řidiče.

Námitka neexistence dominantního postavení

11. Úřad podle účastníka řízení dospěl k nesprávnému závěru ohledně existence jeho dominantního postavení na trhu. Pokud by byl relevantní trh vymezen postupem shora uvedeným, tj. pokud by zahrnoval jak vozidla osobní, tak lehká užitková vozidla, činil by tržní podíl účastníka řízení cca 40 %. Z tržního podílu, který leží jen těsně nad hranicí 40 %, nemůže být podle účastníka řízení automaticky dovozováno dominantní postavení soutěžitele. Existenci dominantního postavení je třeba v takových případech dovozovat po ekonomickém zhodnocení všech relevantních okolností, když struktura trhu posuzovaná na základě tržních podílů je jen jedním z mnoha rovnocenných indikátorů dominantního postavení. Odůvodnění napadeného rozhodnutí v části věnované dominantnímu postavení je však opřeno pouze o analýzu tržních podílů, aniž by se Úřad podrobněji zabýval jinými zákonnými kritérii. Podle účastníka řízení měly být při úvahách o dominantním postavení zohledněny např. trvalá přítomnost silné konkurence, finanční a hospodářský potenciál jeho konkurentů, soustavné posilování české koruny, jejíž hodnota silně znevýhodňuje vývoz motorových vozidel do zahraničí apod. Účastník řízení navíc namítá, že analýza tržních podílů nezohlednila zvláštnosti daného případu; podle jeho názoru nejsou pro vztah mezi ním a leasingovými společnostmi směrodatné jednotlivé výrobkové trhy, neboť leasingové společnosti poptávají celý sortiment výrobce.

Námitka nesprávného posouzení jednání ve vztahu k leasingovým společnostem

12. Účastník řízení dále namítá, že čl. 82 Smlouvy o založení Evropského společenství (dále též „Smlouva ES“), jakož i § 11 odst. 1 písm. c) zákona zakazují diskriminaci z důvodu jejích skutečných či předpokládaných důsledků. Proto také není možno každé uplatnění rozdílných podmínek považovat za zneužití dominantního postavení ve smyslu § 11 zákona. Diskriminace ve smyslu cit. ustanovení podle účastníka musí vést ke

znevýhodnění aktuálních nebo potenciálních konkurentů. Zde účastník zdůraznil, že on a leasingové společnosti, vůči nimž se měl zneužití dominantního postavení dopustit, nejsou v konkurenčním vztahu. Ani velkoodběratelé leasingovým společnostem nekonkurují, neboť nakupují motorová vozidla k vlastnímu použití a nikoli za účelem dalšího pronájmu. Účastník řízení je tak přesvědčen, že na jeho jednání, jež bylo předmětem správního řízení, se zákaz zneužití dominantního postavení ve smyslu § 11 zákona nevztahuje.

13. Úřad podle účastníka chybně odůvodnil existenci jeho povinnosti dodávat motorová vozidla leasingovým společnostem za stejných podmínek jako velkoodběratelům odkazem na definici leasingové společnosti jako konečného spotřebitele ve smyslu vyhlášky Úřadu č. 31/2003 Sb., o povolení obecné výjimky ze zákazu dohod narušujících soutěž v oblasti motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů (dále též „vyhláška č. 31/2003 Sb.“). Definice používané touto vyhláškou nelze dle účastníka používat pro jiné skutkové okolnosti než ty, na něž se přímo vztahují. Podle účastníka řízení představuje vyhláška č. 31/2003 Sb. specifický předpis, který je nutno vykládat úzce a který nelze používat *per analogiam*.

14. Rozhodující je naopak podle jeho názoru otázka, zda existují věcně ospravedlnitelné důvody pro neposkytování velkoodběratelských rabatů leasingovým společnostem. Věcná opodstatněnost rozdílného chování účastníka řízení je dle jeho názoru v projednávaném případě dána potřebou ochrany kvalitativního selektivního distribučního systému, který účastník vybudoval, jakož i ochrany obchodníků, kteří v rámci tohoto systému působí, před zneužíváním ze strany leasingových společností. Služby poskytované leasingovými společnostmi představují fakticky jednu z několika možností, jak financovat pořízení nového vozidla. Účastník řízení se domnívá, že je povinen přímo dodávat pouze zákazníkům, kteří jsou jako „přímí zákazníci“ definováni v příloze č. 9 smluv uzavíraných se smluvními obchodníky, a že je povinen chránit prostředky, které tito obchodníci investovali v rámci své činnosti v kvalitativně selektivním distribučního systému. Vzhledem ke skutečnosti, že leasingové společnosti nenakupují vozidla k vytvoření vlastního vozového parku ani pro potřebu vlastních zaměstnanců, nespadají do kategorie přímých zákazníků, a účastník řízení je ve vztahu k smluvním obchodníkům zavázán těmto subjektům vozidla přímo nedodávat. Účastník řízení namítá, že mu nemůže být uložena povinnost podporovat (poskytováním rabatů) budování paralelní distribuční sítě leasingových společností vedle kvalitativního selektivního distribučního systému, který účastník vybudoval a který je tvořen smluvními obchodníky. Na jiném místě rozkladu pak v této souvislosti uvádí, že jím vybudovaná distribuční síť má výrazně středostavovský charakter, a proto se na ni vztahují zvláštní právní a hospodářskopolitické mechanismy podpory a ochrany středního podnikání. Existence malých podniků a jejich působení mají být dle jeho názoru hodné zvláštní podpory, a to z důvodu významu pro zdravý a příznivý vývoj ekonomiky a situaci na pracovním trhu.

15. Účastník na podporu svého argumentu o oprávněnosti rozdílného postupu ve vztahu k leasingovým společnostem poukázal na to, že jedním z důvodů poskytnutí slevy velkoodběratelům je skutečnost, že tito velkoodběratelé, jakožto korporátní klientela, přestavují nositele image a jejich užívání účastníkem řízení vyrobených vozidel představuje formu jeho reklamy. Dodání motorových vozidel leasingovým společnostem však s takovou reklamní funkcí spojeno není. Účastník řízení rovněž poukázal na rozdílnou výši čerpání záručních a servisních prací; při prodeji vozidel leasingovým

společnostem vznikají podle jeho tvrzení podstatně vyšší následné náklady, než při prodeji velkoodběratelům.

Námitka nesprávného posouzení uplatňování rozdílných podmínek

16. Úřad dále podle účastníka řízení nesprávně právně posoudil jeho jednání spočívající v uplatňování rozdílných podmínek ve smlouvách o dodávkách automobilů velkoodběratelům uzavřených v roce 2003. Podle účastníka řízení totiž Úřad v napadeném rozhodnutí nezohlednil existenci objektivních důvodů pro různou výši poskytovaných slev při stejném množství celkově odebraných vozidel, spočívajících v odlišnostech jednotlivých případů, pokud jde o datum uzavření smlouvy, časové rozmezí odběrů automobilů či typy odebíraných vozidel. Účastník se nadto domnívá, že z důvodu nízkého rozsahu nestejného nakládání s velkoodběrateli z jeho strany (výše rabatů se v jednotlivých smlouvách lišila většinou jen o 1 procentní bod, v několika případech 2 procentní body a v minimu případů o 3 procentní body), nemohou být na něj kladeny přehnané požadavky na ospravedlnění tohoto nestejného nakládání.

Námitka neaplikování evropského soutěžního práva

17. V doplnění odůvodnění rozkladu účastník řízení namítl, že Úřad při svém rozhodování postupoval v rozporu s čl. 3 odst. 1 Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v čl. 81 a 82 Smlouvy ES (dále též „Nařízení č. 1/2003“), neboť nepřistoupil k aplikaci čl. 82 Smlouvy ES, ač jednání posuzované v tomto správním řízení trvalo i po 1. 5. 2004. Účastník řízení přitom dovozuje možné omezení mezistátního obchodu z toho, že je aktivní i v zahraničí, ze svého zapojení do koncernu Volkswagen, z mezinárodní činnosti minimálně jedné leasingové společnosti, které se posuzované jednání dotýkalo, jakož i ze skutečnosti, že v automobilovém průmyslu dochází často k mezinárodním transakcím.

Námitka procesních pochybení Úřadu a související návrh na doplnění dokazování

18. Podle účastníka řízení není napadené rozhodnutí založeno na spolehlivě zjištěném stavu věci, neboť se opírá pouze o výpovědi jeho zástupců a zástupců leasingových společností.

19. V této souvislosti navrhl účastník řízení doplnění dokazování svědeckou výpovědí blíže nespecifikovaných členů distribučního systému, resp. jejich pracovníků. Prostřednictvím těchto svědeckých výpovědí má být zjištěno, že uplatňování rozdílných podmínek u dodávek leasingovým společnostem a velkoodběratelům bylo věcně opodstatněno, a že v těch případech, kdy leasingové společnosti pořizují více vozidel pro určitého konkrétního zájemce, poskytuje účastník leasingovým společnostem stejné podmínky jako přímým velkoodběratelům, neboť v takovém případě, podle jeho slov, nevznikají obavy z vytváření a existence paralelního distribučního systému.

Petit rozkladu

20. Ze všech shora uvedených důvodů účastník řízení navrhuje, aby předseda Úřadu rozkladem napadené rozhodnutí zrušil v celém rozsahu a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k dalšímu řízení.

III. Řízení o rozkladu

21. Správní orgán prvního stupně neshledal důvody pro postup podle § 57 odst. 1 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“) a v souladu s odst. 2 téhož ustanovení postoupil věc k rozhodnutí orgánu rozhodujícímu o rozkladu.

22. Dne 1. 1. 2006 nabyl účinnosti zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, podle jehož § 183 se zrušuje zákon č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád). Podle § 179 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. se řízení, která nebyla pravomocně skončena před účinností tohoto zákona, dokončí podle dosavadních předpisů. Z tohoto důvodu je třeba řízení o rozkladu účastníka řízení dokončit podle dosavadní právní úpravy správního řízení.

23. Podle § 59 odst. 1 ve spojení s § 61 odst. 3 správního řádu jsem napadené rozhodnutí, jakož i jemu předcházející řízení přezkoumal v celém rozsahu, a to i nad rámec účastníkem uplatněných námitek, a dospěl jsem k závěrům, jež jsou uvedeny v dalších částech odůvodnění rozhodnutí.

IV. Přezkoumání napadeného rozhodnutí

Věcný relevantní trh

24. Správní orgán prvního stupně v napadeném rozhodnutí deklaroval, že účastník řízení se dopustil zneužití dominantního postavení ve smyslu § 11 odst. 1 zákona. Prvním krokem analýzy každého případu domnělého zneužití dominance musí být řádné vymezení relevantního trhu, a to jak po věcné stránce, tak z geografického hlediska. Tato potřeba vyplývá ze skutečnosti, že dominantní postavení, jakožto předpoklad existence správního deliktu zneužití dominantního postavení, je odvozováno od tržní síly, jejíž velikost se posuzuje dle kritérií uvedených v § 10 odst. 2 zákona, z nichž mnohé mají přímou vazbu na vymezení relevantního trhu. Kategorie jako tržní podíl soutěžitele, tržní podíly ostatních soutěžitelů, struktura trhu apod. nelze posuzovat bez řádné definice relevantního trhu.

25. Relevantní trh je definován v § 2 odst. 2 zákona jako trh zboží, 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. Shodnost, porovnatelnost a zastupitelnost zboží, tedy věcné vymezení relevantního trhu, pak třeba posuzovat prvotně z pohledu spotřebitele, resp. ze schopnosti zboží uspokojit stejnou potřebu (k čemuž slouží analýza poptávkové substituce), když přihlédnout je třeba rovněž ke schopnosti výrobců jiného zboží přenést svou produkci, resp. dodávky, na druh zboží uspokojující stejnou potřebu (k čemuž slouží analýza nabídkové substituce). Rozhodující je přitom právě reaktivní zastupitelnost, v jejímž důsledku se mohou zastupitelnými (a tedy součástí jednoho věcně vymezeného relevantního trhu) stát též výrobky, které vykazují technické a funkční odlišnosti, a to třeba i zásadní, jsou-li schopny uspokojit stejné potřeby konečných spotřebitelů.

26. Jednání účastníka řízení se týkalo dodávek motorových vozidel. Správní orgán prvního stupně v napadeném rozhodnutí v části týkající se odůvodnění vymezení relevantních trhů z hlediska věcného uvádí, že jednání účastníka řízení se týkalo stanovování podmínek, za

nichž jsou poskytovány slevy při velkoodběru osobních vozidel značky ŠKODA a postupu při uzavírání velkoodběratelských smluv na tato vozidla s leasingovými společnostmi. Ohledně vymezení pojmu osobní automobil přihlédl správní orgán prvního stupně k definici osobního automobilu obsažené § 2 odst. 1 písm. l) vyhlášky č. 31/2003 Sb. Osobním motorovým vozidlem se tu rozumí motorové vozidlo určené pouze pro přepravu sedících osob a jejich zavazadel, které má nejvýše devět míst k sezení, včetně místa řidiče.

27. Jakkoli se s relevancí vymezení pojmu osobní motorové vozidlo tak, jak je podáno ve shora uvedeném ustanovení vyhlášky, i pro účely aplikace soutěžního práva v případech, na něž cit. vyhláška nedopadá, v zásadě ztotožňuji, tento dílčí závěr nic nemění na skutečnosti, že se správní orgán prvního stupně měl zabývat důkladně též otázkou zastupitelnosti osobních automobilů s lehkými užitkovými vozidly. Správní orgán prvního stupně namísto takové analýzy pouze bez jakéhokoli dalšího zdůvodnění konstatoval, že osobní vozidla jsou dostatečně odlišitelná od dalších druhů automobilů, tedy i lehkých užitkových vozidel. Takový závěr, jenž není v napadeném rozhodnutí podepřen jakýmikoli argumenty a pro nějž nelze ve správním spise nalézt spolehlivé podklady, je nepřezkoumatelný. Za relevantní považuji přitom tvrzení účastník řízení z rozkladu, že u velké části modelů řazených tradičně výlučně mezi osobní motorová vozidla je možné po provedení nevelkých technických změn spočívajících např. v montáži posuvné mříže mezi zadní sedadla a zavazadlový prostor a aplikaci neprůhledné bezpečnostní folie mezi C sloupky a D sloupky karoserie, získat též schválení pro provoz jako lehkého užitkového vozidla. Z produkce účastníka řízení se může jednat např. o vozy modelů Fabie Combi či Octavie Combi, přičemž za pomocí stejné úpravy lze učinit z osobního motorového vozidla lehké užitkové vozidlo u celé řady modelů konkurenčních značek. Skutečností, kterou se měl správní orgán zabývat, a neučinil tak, je tedy míra zastupitelnosti mezi osobními motorovými vozidly a lehkými užitkovými vozidly z pohledu konečného spotřebitele, a zhodnocením, zda zjištěná míra zastupitelnosti je dostatečná proto, aby lehká užitková vozidla, popř. některé modely lehkých užitkových vozidel (v návaznosti na další úvahy ohledně vymezení relevantních trhů), byla začleněna do jednoho relevantního trhu společně s osobními motorovými vozidly, resp. některou z kategorií takových vozidel.

28. Pokud jde o další členění osobních motorových vozidel pro účely vymezení relevantních trhů klíčových pro posouzení dominantního postavení soutěžitele, uvádí správní orgán prvního stupně, že dělení na jednotlivé třídy probíhá „obvykle“ na základě několika objektivních kritérií, jakými jsou šířka a délka vozidla, výkon motoru, nákupní cena, typ karoserie, popř. image značky. Jestliže pak uvedl, že osobní automobily lze „obvykle“ dělit na třídy A (třída mini) až G (víceúčelová a sportovní vozidla), zároveň však konstatoval, že hranice mezi jednotlivými třídami nejsou jednoznačné a vlivem faktorů naznačených v napadeném rozhodnutí mohou být smazány, aby následně uvedl členění používaná profesními asociacemi v oblasti automobilového průmyslu, které zcela nekoresponduje s dříve uvedeným „obvyklým“ vymezováním relevantního trhu, a svou úvahu ukončil vymezením tří relevantních trhů, které zcela neodpovídá ani jednomu z uvedených obvyklých členění, pak i tuto část odůvodnění napadeného rozhodnutí stíhá faktická nepřezkoumatelnost. Správní orgán totiž provedl vymezení relevantních trhů na základě volby jednoho z kritérií, které však v napadeném rozhodnutí nespecifikoval, resp. neuvedl, ke kterému z možných kritérií se přiklonil a z jakých důvodů. Nelze přitom přehlížet, že členění relevantních trhů v napadeném rozhodnutí je provedeno dle kategorizace založené primárně na technických kritériích, jejíž vhodnost z hlediska

soutěžní analýzy relevantního trhu musí být verifikována právě analýzou reaktivní zastupitelnosti, tedy zastupitelnosti z pohledu spotřebitele, která však v rozhodnutí absentuje. Dalšího pochybení se správní orgán prvního stupně dopustil tím, že jím vymezené relevantní trhy blíže nedefinoval, když z rozhodnutí nelze žádným způsobem seznat, které konkrétní modely konkurenčních značek do konkrétního relevantního trhu zařazuje (takovou informaci podává pouze u modelů produkovaných účastníkem řízení).

29. Shrnuji tedy, že napadené rozhodnutí je v části týkající se věcného vymezení relevantního trhu nepřezkoumatelné, když z jeho odůvodnění nelze seznat, z jakého důvodu jsou lehká užitková vozidla (popř. některé jejich kategorie) považována za nezastupitelná s osobními motorovými vozidly (resp. některými jejich kategoriemi), zda se správní orgán zabýval zastupitelností vozidel z jednotlivých tříd a s jakým závěrem významným pro vymezení relevantního trhu, a které konkrétní typy automobilů do jím vymezených relevantních trhů zařazuje. Správní orgán prvního stupně se pak žádným způsobem nezabýval otázkou nabídkové substituce, kterou je však třeba považovat za pravidelnou a ve většině případů nezbytnou součást procesu vymezení relevantních trhů.

Geografický relevantní trh

30. Při vymezení relevantního trhu je třeba posoudit též jeho geografický rozměr, přičemž není žádný důvod, aby analýze relevantního trhu z hlediska teritoriálního byla ze strany soutěžního úřadu věnována menší pozornost, než vymezení věcnému. Velikost relevantního trhu z hlediska území má přímý vliv na analýzu jednotlivých kritérií posouzení tržní síly, přičemž platí, že rozšíření relevantního trhu o další území je v celé řadě případů spojeno se změnou hodnot těchto kritérií. I vymezování geografické stránky relevantního trhu se musí v zásadě uskutečňovat na základě analýzy poptávkové a nabídkové substituce, přičemž tato analýza se v případech domnělého porušení § 11 zákona musí vztahovat k období, kdy k předmětnému jednání soutěžitele došlo. Soutěžní úřad jistě může ve svých rozhodnutích i v otázkách vymezování relevantních trhů odkazovat na svá předchozí rozhodnutí, na rozhodnutí Evropské komise či judikaturu evropských soudů týkající se obdobných případů, a i zde platí, že takový přístup přispívá ke konzistentnosti rozhodovací praxe, to však soutěžní úřad nezbavuje povinnosti jasným a přezkoumatelným způsobem zdůvodnit, proč závěry přijaté v dřívějších rozhodnutích platí i pro projednávaný případ. Posléze uvedená potřeba pak nabývá zvláštní naléhavosti právě v případech definic relevantního trhu, neboť trhy procházejí vývojem v čase, mění se spotřebitelské preference, odpadají bariéry obchodu, přičemž všechny tyto skutečnosti mohou činit dříve přijaté definice neaktuálními. Úřadu přitom nic nebrání (a tedy ani § 1 odst. 5 a 6 zákona vymezující teritoriální působnost zákona), aby v případě, že zjistí, že poptávka a nabídka po konkrétním typu zboží probíhá v širším geografickém území, vymezil geografický relevantní trh šířeji než územím České republiky.

31. V napadeném rozhodnutí je relevantní trh vymezen jako trh území celé České republiky, přičemž deklarovaným důvodem je skutečnost, že dodávky nových motorových vozidel značky ŠKODA probíhají na celém tomto území za homogenních podmínek. Takové odůvodnění vymezení relevantního trhu z hlediska geografického však nepovažuji za dostatečné. Z napadeného rozhodnutí není totiž zřejmé, k čemu při posuzování homogennosti podmínek na trhu správní orgán prvního stupně přihlédl, zda-li např. k cenové hladině výrobku, ke spotřebitelským preferencím atd. Navíc, závěr o homogennosti podmínek na území České republiky žádným způsobem neodpovídá na otázku, zda takové homogenní soutěžní podmínky nejsou příznačné pro širší geografické

území. Úřad v napadeném rozhodnutí totiž zcela rezignoval na vyhodnocení druhé složky posouzení hranic geografického relevantního trhu tak, jak tyto složky vyplývají i ze shora uvedené definice v § 2 odst. 2 zákona, totiž na posouzení dostatečné odlišitelnosti soutěžních podmínek v České republice od podmínek hospodářské soutěže na jiných územích. Nebyla-li by tato kvalifikovaná odlišitelnost, způsobená například vysokými bariérami vstupu, shledána, bylo by třeba, aby Úřad vymezil relevantní trh šířeji, než jen územím České republiky.

32. Konstatuji tedy, aniž bych tím chtěl zpochybňovat možnou správnost závěru prvostupňového orgánu ohledně vymezení geografického relevantního trhu, že závěr o homogennosti soutěžních podmínek v České republice a jejich dostatečné odlišitelnosti od podmínek hospodářské soutěže na jiných územích, není v napadeném rozhodnutí řádným způsobem odůvodněn. Ve správním spise pak chybí podklady, na základě nichž by si mohl o této otázce učinit úsudek sám druhostupňový orgán. Bude tedy nezbytné, aby se správní orgán prvního stupně v rámci nového projednání a rozhodnutí touto otázkou důkladně zabýval a své závěry dostatečně argumentačně podpořil v odůvodnění nového rozhodnutí. Správnost vymezení teritoria, na kterém soutěžní úřad zkoumá existenci konkurenčního prostředí, tržní podíly účastníka řízení a ostatních soutěžitelů, strukturu trhu apod., nelze hodnotit, jestliže v odůvodnění přezkoumávaného rozhodnutí nejsou uvedeny úvahy, na základě kterých se k odpovídajícímu vymezení dospělo.

Dominantní postavení

33. Přestože, jak bylo výše uvedeno, není vymezení relevantních trhů z hlediska věcného i geografického v napadeném rozhodnutí dostatečně odůvodněno a tato skutečnost by sama o sobě byla důvodem pro zrušení rozhodnutí a vrácení věci správnímu orgánu prvního stupně k dalšímu projednání, přezkoumal jsem napadené rozhodnutí v celém rozsahu, tedy i principiální správnost úvah správního orgánu prvního stupně o dominantním postavení a o jeho zneužití.

34. Dominantní postavení na trhu ve smyslu § 10 odst. 1 zákona zaujímá soutěžitel, jenž disponuje takovou tržní silou, která mu umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích a spotřebitelích. Tržní síla (§ 10 odst. 2 zákona) je stanovena jako multikriteriální veličina, jíž je třeba hodnotit nejen dle velikosti tržního podílu, ale i dle hospodářské a finanční síly soutěžitele, právních a jiných překážek vstupu na trh pro další soutěžitele, stupně vertikální integrace soutěžitelů, struktury trhu a velikosti tržních podílů nejbližších konkurentů a dalších kritérií. Pouze na základě jejich zjištění a posouzení nejen jednotlivě, ale i ve vzájemných souvislostech, lze dospět k spolehlivému závěru, zda daný soutěžitel na vymezeném relevantním trhu zaujímá dominantní postavení či nikoli.

35. Jakkoli analýza tržní síly nespočívá pouze v posouzení výše tržního podílu, řádné zjištění a vyhodnocení výše tržního podílu konkrétního soutěžitele i jeho konkurentů je nutným východiskem úvah o dominantním postavení. Specifické postavení analýzy tržních podílů lze dovodit jak z jazykového výkladu § 10 odst. 2 zákona, tak z § 10 odst. 3 zákona, který upravuje vyvratitelnou domněnku neexistence dominantního postavení při tržním podílu soutěžitele nižším než 40 %. Platí přitom naopak, že velmi vysoký tržní podíl představuje silný důkaz o existenci dominantního postavení (srov. např. rozsudek Evropského soudního dvora č. 85/76 *Hoffmann-La Roche v. Komise*, [1979] ECR 461).

36. V napadeném rozhodnutí jsou uvedeny tržní podíly účastníka řízení na Úřadem vymezených relevantních trzích v roce 2002, 2003 a v období leden až září 2004, dále podíly nejbližšího, blíže však neidentifikovaného, konkurenta na každém relevantním trhu, jakož i informace o zdroji těchto údajů. Abstrahováno od možných pochybení při věcném a teritoriálním vymezení relevantního trhu, které má pro řádnou analýzu tržních podílů prvotní význam, poukazuji na další pochybení prvoinstančního orgánu, jež mohly mít vliv na správnost jeho úvah o tržním podílu. Správní orgán prvního stupně si sice obstaral relevantní podklady o prodeji jednotlivých značek a modelů osobních motorových vozidel, nicméně z napadeného rozhodnutí lze dovodit, že při výpočtu tržního podílu účastníka řízení ani žádným jiným způsobem nezohlednil skutečnost, že účastník řízení náleží do podnikatelské skupiny Volkswagen Group, která na jednotlivých relevantních trzích soutěží i s modely jiných svých značek (zejména značek Volkswagen, Audi a Seat). Výsledky analýzy tržního podílu účastníka řízení bez zohlednění prodejů jiných koncernových značek na daném trhu nejsou dostatečným podkladem pro další úvahy o tržní síle takového subjektu. Zohlednění přináležitosti účastníka řízení do takové skupiny v rámci hodnocení hospodářské a finanční síly, jakkoli jinak relevantní, nemůže nezohlednění prodejů jiných koncernových značek při analýze tržních podílů v plném rozsahu nahradit. Obdobné platí však i pro stanovení tržních podílů ostatních soutěžitelů, tedy konkurentů účastníka řízení. Vzhledem k tomu, že z rozhodnutí nelze zjistit, jaké modely jsou zařazeny do jednotlivých relevantních trhů, nelze ani ověřit, zda při analýze tržních podílů konkurence byly zohledněny koncernové vazby tak, jak tomu mělo být v případě účastníka řízení a koncernu Volkswagen, a tedy zda byly při stanovení tržních podílů sečteny prodeje modelů všech značek patřících do jedné skupiny. Takový postup je o to důležitější, že v posledních desetiletích docházelo v automobilovém průmyslu v celosvětovém měřítku k významné koncentraci, kdy se dříve nezávislé značky stávaly součástí jiných koncernů. Není tedy zřejmé, zda správní orgán prvního stupně sečetl prodeje modelových řad značek patřících do stejných koncernů. Neučinil-li tak, pak nelze ověřit, zda v napadeném rozhodnutí deklarované odstupy tržních podílů nejbližších konkurentů byly kalkulovány korektně. Existence, resp. prokázání existence značného odstupu tržního podílu nejbližšího konkurenta účastníka řízení je přitom jedním z nejdůležitějších aspektů posouzení tržní síly.

37. Jestliže pak správní orgán prvního stupně dospěl k závěru, že účastník řízení zaujímá na vymezených relevantních trzích tržní podíly ve výši cca 60 %, pak takový údaj sice představuje významný indikátor dominance, nikoli však dostatečný k tomu, aby mohlo být upuštěno od ověření takového předpokladu za pomocí ostatních kritérií posouzení tržní síly ve smyslu § 10 odst. 2 zákona. Analýzu ostatních kritérií tržní síly však nelze provést toliko selektivně a formálně, jak se tomu stalo v napadeném rozhodnutí.

Diskriminace leasingových společností

38. Správní orgán prvního stupně v napadeném rozhodnutí uvedl, že účastník řízení tím, že od 1. 7. 2003 odmítá bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uzavírat velkoodběratelské smlouvy s leasingovými společnostmi poskytujícími operativní leasing, zneužil své dominantní postavení k újmě těchto společností. Úřad s ohledem k § 2 odst. 1 písm. t) vyhlášky č. 31/2003 Sb., podle něhož se konečným spotřebitelem rozumí též soutěžitel, pokud smlouvy o najaté věci jím uzavírané neumožňují převod vlastnictví motorového vozidla či opci na jeho koupi před uplynutím doby, na kterou byla smlouva uzavřena, neshledal odlišnosti leasingových společností poskytujících operativní leasing od jiných

kategorií velkoodběratelů, a tedy ani důvod pro rozdílné zacházení s nimi ze strany účastníka řízení.

39. Nejprve je jako nedůvodnou třeba odmítnout námitku, podle níž se na jednání účastníka řízení ve vztahu k leasingovým společnostem nemůže vztahovat zákaz zneužití dominantního postavení ve smyslu § 11 zákona. Skutečnost, že účastník řízení a leasingové společnosti nejsou přímými konkurenty, nevylučuje aplikaci cit. ustanovení, neboť dominantní postavení lze zneužít k újmě jiných soutěžitelů, i když tito nejsou konkurenti, a/nebo k újmě spotřebitelů. Jednání, jímž dominant bezdůvodně znevýhodňuje při jinak shodném plnění jednu kategorii svých odběratelů oproti ostatním odběratelům, je třeba za splnění ostatních zákonných podmínek považovat za diskriminaci ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona.

40. Jednání účastníka řízení tak, jak bylo popsáno v napadeném rozhodnutí, má, ač to tak správní orgán prvního stupně ve výroku napadeného rozhodnutí explicitně neuvedl, tedy povahu zneužití dominantního postavení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona spočívajícího v uplatňování rozdílných podmínek při shodném nebo srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž jsou tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni. Správní orgán, hodlá-li uvedené ustanovení aplikovat, musí spolehlivě prokázat i) existenci rozdílných podmínek, ii) shodnost a srovnatelnost plnění a iii) znevýhodnění v hospodářské soutěži, přičemž jednotlivé prvky této formy zneužití dominance musejí být prokázány správním orgánem kumulativně.

41. Úřad podle mého zjištění spolehlivě prokázal, že účastník řízení skutečně uplatňoval vůči leasingovým společnostem jiné podmínky nákupu motorových vozidel, než vůči jiným subjektům, jenž splňovali jeho vlastní podmínky pro zařazení mezi velkoodběratele. První podmínka aplikace § 11 odst. 1 písm. c) zákona tedy nepochybně splněna byla.

42. Prokázání existence druhé podmínky aplikace cit. ustanovení vyžaduje porovnání shodnosti a srovnatelnosti plnění. V daném případě se vždy jednalo o prodej motorových vozidel vyráběných účastníkem řízení. Ověření věcné shodnosti plnění však není dostačující, neboť vždy je třeba porovnat i ostatní okolnosti transakce, neboť takové okolnosti, jako je platební morálka obchodních partnerů, splatnost faktur, množství odebraného zboží apod. mohou z věcně shodného plnění učinit plnění, jenž není shodné či srovnatelné ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona.

43. Klíčovým prvkem argumentace účastníka řízení je tvrzení, že v daném případě nešlo o shodné a srovnatelné plnění s plněním, které je poskytováno „běžným“ velkoodběratelům, kterými účastník řízení rozumí zejména korporátní klienty. Podle účastníka leasingové společnosti poskytující operativní leasing svou činností de facto suplují distribuční systém, jenž účastník řízení vytvořil a jenž má podle svých slov povinnost chránit. Jak je výše uvedeno, Úřad při hodnocení shodnosti, resp. srovnatelnosti plnění setrval na argumentu, že leasingové společnosti poskytující operativní leasing splňují charakteristiku konečného zákazníka ve smyslu § 2 odst. 1 písm. t) vyhlášky č. 31/2003 Sb.

44. Předně je třeba odmítnout námitku irelevance definice konečného zákazníka podané v § 2 odst. 1 písm. t) vyhlášky pro daný případ, neboť právní řád, resp. soutěžní právo je třeba vykládat ve všech souvislostech a jako jednotný a vnitřně nerozporný systém, v čehož důsledku definice podaná v jednom předpise konkrétního právního odvětví má

interpretační význam i při aplikaci jiných právních předpisů z tohoto právního odvětví. Zjevně nedůvodná je též námitka, podle níž odlišnost plnění spočívá v rozdílných nákladech na záruční a servisní služby. Záruka se nevztahuje na vady, které na zboží vzniknou v důsledku četnějšího, nešetrného, resp. méně šetrného zacházení, a proto způsob užívání zboží nemůže mít z povahy věci vliv na rozsah závazků plynoucích ze záruky.

45. Přes výše uvedené však musím konstatovat, že posouzení problematiky tvrzené diskriminace ze strany prvoinstančního orgánu podle mých zjištění nevychází ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Aby totiž správní orgán mohl uzavřít, že došlo ke zneužití dominantního postavení tím, že účastník řízení odmítá bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uzavřít s určitou skupinou subjektů, v tomto případě leasingovými společnostmi, velkoodběratelské smlouvy, je třeba posoudit zda se služby poskytované leasingovými společnostmi poskytujícími operativní leasing svou povahou spíše blíží službám poskytovaným distributory motorových vozidel, na straně jedné, či službám autopůjčoven, které účastník řízení za konečné spotřebitele považuje a s nimiž velkoodběratelské smlouvy uzavírá, na straně druhé. Jinými slovy, je třeba posoudit, zda z pohledu konečného zákazníka, tj. zájemce o dlouhodobé používání motorového vozidla, je koupě motorového vozidla nebo jeho leasing s možností (právem) následné koupě zastupitelný operativním leasingem motorového vozidla. Pokud by tomu tak bylo, byla by argumentace odlišností poskytovaného plnění ze strany účastníka řízení relevantní. Takové posouzení vyžaduje analýzu jednotlivých způsobů, jakými je na trhu uspokojována poptávka po nových osobních motorových vozidlech. Správní orgán prvního stupně neprovedl v rámci řízení, ač se to jeví jako nezbytné, jednoznačné rozlišení mezi pořízením nového osobního motorového vozidla na základě operativního leasingu prostřednictvím leasingové společnosti a pořízením motorového vozidla do osobního vlastnictví, ať již zakoupením přímo od účastníka řízení nebo od některého ze zástupců účastníkem řízení vybudovaného kvalitativně selektivního distribučního systému. Nelze přitom vyloučit, že pro některé kategorie zákazníků se může jednat o dva vzájemně zastupitelné způsoby pořízení motorového vozidla.

46. V rámci nového řízení je tak třeba provést doplnění dokazování ohledně přístupu konečných zákazníků k operativnímu leasingu ve vztahu k ostatním způsobům pořízení motorových vozidel, včetně porovnání se službami autopůjčoven, se kterými účastník řízení velkoodběratelské smlouvy uzavírá, a vzájemného srovnání, příp. rozlišení jednotlivých způsobů nabytí motorového vozidla. Na základě doplněného dokazování pak bude moci být přijat jednoznačný závěr ohledně vzájemné zastupitelnost jednotlivých způsobů nabytí práva užívat dlouhodobě konkrétní motorová vozidla a ohledně vzájemného porovnání postavení a činnosti leasingových společností poskytujících operativní leasing, leasingových společností poskytujících finanční leasing, prodejců motorových vozidel, autopůjčoven a jiných subjektů nabízejících své služby na trhu s motorovými vozidly z pohledu konečného spotřebitele. Dále bude třeba provést porovnání postavení leasingových společností poskytujících operativní leasing s postavením konečného spotřebitele ve smyslu, v němž je tento pojem běžně chápán. Správní orgán prvního stupně se bude muset též řádně vypořádat s námitkou dovozující odlišnost plnění ze skutečnosti, že dodávka nových motorových vozidel leasingovým společnostem poskytujícím operativní leasing neplní pro účastníka řízení reklamní (propagační) funkci, a to na rozdíl od situace, kdy jsou tyto vozy dodávány jiným velkoodběratelům (korporátní klientele). Pouze taková analýza, jež se přezkoumatelným způsobem odrazí v odůvodnění rozhodnutí, může odpovědět na klíčovou otázku shodnosti

či srovnatelnosti plnění ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona. Od řádného posouzení shora uvedených okolností se pak bude odvíjet též posouzení relevance tvrzení Úřadu o znevýhodnění leasingových společností vůči ostatním obchodním partnerům účastníka řízení, tedy existence třetí podmínky aplikace § 11 odst. 1 písm. c) zákona, a to zejména s ohledem na skutečnost, že znevýhodnění některých leasingových společností vůči jiným leasingovým společnostem ve správním řízení prokázáno nebylo.

Uplatňování rozdílných podmínek

47. Zneužití dominantního postavení ve formě diskriminace ve smyslu § 11 odst. 1 písm. c) zákona pak bylo ze strany Úřadu shledáváno i v jednání účastníka řízení, který ve smlouvách o dodávkách automobilů velkoodběratelům uzavíraným v roce 2003 bez objektivně ospravedlnitelných důvodů sjednával s jednotlivými velkoodběrateli rozdílné podmínky při poskytování slev. Jak správní orgán prvního stupně zjistil a uvedl v odůvodnění napadeného rozhodnutí, rozdíl v poskytovaných slevách při odběru shodného počtu vozidel činil 1 až 3 procentní body, a to při jinak shodných podmínkách.

48. Námitce účastníka řízení, že z důvodu nízkého rozsahu nestejného nakládání v rozmezí 1 až 3 procentních bodů nemohou být na něj kladeny přehnané požadavky na ospravedlnění takového nakládání, jsem nepřisvědčil. Jsem totiž přesvědčen, že rozdíl v poskytovaných slevách ve shora uvedeném rozsahu není zanedbatelný a při odběru velkého množství motorových vozidel může mít zásadní vliv na celkovou cenu. Uvedený rozdíl pak může způsobit znevýhodnění některých odběratelů účastníka řízení vůči jiným. Rozdílné zacházení se zákazníky ze strany dominantního soutěžitele v tomto rozpětí může, za splnění všech ostatních zákonem stanovených podmínek, splňovat znaky zneužití dominantního postavení podle § 11 odst. 1 písm. c) zákona, bude-li prokázáno, že k takovému uplatňování rozdílných podmínek neexistují objektivní důvody.

49. Z napadeného rozhodnutí jsem zjistil, že správní orgán prvního stupně vyšel při analýze ospravedlnitelnosti uplatňování rozdílných podmínek toliko z objemu odebraných vozidel. Sám sice v napadeném rozhodnutí (strana 11) připustil, že rozdílnost podmínek může vyplývat např. z rozdílných cen, jejich splatnosti, z rozdílné délky záručních lhůt nebo množství zdarma poskytovaného servisu, rozbor těchto okolností jednotlivých obchodních případů však v napadeném rozhodnutí proveden nebyl. Jak uvádí účastník řízení v rozkladu (a ke stejnému zjištění lze dospět analýzou jednotlivých ve správním spise založených smluv), lišily se obchodní podmínky jednotlivých smluv např. modelovou skladbou odebíraných vozidel, časovým rámcem sjednaných dodávek, rozdílností způsobů financování či rozložením dodávky do jednotlivých tranží. Správní orgán prvního stupně proto pochybil, jestliže neposoudil, zda a z jakého důvodu tyto objektivně existující rozdílnosti nepředstavují i při stejném počtu dodaných motorových vozidel dostatečný důvod pro rozdílné zacházení s jednotlivými velkoodběrateli při poskytování slev z ceny dodávaných motorových vozidel.

50. V rámci nového projednání přitom správní orgán prvního stupně přezkoumá, zda účastník řízení při poskytování slev v rámci smluv o dodávkách automobilů velkoodběratelům dodržoval své vlastní interní předpisy, zejména ohledně délky velkoodběratelských smluv. Z interního předpisu účastníka řízení, ze Směrnice PRODEJ – PT č. 002/02, který upravuje podmínky přímého prodeje motorových vozidel konečným zákazníkům velkoodběratelům, lze dovodit, že maximální délka, na kterou může být velkoodběratelská smlouva uzavírána, činí 12 měsíců. Ze správního spisu lze přitom zjistit, že některé

velkoodběratelské smlouvy byly uzavřeny na dobu delší. Pokud by se v rámci nového šetření prokázalo porušení interních předpisů účastníkem řízení, je třeba, aby správní orgán prvního stupně tuto okolnost posoudil ve všech souvislostech z podhledu soutěžního práva.

51. Uzavírám tedy, že napadené rozhodnutí nelze v části odůvodnění týkající se uplatňování rozdílných podmínek přezkoumat, neboť v něm chybí komplexní posouzení jednání účastníka řízení, a to pokud jde o otázku srovnatelnosti protiplnění ze strany jednotlivých velkoodběratelů, jež je nezbytnou podmínkou aplikace § 11 odst. 1 písm. c) zákona. Napadené rozhodnutí trpí vadou nedostatečného zhodnocení jednotlivých kritérií, jimiž se účastník řízení řídil při poskytování slev, a posouzení jejich relevance z pohledu předmětného ustanovení zákona.

Námitka neaplikování evropského soutěžního práva

52. Pravidla ochrany hospodářské soutěže v Evropské unii tak, jak jsou upravena v čl. 81 a 82 Smlouvy ES a v navazující sekundárních předpisech evropského práva, se vztahují na jednání soutěžitelů, které má tzv. komunitární dopad, resp. které je schopno ovlivnit obchod mezi členskými státy EU. Jestliže unilaterální jednání soutěžitele s vysokou tržní silou, jež je předmětem zkoumání ve správním řízení vedeném Úřadem pro podezření ze spáchání správního deliktu podle § 11 zákona, má uvedený komunitární dopad, pak je Úřad v takovém správním řízení povinen aplikovat evropské soutěžní právo, tedy zejména čl. 82 Smlouvy ES, a to případně vedle aplikace vlastního vnitrostátního soutěžního práva. Tato povinnost vnitrostátních soutěžních úřadů aplikovat na případy s dopadem na obchod mezi členskými státy komunitární soutěžní právo je předepsána v čl. 3 odst. 1 Nařízení č. 1/2003. Toto „modernizační“ nařízení nabylo účinnosti 1. 5. 2004, tedy v den vstupu České republiky do EU. Od stejného dne musí Úřad v zásadě v každém správním řízení vedeném o případné dohodě narušující soutěž nebo zneužití dominantního postavení zvažovat, zda případ není třeba posuzovat z pohledu slučitelnosti s evropským právem, a to za podmínky, že se jednání, které je předmětem správního řízení, uskutečnilo po 1. 5. 2004, resp. že zkoumané jednání po tomto datu pokračovalo.

53. Posouzení, zda má být na jednostranné jednání subjektu s vysokou tržní silou aplikován čl. 82 Smlouvy ES, závisí od vyřešení otázky, zda se zkoumaného jednání dopustil soutěžitel s dominantním postavení na společném trhu nebo jeho podstatné části a zda jednání může ovlivnit obchod mezi členskými státy. Při tomto posouzení je pak třeba vyjít z definice pojmu komunitárního dopadu tak, jak byl podán v judikatuře Evropského soudního dvora a Soudu prvního stupně, popř. z vymezení kategorie komunitárního dopadu podaného ve Sdělení Evropské komise – Pravidla pro pojem dopad na obchod mezi členskými státy, obsažený v čl. 81 a 82 Smlouvy ES, jež je do značné míry shrnutím této judikatury a rozhodovací praxe Evropské komise v této otázce.

54. Pokud jde o projednávaný případ, správním orgánem prvního stupně vytýkané uplatňování rozdílných podmínek vůči velkoodběratelům ze strany účastníka řízení se sice týkalo výhradně smluv o dodávkách automobilů uzavíraných pro rok 2003, postup účastníka vůči leasingovým společnostem, který byl Úřadem v napadeném rozhodnutí shledán jako diskriminační, však trval ke dni vydání napadeného rozhodnutí, tj. ke dni 3. 12. 2004. Je tak zřejmé, že přinejmenším část jednání, jež je účastníku řízení napadeným rozhodnutím vytýkáno, se uskutečnila po 1. 5. 2004; byl-li by ve vztahu k diskriminačnímu přístupu ve vztahu k leasingovým společnostem zjištěn potenciál

ovlivnění obchodu mezi členskými státy ve smyslu čl. 82 Smlouvy ES, bylo by třeba na toto jednání v rozsahu, v němž se uskutečnilo (trvalo) po uvedeném datu, cit. ustanovení aplikovat.

55. Prvostupňový orgán jednání účastníka řízení v celém rozsahu posoudil pouze z pohledu českého soutěžního práva, tj. zejména z pohledu § 11 zákona. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí, ani z obsahu správního spisu nelze zjistit, zda se správní orgán prvního stupně otázkou aplikovatelnosti evropského soutěžního práva zabýval. Nelze přitom vyloučit, že jednání účastníka řízení v rozsahu, v němž trvalo i po 1. 5. 2004, mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy způsobem předpokládaným v čl. 82 Smlouvy ES a mohlo tak, za splnění ostatních podmínek, představovat zneužití dominantního postavení na společném trhu nebo jeho podstatné části. Vzhledem k tomu, že pochybení správního orgánu prvního stupně, jež byly v řízení o rozkladu shledány, jsou takového rozsahu a charakteru, že odůvodňují zrušení rozhodnutí a vrácení věci tomuto orgánu k dalšímu projednání, v rámci něhož bude třeba zásadním způsobem doplnit podklady pro rozhodnutí, není relevantní, aby se k otázce aplikovatelnosti evropského soutěžního práva vyjadřoval orgán rozhodující o rozkladu. Autoritativní závěr ohledně nutnosti posoudit jednání účastníka řízení z pohledu čl. 82 Smlouvy ES bude muset učinit správní orgán prvního stupně, a to ve světle zjištění učiněných v rámci nového projednání. Posouzení existence komunitárního prvku ve smyslu čl. 82 Smlouvy ES pak správní orgán prvního stupně provede z pohledu rozhodovací praxe Evropské komise a judikatury evropských soudů, jakož i s přihlédnutím k pravidlům obsaženým v oznámení Evropské komise – Pravidla pro pojem dopad na obchod mezi členskými státy, obsažený v článcích 81 a 82 Smlouvy ES. Své úvahy v tomto směru pak učiní přezkoumatelným způsobem součástí odůvodnění nového rozhodnutí ve věci.

56. Pro případ, že by správní orgán prvního stupně v rámci nového projednání dopad na obchod mezi členskými státy shledal, bude na místě, aby předmět správního řízení vedeného ve věci porušení § 11 odst. 1 zákona upřesnil, resp. aby rozšířil jeho předmět o podezření z porušení čl. 82 Smlouvy ES.

V. Závěr

57. Na základě návrhu rozkladové komise ustavené dle § 61 odst. 2 správního řádu a po přezkoumání napadeného rozhodnutí, jakož i jemu předcházejícího správního řízení v celém rozsahu i nad rámec uplatněných námitek, jsem ze všech shora uvedených důvodů dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí trpí takovými vadami, které nelze odstranit v rozhodnutí o rozkladu. Vzhledem k tomu, že se tyto výhrady týkají výrokové části deklarující zneužití dominantního postavení, resp. jejího odůvodnění, je třeba zrušit též výrokové části navazující, tj. výrokové části, v nichž je uložen zákaz takového jednání do budoucna, pokuta a opatření k nápravě ve smyslu § 23 odst. 1 zákona. Zrušil jsem tedy napadené rozhodnutí v celém rozsahu a věc vracím správnímu orgánu prvního stupně k dalšímu projednání (§ 59 odst. 2 ve spojení s § 61 odst. 3 správního řádu).

58. V novém řízení je správní orgán prvního stupně vázán právními názory vyjádřenými v tomto rozhodnutí. Správní orgán prvního stupně při novém projednání věci zohlední i ostatní námitky účastníka řízení v tomto rozhodnutí neřešené, a zjistí-li jejich důvodnost, případné nedostatky, nepřesnosti či nesprávnosti v novém rozhodnutí odstraní. To platí i pro námitky týkající se porušení procesních předpisů; správní orgán prvního stupně tedy mj. posoudí relevanci provedení svědeckých výpovědí navržených účastníkem řízení

v rozkladu a tyto navržené důkazy buď provede nebo jejich neprovedení řádným způsobem odůvodní.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí se nelze podle § 61 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, dále odvolat.

Ing. Martin Pecina, MBA
předseda
Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Rozhodnutí obdrží:

ŠKODA AUTO, a.s.
Tř. Václava Klementa 869
293 60 Mladá Boleslav

Toto rozhodnutí nabylo právní moci a stalo se vykonatelným dne 6. 2. 2006.