

Klasa: UP/I 034-03/2014-01/001  
Urbroj: 580-05/84-2014-021  
Zagreb, 3. srpnja 2014.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja na temelju članka 31., članka 38. stavka 5. i članka 58. stavka 1. točke 15. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja („Narodne novine“, brojevi: 79/09 i 80/13), po inicijativi poduzetnika Obalna plovidba d.o.o., sa sjedištem u Splitu, Mažuranićevo šetalište 14, zastupanog po punomoćniku [...], u upravnoj stvari utvrđivanja sprječavanja, ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja u smislu članaka 8. i 13. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja od strane poduzetnika INA - Industrija nafte d.d., sa sjedištem u Zagrebu, Avenija V. Holjevca 10, zastupanog po punomoćnici Mariji Petrović, dipl. iur. u PF korporativnih poslova, Ured izvršnog direktora, i poduzetnika Tanker d.d., sa sjedištem u Splitu, Kopilica 47/B, zastupanog po Gordani Vukušić, direktorici, po službenoj dužnosti, na temelju odluke Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja, u sastavu: Mladen Cerovac, mag. iur., predsjednik Vijeća, Vesna Patrlj, dipl. iur., zamjenica predsjednika Vijeća, mr. sc. Ljiljana Pavlic, mr. sc. Tatjana Peroković i Denis Matić, dipl. iur., članovi Vijeća, sa sjednice 23/2014., održane 3. srpnja 2014., donosi sljedeće

## RJEŠENJE

Inicijativa se odbacuje jer ne postoje uvjeti za pokretanje postupka po službenoj dužnosti.

## Obrazloženje

### 1. Inicijativa za pokretanje postupka

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (dalje: Agencija), u smislu članka 37. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja („Narodne novine“, brojevi: 79/09 i 80/13; dalje: ZZTN), zaprimila je 9. siječnja 2014. inicijativu poduzetnika Obalna plovidba d.o.o., sa sjedištem u Splitu, Mažuranićevo šetalište 14 (dalje: Obalna plovidba), zastupanog po punomoćniku [...], za pokretanje postupka utvrđivanja sprječavanja, ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja u smislu članaka 8. i 13. ZZTN-a od strane poduzetnika INA - Industrija nafte d.d., sa sjedištem u Zagrebu, Avenija V. Holjevca 10 (dalje: INA) i Tanker d.d., sa sjedištem u Splitu, Kopilica 47/B (dalje: Tanker) s prijedlogom za donošenje rješenja o privremenoj mjeri.

U predmetnoj se inicijativi u bitnome navodi kako postoje okolnosti koje upućuju na zaključak o postojanju usmenog ili pisanog dogovora između INE i Tankera te usklađene prakse koja je posljedica takvog dogovora, prema kojima za razdoblje od 2. listopada 2013. INA za trajektni prijevoz autocisterni s naftnim derivatima (opasne tvari) i kamiona s UNP-om (opasne tvari) na relacijama:

- Kaštel Sućurac - Brač (Supetar) - Kaštel Sućurac
- Kaštel Sućurac - Hvar (Stari Grad) - Kaštel Sućurac

- Kaštel Sućurac - Lastovo (Uble) - Kaštel Sućurac
- Kaštel Sućurac - Šolta (Rogač) - Kaštel Sućurac
- Kaštel Sućurac - Vis - Kaštel Sućurac

angažira isključivo poduzetnika Tanker, dok na relacijama:

- Zadar (Gaženica) - Brbinj - Zadar (Gaženica)
- Biograd - Zaglav - Biograd
- Zadar (Gaženica) - Preko - Zadar (Gaženica)
- Biograd - Tkon - Biograd

angažira podnositelja inicijative u što manjoj mjeri, unatoč postojanju ugovora između podnositelja inicijative i INE o trajektnom prijevozu opasnog tereta na navedenim relacijama, a sve u cilju kako bi se podnositelj inicijative doveo u financijske poteškoće i prisilio na povlačenje s tržišta te na taj način omogućio monopol poduzetnika Tanker na tržištu prijevoza autocisterni s naftnim derivatima i kamiona s UNP-om.

Nadalje, podnositelj inicijative navodi kako opisano postupanje predstavlja zlouporabu vladajućeg položaja od strane poduzetnika INA i poduzetnika Tanker prema podnositelju inicijative.

U predmetnoj inicijativi ističe se kako Tanker pruža usluge izvanrednog trajektnog prijevoza opasnog tereta faktički kao isključivi pružatelj usluga na predmetnim relacijama s pre niskim - predatorskim cijenama koje nemaju ekonomsko opravdanje, uzevši u obzir ukupne troškove poslovanja, te da INA svojom velikom ekonomskom snagom i raznim oblicima potpora Tankeru pruža zaštitu od tržišnih mehanizama koji bi ga onemogućili da kroz duže vrijeme posluje s blokiranim računom odnosno pre niskim predatorskim cijenama, a sve u cilju da se podnositelj inicijative istisne s tržišta te da se tijekom primjene pre niskih - predatorskih cijena smanje troškovi na strani INE što bi bilo u njenom ekonomskom interesu, unatoč tome što INA ima i s podnositeljem inicijative sklopljen ugovor za obavljanje izvanrednog trajektnog prijevoza na predmetnim relacijama koji se zbog pasivnosti INE faktički ne izvršava.

Stoga podnositelj inicijative smatra kako se takav sporazum ne može ocijeniti drukčije nego kao zabranjeni sporazum iz članka 8. ZZTN-a budući da za cilj odnosno posljedicu ima narušavanje tržišnog natjecanja na mjerodavnom tržištu.

Prema navodu podnositelja inicijative, INA kao poduzetnik u vladajućem položaju na tržištu, u netransparentnom nadmetanju u kojem nisu predviđeni pravni lijekovi, nakon otvaranja ponuda nije obavijestila sudionike natječaja o visini cijena koje su ponudili drugi ponuditelji, već je nakon otvaranja ponuda sa svakim ponuditeljem otvorila posebne daljnje pregovore o cijenama tako da se nadmetanje očito svelo na neposrednu pogodbu s poduzetnikom Tanker koji se od 2. listopada 2013. godine faktički isključivo angažira za prijevoz na predmetnim relacijama i to po cijenama koje nisu objavljene.

Podnositelj inicijative ističe kako mu je narušavanje tržišnog natjecanja, a koje je predmet inicijative, već prouzročilo značajnu štetu te mu je počevši od 16. prosinca 2013. pa do dana podnošenja inicijative blokirani žiro-račun, a sve uslijed izostanka očekivanih prihoda prema ugovoru sklopljenom s INOM br. SN-952/13-3 br. 4500324245, koji se odnosi na razdoblje od 1. listopada 2013. godine pa nadalje, kao i uslijed toga što na tržištu izvanrednih trajektnih prijevoza tereta trajektima, ako se zanemare potrebe i potražnja INE, postoji premala potražnja za navedenim uslugama.

Podnositelj inicijative navodi i kako od 2. listopada 2013. nije angažiran od strane INE niti za jednu vožnju iz luke Kaštel Sućurac prema srednjodalmatinskim otocima, već je prema

saznanju podnositelja za sve vožnje na navedenim relacijama angažiran Tanker čime je taj poduzetnik, prema mišljenju podnositelja inicijative, neosnovano privilegiran.

Vežano uz navedeno, podnositelj inicijative ističe kako vrijednost koju je ostvario angažmanom od strane INE na zadarskom području u razdoblju od 1. listopada 2013. do 31. prosinca 2013. nije takva da kompenzira gubitak koji je imao u istom razdoblju na relacijama iz Kaštel Sućurca te napominje da je dio angažmana na zadarskom području uslijedio tek nakon što se podnositelj inicijative obratio odgovornim osobama INE dopisima od 12. prosinca 2013. i 19. prosinca 2013., u kojima je ukazao na izostanak njegovog angažiranja na relacijama iz Kaštel Sućurca.

Prema mišljenju podnositelja inicijative, upravo izostanak reakcije od strane INE na navedene dopise u dijelu koji se odnosi na izostanak angažiranja na relacijama iz Kaštel Sućurca upućuje na postojanje zabranjenog sporazuma između INE i Tankera te na pristanak INE na posljedice narušavanja tržišnog natjecanja uslijed zabranjenog sporazuma i zlouporabe vladajućeg položaja.

Podnositelj inicijative napominje i kako su računi društva Tanker u kontinuiranoj blokadi počevši od 13. siječnja 2011. godine pa nadalje, što ukazuje da navedeni poduzetnik sustavno ne podmiruje svoje obveze prema vjerovnicima.

Zaključno, podnositelj inicijative smatra kako u konkretnom slučaju postoji opasnost od značajne i nepopravljive štete za tržišno natjecanje te su stoga ispunjeni uvjeti u smislu članka 51. ZZTN-a za određivanje privremene mjere kojom će se naložiti INI da na svim relacijama ravnomjerno angažira za trajektni prijevoz opasnog tereta sve one poduzetnike s kojima ima sklopljene ugovore o prijevozu za predmetne relacije ili da INA sve sudionike nadmetanja obavijesti o cijenama koje su ponudili pojedini ponuditelji specificirano po fazama nadmetanja te cijenama prema kojima su sklopljeni pojedini ugovori, ili da se privremeno, dok Agencija ne utvrdi jesu li cijene koje primjenjuju INA i Tanker predatorske, naloži INI da na svim relacijama omogući svim onim poduzetnicima s kojima ima sklopljene ugovore o prijevozu za predmetne relacije ravnomjeran angažman na trajektnom prijevozu opasnog tereta po jednakim cijenama.

## 2. Prethodno ispitivanje stanja na mjerodavnom tržištu

Na temelju predmetne inicijative, kako bi utvrdila je li u predmetnoj upravnoj stvari riječ o povredi odredbi ZZTN-a, kao i sve činjenične i pravne okolnosti u svrhu utvrđivanja ima li u konkretnom slučaju uvjeta za pokretanje postupka utvrđivanja sprječavanja, ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja sukladno odredbi članka 38. ZZTN-a, a vežano uz primjenu članka 8. ZZTN-a koji uređuje zabranjene sporazume i članka 13. ZZTN-a koji uređuje zlouporabe vladajućeg položaja poduzetnika, Agencija je u okviru svoje nadležnosti iz članka 32. točke 1. podtočke (a) i (b) ZZTN-a dopisom od 24. siječnja 2014. zatražila od podnositelja inicijative dopunu predmetne inicijative i podatke o prihodima Obalne plovidbe u 2011., 2012. i 2013., poduzetnicima kojima je pružena usluga izvanrednog trajektnog prijevoza opasnih tvari, broju ostvarenih trajektnih prijevoza opasnih tvari te dodatna pojašnjenja i dokaze o navodima iz predmetne inicijative. Dopisima Agencije od 20. ožujka 2014. zatražena su očitovanja i podaci INE te Tankera vežano uz navode iz predmetne inicijative.

### 2.1. Dopuna inicijative i očitovanje podnositelja inicijative

Agencija je 6., 11. i 25. veljače 2014. zaprimila podneske podnositelja inicijative u kojima se u bitnome navodi kako Obalna plovidba uz izvanredni trajektni prijevoz opasnih tvari obavlja i djelatnost izvanrednog trajektnog prijevoza neopasnih tereta te osim toga ne obavlja neke druge djelatnosti niti pruža neke druge usluge.

Podnositelj inicijative dostavio je i popis poduzetnika kojima je pružao usluge izvanrednog trajektnog prijevoza tereta opasnih tvari, izuzev INE, u 2011., 2012. i 2013., kao i podatke o svojim konkurentima na tržištu izvanrednog trajektnog prijevoza opasnih tvari u obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj.

Podnositelj inicijative u svojim podnescima koje je Agencija zaprimila 25. veljače i 14. travnja 2014. godine, u bitnome navodi kako mu INA počevši od 23. prosinca 2013. pa do 13. travnja 2014. nije uputila niti jednu najavu prijevoza iako imaju sklopljen ugovor o trajektnom prijevozu pa podnositelj inicijative u istom razdoblju nije izvršio niti jedan prijevoz. Suprotno tome, podnositelj inicijative navodi kako je Tanker u razdoblju od 1. studenog 2013. pa do 31. siječnja 2014. imao 28 trajektnih prijevoza opasnih tvari što jasno ukazuje na privilegiranje poduzetnika Tanker.

Također, podnositelj inicijative ističe kako je većina trajektnog prijevoza opasnog tereta za INU od strane Tankera obavljena protivno zahtjevima sigurnosti plovidbe.

Nadalje, podnositelj inicijative navodi kako je INA, unatoč insolventnosti Tankera, s navedenim poduzetnikom sklopila novi ugovor o trajektnom prijevozu, dok je s podnositeljem inicijative, kojem nisu bili blokirani računi, također sklopila ugovor o trajektnom prijevozu s klauzulom o pravu na raskid ugovora u slučaju insolventnosti te mu blokirala račun od 22. siječnja 2014. zadužnicom na ime nepodmirene tražbine za isporučeno gorivo.

Prema mišljenju podnositelja inicijative, čak i da je istovjetna ugovorna klauzula o raskidu u slučaju insolventnosti ugrađena u ugovor između INE i Tankera, ona očito ne bi imala učinak budući da je ugovor sklopljen na vrijeme od dvije godine u trenutku kada su obje stranke očito znale da je poduzetnik Tanker insolventan.

Zaključno, podnositelj inicijative navodi kako je svjestan da Agencija ne može nadomjestiti neučinkovitost ostalih institucija vezano uz poštivanje prisilnih propisa od strane svih poduzetnika te smatra kako su institucije sustava morale osigurati barem privremenu zaštitu od narušavanja tržišnog natjecanja, a ne da ga Ministarstvo financija - Porezna uprava isključuje s tržišta najavljenom blokadom žiro-računa zbog neplaćenih javnih davanja.

## 2.2. Očitovanje INE

Agencija je 24. travnja 2014. zaprimila očitovanje INE u kojem se u cijelosti osporavaju navodi iz predmetne inicijative.

INA u svojem očitovanju navodi kako u postupcima nabave, osim u slučajevima kada se nabava obavlja za potrebe istraživanja i proizvodnje nafte i plina, INA nije obveznik primjene Zakona o javnoj nabavi („Narodne novine“, brojevi: 90/11, 83/13, 143/13 i 13/14; dalje: ZJN), stoga se postupak nabave ne provodi na način kako to predviđa taj zakon. No INA naglašava da to ne znači da se u tom slučaju postupak nabave može okarakterizirati kao „netransparentan“, kako to navodi podnositelj inicijative, jer INA i u slučajevima kada nije obveznik primjene ZJN-a primjenjuje vlastite interne pravilnike koji za cilj imaju osigurati da se svi procesi i postupci u kojima sudjeluje INA provedu na zakonit, transparentan i nediskriminatoran način.

Nadalje, INA navodi kako je u konkretnom slučaju raspisala otvoreni natječaj koji je objavljen na njenim internetskim stranicama te ističe da ničim nije ograničila sudjelovanje potencijalnih ponuditelja u natječaju već upravo suprotno, poduzela je dodatne mjere kako bi se krug ponuditelja proširio. U prilog tome navodi da je putem istraživanja tržišta koje je samostalno provela, a koje je prethodilo objavljivanju natječaja, utvrdila da poduzetnik Šangulin tours

d.o.o. iz Biograda može konkurirati na natječaju te ga je zasebno obavijestila o objavi oglasa za natječaj, jednako kao i podnositelja inicijative te poduzetnika Tanker.

Vežano uz navod podnositelja inicijative o tome kako se postupak nabave „sveo na pogodbu s poduzetnikom Tanker“, INA ističe kako je taj navod potpuno neutemeljen s obzirom na to da su u okviru postupka nabave provedeni pregovori sa svakim ponuditeljem, dakle i s podnositeljem inicijative, pri čemu su obaviješteni da se radi o završnom krugu pregovora.

INA također navodi kako je uobičajena praksa kod nadmetanja tog tipa da ponuditelji nemaju uvid u cijene drugih ponuditelja. U konkretnom slučaju, nakon obavljenih usmenih pregovora sve ponude zaprimljene u zatvorenim kovertama putem poštanskog ureda INE otvorene su komisijski tek idućeg dana. Stoga, čak i da je INA na usmenim pregovorima obavijestila podnositelja inicijative o cijenama naznačenim u konkurentskim ponudama, to nikome od sudionika nadmetanja ne bi jamčilo povoljniji rezultat na natječaju, s obzirom da u tom trenutku nitko nije imao uvid u konačne ponude.

INA dalje navodi kako su nakon provedenog postupka pojedini ponuditelji odabrani kao prioritetni za relaciju na kojoj su ponudili povoljnije cijene od ostalih ponuditelja, dok su ostali odabrani kao pružatelji usluge drugog i trećeg prioritetnog reda te iz navedenoga proizlazi da je tvrdnja podnositelja inicijative o neposrednoj pogodbi s Tankerom potpuno neutemeljena.

INA u svojem očitovanju ističe i kako je nakon provedenog natječaja mogla donijeti odluku da za svaku relaciju odabere samo jednog od ponuditelja no unatoč tome odlučila je ponuditi ugovore za sve relacije koje su nudili i ostalim ponuditeljima, uspostavljajući pritom listu prioriteta za svaku relaciju. INA ističe da je takav model predviđen internom regulativom, a isti određuje da se ponuditelji rangiraju prema cijeni tako da cjenovno najpovoljniji ponuditelj dobiva prvi prioritet, idući drugi itd. Razlog sklapanja ugovora s više ponuditelja za iste relacije leži u činjenici da je kod takvog prijevoza riječ o pomorskom poduhvatu, a koji po prirodi posla nosi određene rizike koji se ne mogu u potpunosti eliminirati niti ukloniti. Pored prirodnih okolnosti, mogući su i kvarovi trajekata što dovodi do znatnih logističkih izazova, kako za ponuditelje tako i za INU. S obzirom na to da je INA obvezna uredno snabdijevati sve svoje benzinske postaje, ugovaranjem okvirnih ugovora s više ponuđača optimizira se odnosno umanjuje rizik od nemogućnosti ispunjenja obveze njihova snabdijevanja.

INA nadalje navodi kako je nakon dovršetka postupka putem elektroničke pošte obavijestila podnositelja inicijative da je isti odabran kao dobavljač prvog odnosno drugog reda (mjesta) na pojedinim relacijama, na što podnositelj inicijative nije imao primjedbi niti pitanja. Nakon dostavljenog nacrtu ugovora, podnositelj inicijative postavio je pitanje zbog čega se u ugovoru ne navodi ukupna vrijednost, na što je INA odgovorila da je riječ o okvirnom ugovoru, na što podnositelj inicijative također nije imao primjedbi.

INA ističe kako okvirni ugovor ne jamči nikome od ponuditelja realizaciju bilo kojih količina, već se tim ugovorom definiraju samo uvjeti obavljanja usluge. Stoga je prema mišljenju INE tvrdnja podnositelja inicijative kako ga INA ima namjeru isključiti s tržišta potpuno neutemeljena. Naprotiv, INA navodi kako je mogla podnositelju inicijative ponuditi ugovor samo i isključivo za relacije na kojima je njegova ponuda bila cjenovno najpovoljnija, no INA se odlučila za svaku relaciju odabrati više ponuditelja, a što je također bilo u skladu s uvjetima natječaja.

Vežano uz navode podnositelja inicijative o tome kako su cijene po kojima je Tanker ponudio pružanje usluge prijevoza INI predatorske, INA navodi kako kao samostalan poslovni subjekt djeluje na način da optimizira vlastite troškove poslovanja vodeći računa da niti na jedan način ne ograniči tržišno natjecanje. Nadalje, INA navodi kako je, iako se od poduzetnika koji nabavlja uslugu doista ne može očekivati da raspolaže podacima o troškovima poslovanja poduzetnika koji pružaju uslugu, kao savjestan poslovni subjekt napravila analizu cijena iz

predmetnog postupka nadmetanja te nije primijetila neuobičajena odstupanja ponuda poduzetnika Tanker od cijena drugih ponuditelja, za što je dostavila i dokaz. Slijedom navedenoga, INA nije mogla zaključiti da bi cijene ponuđene od strane Tankera bile ispod troška.

Prema očitovanju INE, nerazumno je očekivati da bi INA prihvatila strategiju predatorstva i na taj način pomogla poduzetniku Tanker da s predmetnog tržišta istisne konkurenciju, jer bi se na taj način dovela u situaciju da nakon što konkurencija s navedenog tržišta nestane, plaća cijenu koju samostalno odredi Tanker te da, uslijed gubitka alternativnih pružatelja usluga, bude ovisna o njegovim uslugama.

INA ističe kako u vlastitom interesu smatra potrebnim postojanje konkurencije na tržištu trajektnog prijevoza jer ona osigurava da se pitanje opskrbe otoka naftnim derivatima i plinom ne dovodi u pitanje te da bi u slučaju da Tanker zaista ima financijskih problema, uslijed kojih bi bio spriječen izvršavati predmetnu uslugu, podnositelj inicijative preuzeo njegov cjelokupni opseg posla.

Vežano uz povećanje vozarine u slučaju isporuke na više lokacija i navod podnositelja inicijative o tome kako je INA prihvatila predatorske cijene Tankera a zatim pokušala kroz povećanje vozarine kompenzirati takve niske cijene, INA ističe kako bi takvo postupanje bilo protivno bilo kakvoj poslovnoj logici te bi bilo zaustavljeno internom revizijom INE.

Nadalje, INA navodi kako je u natječaju zatražila od ponuditelja da cijene prijevoza na više lokacija budu uvećane za [...] posto, no Tanker na takvu odredbu nije pristao, već je zatražio povećanje u iznosu od [...] posto te pritom nije bio jedini koji je odstupio od uvjeta iz natječaja. Isto je napravio i poduzetnik [...] za prijevoz na zadarskom području.

U slučajevima odstupanja, INA ponude izražene na različite načine svodi na isti nivo radi usporedbe ponuda, što je napravljeno i prilikom analize predmetnih ponuda. S tim u vezi, INA je u privitku svog očitovanja Agenciji dostavila i dokument pod nazivom „Metodologija usporedbe ponuda“, u kojem je pojašnjena usporedba predmetnih ponuda i rangiranje ponuditelja.

Cijene za višestruke ponude analizirane su zasebno, pri čemu je cijena Tankera uvećana za [...] posto, a podnositelja inicijative za [...] posto. Dakle, prema navodu INE, uspoređivane su korigirane cijene te je usporedba pokazala da je Tanker i s takvim cijenama jeftiniji od podnositelja inicijative za svaku relaciju s višestrukim isporukama. Iz navedenog razloga prihvaćen je zahtjev Tankera da mu se cijena poveća za [...] posto. Podnositelju inicijative greškom je poslan nacrt ugovora koji je uključivao povećanje od [...] posto, ali je greška naknadno uočena i ispravljena prilikom izrade završne verzije ugovora.

U pogledu dopisa koje je podnositelj inicijative poslao INI kako bi ju upozorio na postupanje koje je protivno Ugovoru s podnositeljem inicijative, INA navodi da je tvrdnja podnositelja inicijative o tome kako neodgovaranje na navedene dopise upućuje na postojanje zabranjenog sporazuma potpuno neutemeljena. Naime, tom prilikom doista nije odgovorila na dopis podnositelja inicijative upućen 12. prosinca 2014. godine, ali je isto učinila 31. siječnja 2014. jer je postupak zahtijevao određeno vrijeme kako bi se ispitale relevantne činjenice. Navedeno je bilo potrebno iz razloga što je podnositelj inicijative iznio tvrdnje koje nisu imale nikakve veze s predmetnim natječajem, kao npr. podatak da je suprug jedne djelatnice INE nekada bio član Nadzornog odbora Tankera, iako navedena djelatnica ni na koji način nije sudjelovala u postupku odabira dobavljača niti ima ovlasti donositi bilo kakve odluke, a njen suprug već godinama nije u Nadzornom odboru Tankera.

INA navodi i kako je Tanker imao sklopljen ugovor za prijevoz derivata tankerima koji je bio na snazi do 31. siječnja 2013. Nakon isteka ugovora, a kako bi osigurala konkurenciju

Tankeru, INA je putem otvorenog natječaja pokušala prikupiti više ponuda za tankerski prijevoz te za cijelo vrijeme trajanja natječaja nije produžila ugovor o tankerskom prijevozu s Tankerom niti je koristila njegove usluge. U tom je razdoblju prijevoz derivata na otoke vršen isključivo trajektima od čega je izravnu korist imao podnositelj inicijative.

Vežano uz predmetni natječaj, INA navodi kako je tijekom natječaja zaprimila samo jednu prihvatljivu ponudu - onu danu od strane Tankera te iako su analize pokazale da je prijevoz tankerima jeftiniji nego prijevoz trajektima, Tanker nije dobio novi ugovor s INOM za tankerski prijevoz sve dok nije pristao na sniženje cijena u odnosu na prethodni ugovor.

Ugovor s Tankerom sklopljen je na samo 5 mjeseci, a kasnije na još 7 mjeseci, te stoga, uzevši u obzir da Tanker nije obavljao tankerski prijevoz za INU u razdoblju od kraja siječnja do lipnja 2013., evidentno je da po toj osnovi nije akumulirao nikakav prihod koji bi mu omogućio nuđenje nižih cijena na natječaju za trajektni prijevoz. U 2014. godini raspisan je novi otvoreni natječaj na kojem INA ponovno aktivno pokušava pronaći alternativu Tankeru.

Vežano uz navode podnositelja inicijative o tome kako INA svoje obveze prema Tankeru zatvara uzajamnim kompenzacijama, INA ističe da se navedeno ne može tumačiti kao okolnost kojom se narušava tržišno natjecanje jer INA i s drugim poduzetnicima zatvara obveze putem kompenzacija, a isto je u prošlosti radila i s podnositeljem inicijative.

Nadalje, INA navodi kako je podnositelj inicijative pogrešno definirao mjerodavno tržište i pogrešno utvrdio da INA na istom ima vladajući položaj. Naime, INA navodi kako je u konkretnom slučaju u dokumentaciji za nadmetanje navela da je predmet ugovaranja trajektni prijevoz autocisterni s naftnim derivatima i kamiona s UNP bocama prema potrebama INE, za opskrbu tržišta na jadranskim otocima na redovitim i izvanrednim trajektnim linijama.

S obzirom da je riječ o trajektnom prijevozu autocisterni i kamiona s UNP-om, plinskim uljima i motornim benzinima koji imaju različite točke plamišta, INA navodi da se isti mogu prevoziti redovnim i izvanrednim trajektnim linijama. Samo se prijevoz benzinskih goriva i UNP-a mora odvijati izvanrednim vožnjama bez komercijalnih putnika i vozila, što predstavlja otprilike 32 posto ukupnih godišnjih količina, dok se preostali derivati mogu prevoziti i prevoze redovnim linijama, otprilike 68 posto ukupnih godišnjih količina. Stoga INA smatra kako mjerodavno tržište, kada je u pitanju tržište potražnje za uslugom trajektnog prijevoza, ne bi trebalo ograničiti isključivo na trajektni prijevoz opasnih tvari već na izvanredni i redovni trajektni prijevoz općenito. INA navodi kako je razumno zaključiti da na tržištima potražnje za uslugom redovnog i izvanrednog trajektnog prijevoza INA nema vladajući položaj, no ako bi se i našla u vladajućem položaju na bilo kojem od navedenih tržišta INA ističe da isti nije zlouporabila.

Zaključno, INA smatra kako odredbe o zaštiti tržišnog natjecanja ne bi trebale štiti neefikasne poduzetnike, već tržišno natjecanje kao proces s ciljem krajnje zaštite potrošača. Činjenica da je INA nakon provedenog postupka nabave i nakon ocjene svake ponude pojedinačno, odredila prioritetne pružatelje usluge na temelju njihovih ponuda koje su bile u ekonomskom smislu najpovoljnije i na taj način određene poduzetnike stavila u drugi prioritetni red, samo po sebi ne može predstavljati zlouporabu navodnog vladajućeg položaja.

### 2.3. Očitovanje Tankera

Agencija je 22. travnja 2014. zaprimila očitovanje Tankera u kojemu se u bitnome navodi kako je INA u 2012. namjerno uključila podnositelja inicijative u poslove prijevoza goriva trajektima unatoč tome što trajekti podnositelja inicijative nemaju tehničke i sigurnosne uvjete za prijevoz goriva, a sve kako bi se mogao vršiti pritisak na cijene po kojima Tanker obavlja usluge prijevoza.

Tanker dalje navodi kako brodovi podnositelja inicijative, „Ivona“ i „Natalija“ imaju dozvolu za prijevoz opasnih tereta, unatoč tome što po propisima moraju imati mogućnost vezivanja tereta za palubu, kojoj udovoljavaju formalno, ali to vezivanje u praksi nije moguće. Tanker ističe i kako je unatoč saznanjima o tome, kao i saznanjima da isti brodovi imaju ograničenje u svjedodžbi opasnog tereta kojim se iz sigurnosnih razloga ne smiju prevoziti opasni tereti, INA u 2012. sklopila ugovor s podnositeljem inicijative o prijevozu trajektima iako njegovi brodovi ne udovoljavaju ni tehničkim uvjetima same INE.

Tanker ističe kako je, unatoč njegovim upozorenjima da prijevoz gore navedenim trajektima nije u skladu s propisima, ugovor konzumiran do kraja te kako je svaka vožnja podnositelja inicijative bila protivna propisima.

Tanker navodi i kako se prilikom sklapanja posljednjeg ugovora s INOM odlučio na veliko sniženje cijena prijevoza kako bi na taj način dobio posao u odnosu na podnositelja inicijative, kojeg smatra nelojalnim konkurentom iz razloga jer ima brodove koji ne zadovoljavaju sve standarde za prijevoz tekućih opasnih tereta.

U svojem očitovanju Tanker napominje i kako INA od 2009. nije obveznik javne nabave te se prilikom izbora provodi postupak natječaja s višestrukim pregovaranjem koji za posljedicu ima vrlo niske cijene prijevoza, a sve to dovodi Tanker do poslovanja s gubicima. Kada se tome pridoda uključivanje u prijevoz konkurencije koja nema nikakve zakonske uvjete za obavljanje prijevoza opasnih odnosno tekućih tereta, rezultat svega je poslovanje Tankera s poteškoćama.

Zaključno, Tanker napominje kako INA pri izboru dobavljača vodi izrazito računa o ekonomskoj strani ugovora te se do maksimuma koriste uvjeti ekonomske situacije u državi, pri čemu se često zanemaruju drugi faktori koji su sastavni dio posla. Pri tome je ININ prioritet sniženje cijena, dok se faktor sigurnosti i ekologije pridaje vrlo malo pozornosti u praksi, kao na primjeru Jadrolinije koja prevozi goriva i autocisterne zajedno s putnicima.

### 3. Mjerodavno tržište

Mjerodavno tržište, u smislu članka 7. ZZTN-a, određuje se kao tržište određene robe i/ili usluga koje su predmet obavljanja djelatnosti poduzetnika na određenom zemljopisnom području.

Sukladno članku 3. stavku 2. Uredbe o načinu i kriterijima utvrđivanja mjerodavnog tržišta („Narodne novine“, broj: 9/11; dalje: Uredba o mjerodavnom tržištu), svrha utvrđivanja mjerodavnog tržišta određivanje je robe i/ili usluga s kojima se poduzetnici tržišno natječu te zemljopisnog područja na kojem se natječu.

Mjerodavno tržište, sukladno članku 4. stavku 1. Uredbe o mjerodavnom tržištu, utvrđuje se na način da se utvrdi njegova proizvodna dimenzija (mjerodavno tržište u proizvodnom smislu) i zemljopisna dimenzija (mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu).

#### 3.1. Mjerodavno tržište u proizvodnom smislu

Prema članku 5. Uredbe o mjerodavnom tržištu, mjerodavno tržište u proizvodnom smislu obuhvaća sve proizvode za koje potrošači smatraju da su međusobno zamjenjivi s obzirom na njihove bitne značajke, cijenu ili način uporabe, odnosno navike potrošača.

Pri utvrđivanju mjerodavnog tržišta, prema članku 8. stavku 1. Uredbe o mjerodavnom tržištu, polazi se od kriterija zamjenjivosti potražnje za određenim proizvodom, odnosno o zamjenjivosti ponude za određenim proizvodom, a po potrebi i od kriterija postojanja



potencijalnih konkurenata, odnosno zapreka pristupa tržištu. Sukladno stavku 2. istog članka, primjenjujući prethodno navedene kriterije mjerodavno tržište određuje se s ciljem utvrđivanja i razlikovanja segmenata tržišta određenih proizvoda na kojem se poduzetnici međusobno natječu.

U konkretnom slučaju, sukladno odredbi članka 4. stavka 1. točke 1. Zakona o prijevozu opasnih tvari („Narodne novine“, broj: 79/07, dalje: ZPOT) opasne tvari su robe, tereti, tvari, materijali i predmeti koji su u odredbama ugovora iz članka 3. ZPOT-a podijeljeni na: eksplozivne tvari, plinove, zapaljive tekućine, zapaljive krute tvari, samozapaljive tvari, tvari koje u dodiru s vodom oslobađaju zapaljive plinove, oksidirajuće tvari, organske peroksidi, otrove, infektivne tvari, radioaktivne tvari, nagrizajuće tvari i ostale opasne tvari. Opasnim tvarima smatraju se i otpad, pripravci, radioaktivni i nuklearni materijal ako udovoljavaju uvjetima za svrstavanje u opasne tvari u smislu odredbi ugovora iz članka 3. ZPOT-a.

Nadalje, sukladno odredbi članka 146. stavka 1. Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, brojevi: 51/05, 127/10, 34/13 i 88/13, dalje: Pravilnik) opasne tvari smiju se prevoziti brodom samo uz svjedodžbu odnosno potvrdu o sposobnosti broda za prijevoz tih tvari izdanu od priznate organizacije ili od ovlaštenog tijela države zastave broda za brodove pod stranom zastavom.

Sukladno odredbi članka 146. stavka 2. Pravilnika, brodom koji ne obavlja međunarodna putovanja smije se obavljati prijevoz opasnih tvari pod uvjetima iz stavka 1. istog članka, isključivo bez putnika.

Sukladno članku 146. stavcima 3. i 4. Pravilnika, iznimno od gore navedene odredbe članka 146. stavka 2. Pravilnika, ro-ro putnički i putnički brodovi koji obavljaju pomorski obalni linijski prijevoz između kopna i otoka, kada ne postoji druga mogućnost snabdijevanja otoka tekućim gorivima, mogu prevoziti tekuća goriva kao ručnu prtljagu istovremeno uz prijevoz putnika, ako su ispunjeni uvjeti navedeni u Prilogu 6. Pravilnika (Dodatni uvjeti za siguran prijevoz goriva). U tom slučaju sposobnost broda za prijevoz navedenih opasnih tvari odobrava priznata organizacija.

Slijedom navedenog, proizlazi kako su za prijevoz opasnih tvari brodom potrebne posebne dozvole te da brod mora ispunjavati određene specifikacije. S obzirom na gore navedeno te na činjenicu da je prijevoz opasnih tvari uređen posebnim zakonom logično je zaključiti kako se prijevoz putnika, a i ostalih tereta ne može smatrati supstitutom prijevozu opasnih tvari.

Nadalje, iz sadržaja dokumentacije za predmetno nadmetanje od 1. kolovoza 2013. (Privitak 1, Tehničke specifikacije) proizlazi kako je predmet ugovaranja trajektni prijevoz autocisterni s naftnim derivatima i kamiona s UNP bocama prema potrebama INE za opskrbu tržišta na jadranskim otocima na redovitim i izvanrednim trajektnim linijama.

U Tehničkoj specifikaciji također je navedeno kako su ponuditelji upoznati sa zakonskim propisima prema kojima je trajektni prijevoz benzinskih goriva i ukapljenog naftnog plina dozvoljen samo na izvanrednim vožnjama (bez komercijalnih putnika i vozila).

Ponuditelji su mogli ponuditi i cijenu za redovne vožnje, u slučaju da posjeduju koncesiju za pojedine trajektne linije i kadrovsko-tehničku osposobljenost za održavanje tih linija.

Dakle, natječajna dokumentacija obuhvaća prijevoz predmetnih opasnih tvari izvanrednim i redovnim trajektnim linijama te je prema popisu većina istih relacija i na izvanrednim i na redovnim linijama.

Stoga je Agencija za potrebe ovog predmeta u proizvodnom smislu promatrala tržište pružanja usluga redovnog i izvanrednog trajektnog prijevoza opasnih tvari, iako ostaje otvorenim pitanje može li se raditi i o širem tržištu broskog prijevoza opasnih tvari. Međutim, s obzirom na činjenicu da konačna definicija mjerodavnog tržišta u proizvodnom smislu ne utječe na ishod ovog konkretnog predmeta, ona može ostati otvorena.

Navedeno tržište Agencija je promatrala sa strane ponude, na kojoj posluju podnositelj inicijative i Tanker, te sa strane potražnje, gdje se kao kupac javlja INA.

### 3.2. Mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu

Sukladno odredbi članka 6. Uredbe o mjerodavnom tržištu, mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu obuhvaća zemljopisno područje na kojem poduzetnici sudjeluju u ponudi ili nabavi proizvoda.

Na predmetnom nadmetanju koje je objavila INA, ponuđeno je više relacija, ukupno njih 22, na kojima su ravnopravno mogli konkurirati svi ponuditelji, za trajektni prijevoz autocisterni s naftnim derivatima i kamiona s UNP bocama prema potrebama INE za opskrbu tržišta na jadranskim otocima na redovitim i izvanrednim trajektnim linijama, međutim da bi se sagledala prava tržišna snaga poduzetnika koji posluju na tom tržištu, kao i kupaca njihovih usluga, potrebno je promatrati šire zemljopisno područje. S obzirom na činjenicu da konačna definicija mjerodavnog tržišta u zemljopisnom smislu ne utječe na ishod ovog konkretnog predmeta, ona također može ostati otvorena.

Odredbama Pomorskog zakonika („Narodne novine“, brojevi: 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13, dalje: Pomorski zakonik) utvrđuju se morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovni objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovni objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima.

Sukladno članku 7. stavku 1. Pomorskog zakonika unutarnje morske vode obuhvaćaju:

1. luke i zaljeve na obali kopna i mora,
2. dijelove mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora iz članka 18. stavka 2. točke 2. i 3. Pomorskog zakonika,

Nadalje, sukladno članku 18. stavku 1. Pomorskog zakonika teritorijalno more Republike Hrvatske je morski pojas širok 12 morskih milja, računajući od polazne crte u smjeru gospodarskog pojasa.

Slijedom navedenog, Agencija je za potrebe ovog predmeta u zemljopisnom smislu promatrala područje unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

### 4. Činjenice utvrđene tijekom prethodnog ispitivanja stanja na mjerodavnom tržištu

INA je 1. kolovoza 2013. objavila poziv za slobodno nadmetanje broj: SN-952/13, vezano uz predmet nabave: „Usluga trajektnog prijevoza autocisterni i kamiona s naftnim derivatima i UNP (sve prema Specifikaciji koja je sastavni dio dokumentacije) za razdoblje od 1. listopada 2013. do 30. rujna 2015.“

Iz sadržaja dokumentacije za nadmetanje (Privitak 1, Tehnička specifikacija), proizlazi kako je predmet ugovaranja bio trajektni prijevoz autocisterni s naftnim derivatima i kamiona s

UNP bocama prema potrebama INE za opskrbu tržišta na jadranskim otocima na redovitim i izvanrednim trajektnim linijama.

Dokumentacija za predmetno nadmetanje sadržavala je i okvirne količine derivata (dizelska goriva, benzinska goriva, UNP u cisternama i bocama te bitumen i loživa goriva) koje je potrebno prevesti, a budući da je riječ o derivatima koji imaju različite točke plamišta, isti se mogu prevoziti redovnim i izvanrednim trajektnim linijama, sukladno Naputku Ministarstva pomorstva, prometa i veza od 28. svibnja 2002. o prijevozu autocisterni koje prevoze opasne tvari.

U Tehničkoj specifikaciji također je navedeno kako su ponuditelji upoznati sa zakonskim propisima prema kojima je trajektni prijevoz benzinskih goriva i ukapljenog naftnog plina dozvoljen samo na izvanrednim vožnjama (bez komercijalnih putnika i vozila).

Ponuditelji su mogli ponuditi i cijenu za redovne vožnje, u slučaju da posjeduju koncesiju za pojedine trajektne linije i kadrovsko-tehničku osposobljenost za održavanje tih linija.

Nadalje, u natječajnoj dokumentaciji, u dijelu pod nazivom „Kriterij odabira ponude“, navedeno je kako će INA kao naručitelj, između prihvatljivih ponuda, nakon pregovaračkog postupka odabrati najpovoljniju ponudu ili više njih te da INA zadržava pravo, po vlastitoj odluci, modificirati nadmetanje u bilo kojem trenutku, pregovarati s jednim ili više ponuditelja, odabrati jednog ili više ponuditelja, odnosno poništiti predmetno nadmetanje u bilo kojem trenutku i bez obzira na razloge.

Na predmetnom nadmetanju ponuđene su ukupno 22 relacije na kojima su ravnopravno mogli konkurirati svi ponuditelji. Po završetku nadmetanja INA je ponudila ugovore za sve relacije, pri tome uspostavljajući listu prioriteta za svaku relaciju. Takav model predviđen je internom regulativom INE, prema kojoj se ponuditelji rangiraju prema cijeni, i to na način da cjenovno najpovoljniji ponuditelj dobiva prvi prioritet, idući drugi prioritet i tako dalje.

Na temelju podataka iz dostavljene dokumentacije u predmetu i usporedbom cijena ponuditelja za pojedine relacije, utvrđeno je kako je Tanker dao najpovoljniju ponudu za relacije iz [...] te je stoga izabran kao ponuditelj prvog prioriteta na navedenim relacijama, dok je poduzetnik [...] izabran kao ponuditelj drugog prioriteta.

INA je po završetku predmetnog natječaja putem elektroničke pošte obavijestila podnositelja inicijative da je odabran kao dobavljač prvog reda za relacije [...] i [...], odnosno drugog reda (mjesto) na relacijama [...],[...],[...],[...],[...],[...] i [...].

Uvidom u sadržaj ugovora koje je INA sklopila s poduzetnicima koji su se javili na predmetni natječaj, utvrđeno je kako je INA sklopila ugovore sa svim poduzetnicima na svim relacijama na koje su se oni javili, pri čemu ih je rangirala po prioritetima na temelju ponuđenih cijena, a u svim ugovorima jasno su definirane relacije za koje se sklapa pojedini ugovor.

Usporedbom podataka o ponuđenim cijenama pojedinih ponuditelja s rang listom po završetku nadmetanja, utvrđeno je kako se rangiranje po prioritetima temelji na ponuđenim cijenama, na način da je najpovoljnija ponuda rangirana na prvo mjesto, druga najpovoljnija na drugo mjesto itd.

Također, iz sadržaja ugovora razvidno je kako nigdje u ugovorima INA ne jamči poduzetnicima realizaciju bilo kojih količina.

#### 4.1. Zabranjeni sporazum

Sukladno odredbi članka 8. stavka 1. ZZTN-a, zabranjeni su svi sporazumi između dva ili više neovisnih poduzetnika, odluke udruženja poduzetnika i usklađeno djelovanje, koje kao cilj ili posljedicu imaju narušavanje tržišnog natjecanja na mjerodavnom tržištu, a osobito oni kojima se:

1. izravno ili neizravno utvrđuju kupovne ili prodajne cijene, odnosno drugi trgovinski uvjeti,
2. ograničava ili nadzire proizvodnja, tržište, tehnološki razvoj ili ulaganje,
3. dijele tržišta ili izvori nabave,
4. primjenjuju nejednaki uvjeti na istovrsne poslove s različitim poduzetnicima, čime ih se dovodi u nepovoljniji položaj u odnosu na konkurenciju,
5. uvjetuje sklapanje ugovora prihvaćanjem od drugih ugovornih strana dodatnih obveza, koje po svojoj prirodi ili običajima u trgovini nisu u vezi s predmetom tih ugovora.

Analizom ugovora zaključenih između INE i svih ponuditelja vezano uz predmetni natječaj INE od 1. kolovoza 2013. i uslugu trajektnog prijevoza autocisterni i kamiona s UNP i naftnim derivatima, utvrđeno je kako INA nije sklopila zabranjeni sporazum s poduzetnikom Tanker u smislu odredbi članka 8. ZZTN-a, niti ga na bilo koji način, protivno odredbama ZZTN-a, dovela u povoljniji položaj u odnosu na podnositelja inicijative ili druge konkurente.

Podnositelj inicijative nije nikakvim ispravama ili drugim dokazima potkrijepio svoje navode iz predmetne inicijative o postojanju usmenog ili pisanog dogovora između INE i Tankera te usklađene prakse koja je posljedica takvog dogovora, a isto tako dokazi prikupljeni od strane Agencije ne ukazuju na indicije o postojanju zabranjenog sporazuma u smislu članka 8. ZZTN-a.

Navod podnositelja inicijative o tome kako upravo izostanak reakcije od strane INE na njegove dopise od 12. prosinca 2013. i 19. prosinca 2013. u kojima je ukazao na izostanak njegova angažiranja na relacijama iz Kaštel Sućurca, upućuje na postojanje zabranjenog sporazuma između INE i Tankera te na pristanak INE na posljedice narušavanja tržišnog natjecanja uslijed zabranjenog sporazuma i zlouporabe vladajućeg položaja, prema ocjeni Agencije nije relevantan te ne ukazuje na postojanje zabranjenog sporazuma u smislu propisa o zaštiti tržišnog natjecanja.

INA je dopisom od 31. siječnja 2014. pojasnila podnositelju inicijative kako je povoljnija cijena usluge koju su pojedini poduzetnici ponudili na predmetnom natječaju razlog zašto on nije angažiran u istoj mjeri kao drugi poduzetnici. Također, po završetku predmetnog nadmetanja podnositelj inicijative obaviješten je kako je za neke trajektne linije određen kao dobavljač 2. prioriteta a za neke linije kao dobavljač 1. prioriteta te da ugovor nema iskazanu ukupnu cijenu jer je riječ o okvirnom ugovoru.

#### 4.2. Zlouporeba vladajućeg položaja

Prema propisima o zaštiti tržišnog natjecanja, da bi bila riječ o sprječavanju, ograničavanju ili narušavanju tržišnog natjecanja zlouporabom vladajućeg položaja moraju istodobno biti ispunjena dva uvjeta i to: da se konkretan poduzetnik nalazi u vladajućem položaju na mjerodavnom tržištu u smislu članka 12. ZZTN-a te da taj vladajući položaj zlouporabljuje u smislu članka 13. ZZTN-a.

Zlouporeba vladajućeg položaja temelji se na postupanju poduzetnika u vladajućem položaju s ciljem isključivanja konkurenata s tržišta ili nametanja nepravednih cijena ili drugih trgovinskih uvjeta, ograničavanja proizvodnje, tržišta ili tehnološkog razvitka na štetu

potrošača, primjene nejednakih uvjeta na istovrsne poslove ili uvjetovanja sklapanja ugovora pristankom drugih ugovornih strana na dodatne obveze, koje po svojoj prirodi ili običajima u trgovini nisu u izravnoj vezi s predmetom tih ugovora.

Jedan od oblika zlouporabe vladajućeg položaja jest postupanje poduzetnika u vladajućem položaju na način da svoje proizvode/usluge privremeno prodaje po cijenama nižim od odgovarajućih troškova s ciljem da konkurente koji djeluju na istom mjerodavnom tržištu isključi s tržišta ili da im spriječi pristup tržištu. U teoriji prava tržišnog natjecanja, navedene cijene se, pod određenim uvjetima, mogu smatrati predatorskim cijenama.

Takvo postupanje uobičajeno ima za posljedicu jačanje tržišne snage poduzetnika u vladajućem položaju i štetu za krajnje potrošače. Naime, predatorska strategija racionalna je ukoliko poduzetnik u vladajućem položaju koji takvu strategiju primjenjuje, uspije izazvati izlazak konkurenata s tržišta odnosno spriječiti ulazak potencijalnim konkurentima, da bi nakon toga povisio cijenu svojih proizvoda odnosno usluga na razinu cijene koja je bila na snazi prije snižavanja, ili još više, čime bi posljedično ostvario dodatnu dobit koja ne bi bila moguća u konkurentskom okruženju.

U svrhu utvrđivanja tržišne snage poduzetnika u konkretnom predmetu, Agencija je analizirala podatke o broju vožnji te vrijednosti odnosno prihodu ostvarenom od istih vožnji za prijevoz opasnih tvari u 2011., 2012. i 2013. godini za podnositelja inicijative i Tanker, i to prema pojedinim naručiteljima prijevoza. Utvrđeno je kako su navedeni poduzetnici imali približno isti broj vožnji koje su obavili za INU u 2012. i 2013. godini.

Podnositelj inicijative u 2012. imao je [...], dok je Tanker obavio [...] vožnji za INU. U 2013. podnositelj inicijative imao je [...], a Tanker [...] obavljenih vožnji. Jedino je u 2011. godini Tanker imao nešto veći broj vožnji od podnositelja.

Što se tiče ostvarenog prihoda od vožnji, podnositelj inicijative u 2012. ostvario je [...]kuna u odnosu na [...]kuna Tankera, što čini neznatnu razliku. U 2013. podnositelj inicijative ostvario je nešto veće prihode od Tankera, [...] kuna u odnosu na [...] kuna.

Slijedom navedenog, može se zaključiti kako su podnositelj inicijative i Tanker obavili približno jednak broj vožnji ukupno u 2012. i 2013. godini, kao i približno jednak broj vožnji obavljenih samo za INU. Također, može se zaključiti kako oba poduzetnika više od 90 posto svojih prijevoza opasnih tvari obavljaju za INU.

Agencija je analizirala i podatke o broju vožnji i trošku prijevoza pojedinih poduzetnika koji su obavljali prijevoz naftnih derivata i UNP-a za INU u 2012., 2013. i prva dva mjeseca 2014.

Utvrđeno je kako je najveći broj prijevoza opasnih tvari za INU obavio poduzetnik [...], i to više od 75 posto svih vožnji u 2012. i 2013. godini te zatim poduzetnik [...] s oko 15 posto. Ostalih oko 10 posto prijevoza obavili su [...],[...] i [...].

Slijedom navedenog, utvrđeno je kako se Tanker ne nalazi u vladajućem položaju na promatranom tržištu na strani ponude pa stoga u konkretnom slučaju nije ni mogao pružati usluge trajektnog prijevoza opasnog tereta na predmetnim relacijama primjenom predatorskih cijena, s ciljem da se podnositelj inicijative dovede u financijske poteškoće i prisili na povlačenje s tržišta, kako je navedeno u predmetnoj inicijativi.

Čak i kad bi se promatrale samo linije s polazištem u Kaštel Sućurcu, prema podacima dostavljenim od strane podnositelja inicijative i Tankera, proizlazi da se Tanker ne nalazi u vladajućem položaju u odnosu na podnositelja inicijative, budući da oba poduzetnika imaju približno jednak broj vožnji na navedenim relacijama iz Kaštel Sućurca u 2012. i 2013.

U odnosu na navode podnositelja inicijative o zlouporabi vladajućeg položaja INE na strani potražnje za njegovom uslugom, Agencija nije ulazila u detaljno utvrđivanje nalazi li se INA u vladajućem položaju na promatranom tržištu sa strane potražnje, budući da njezino postupanje vezano za provođenje spornog natječaja ne predstavlja indiciju da je riječ o zlouporabnom postupanju u smislu članka 13. ZZTN-a te time nije ispunjena jedna od dvije kumulativne pretpostavke za utvrđivanje zlouporabe vladajućeg položaja.

Naime, iako nije obveznik propisivanja javne nabave, INA je provela javni natječaj za pružanje usluga na predmetne 22 relacije te je na kraju sa svakim ponuditeljem potpisala okvirni sporazum o pružanju usluga, s time da je pojedine ponuditelje rangirala prema najnižoj cijeni. Odabir ponuditelja prema najnižoj cijeni predstavlja objektivno opravdano postupanje, neovisno o tome nalazi li se poduzetnik koji raspisuje taj natječaj u vladajućem položaju ili ne. Navodi INE potvrđeni su uvidom u dostavljenu dokumentaciju.

#### 4.3. Ostali navodi podnositelja inicijative

Vežano uz navode podnositelja inicijative o tome kako Tanker nije naveden kao imatelj dozvole za trgovinu na veliko naftnim derivatima u objavljenom registru dozvola na internetskim stranicama Hrvatske energetske regulatorne agencije, da Tanker kupuje od INE naftne derivate koji nisu u režimu dozvola te da iste podmiruje INI kompenzacijama s tražbinama koje stječe prema INI na ime obavljenih trajektnih prijevoza, da je većina trajektnog prijevoza opasnog tereta za INU od strane Tankera obavljena protivno zahtjevima sigurnosti plovidbe te kako je INA, unatoč insolventnosti Tankera, s njime sklopila novi ugovor o trajektnom prijevozu, Agencija nije u konkretnom slučaju ocjenjivala jesu li postupanjem opisanim u gornjim navodima INA i Tanker postupali u suprotnosti s nekim drugim zakonom ili propisom, različitim od ZZTN-a, odnosno u suprotnosti s dosadašnjom praksom i postupcima propisanim internim aktima INE.

Naime, Agencija s obzirom na svoje zakonske ovlasti nije u mogućnosti utjecati na provedbu posebnih zakona i propisa koji uređuju određena pitanja i djelatnosti, a za koje su nadležna druga tijela i/ili institucije.

#### 5. Odluka Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja

Na temelju dostavljene dokumentacije i utvrđenog činjeničnog stanja tijekom prethodnog ispitivanja stanja na mjerodavnom tržištu, Vijeće za zaštitu tržišnog natjecanja (dalje: Vijeće), sukladno ovlastima iz članka 31. ZZTN-a, na sjednici 23/2014., održanoj 3. srpnja 2014., razmatralo je navedeni predmet te je donijelo odluku da se inicijativa Obalne plovidbe odbaci u smislu članka 38. stavka 5. ZZTN-a jer ne postoje uvjeti za pokretanje postupka protiv INE i Tankera radi utvrđivanja narušavanja tržišnog natjecanja, u smislu članka 38. stavaka 1. i 3. te članka 39. ZZTN-a, a vezano uz primjenu članaka 8. i 13. ZZTN-a.

Odluku o odbacivanju inicijative Vijeće temelji na sljedećim razlozima:

Iz sadržaja predmetne inicijative i dostavljene dokumentacije utvrđeno je kako je u konkretnom slučaju riječ o postupku slobodnog nadmetanja i nabave usluge trajektnog prijevoza autocisterni i kamiona s naftnim derivatima i ukapljenim naftnim plinom prema potrebama INE za opskrbu tržišta na jadranskim otocima.

INA nije obveznik primjene ZJN-a za nabavu usluga prijevoza naftnih derivata brodovima odnosno tankerima u teritorijalnim vodama Republike Hrvatske pa se postupci nabave navedene usluge provode sukladno internim aktima INE.

Analizom predmetne inicijative Agencija je utvrdila kako postupanje INE i Tankera opisano u predmetnoj inicijativi nema obilježje niti jednog oblika sprečavanja, ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja propisanog ZZTN-om.

Stoga u konkretnom slučaju nema dostatnih indicija za pokretanje postupka utvrđivanja narušavanja tržišnog natjecanja zlouporabom vladajućeg položaja protiv INE i Tankera u smislu članka 38. ZZTN-a, a vezano uz primjenu članaka 8. i 13. ZZTN-a.

Budući da nema uvjeta za pokretanje postupka, odlučivanje o prijedlogu Obalne plovidbe za donošenje privremene mjere jest bespredmetno.

Navode iz predmetne inicijative Agencija je ocjenjivala isključivo s aspekta propisa o zaštiti tržišnog natjecanja te nije utvrđivala jesu li INA i Tanker, postupanjem opisanim u predmetnoj inicijativi, postupali u suprotnosti s nekim drugim zakonom, različitim od ZZTN-a, odnosno u suprotnosti s dosadašnjom praksom i postupcima propisanim internim aktima INE.

Naime, Agencija s obzirom na svoje zakonske ovlasti nije u mogućnosti utjecati na provedbu posebnih zakona i propisa koji uređuju određena pitanja i djelatnosti, a za koje su nadležna druga tijela i/ili institucije.

Slijedom navedenog, Agencija je na temelju odluke Vijeća odlučila kao u izreci ovoga rješenja.

#### Uputa o pravnom lijeku

Protiv ovog rješenja nije dopuštena žalba, ali podnositelj inicijative može tužbom pokrenuti upravni spor pred Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske u roku od trideset (30) dana od dana dostave ovog rješenja.

Predsjednik Vijeća  
za zaštitu tržišnog natjecanja

Mladen Cerovac, mag. iur.

#### Napomena

*Budući da podaci označeni [...] predstavljaju poslovnu tajnu u smislu članka 53. ZZTN-a, isti su izostavljeni iz teksta.*